

Leidraad



Gecombineerde leidraad voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten

Dit document is een wettelijk niet-bindende leidraad van het Europees Spoorwegbureau. Het laat de besluitvormingsprocessen waarin de toepasselijke EU-wetgeving voorziet onverlet. Bovendien is alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd een bindende interpretatie van EU-wetgeving te geven.

Manuscript voltooid in december 2024

Eerste uitgave

Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2025

© Spoorwegbureau van de Europese Unie, 2025

Tenzij anders vermeld, valt dit document onder de Creative Commons Naamsvermelding 4.0 Internationaal (CC BY 4.0)-licentie (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Dit betekent dat hergebruik is toegestaan, mits de auteur en eventuele wijzigingen worden vermeld.

Leidraad

Gecombineerde leidraad voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1. Doel van de leidraad	4
1.2. Voor wie is deze leidraad bestemd?	5
1.3. Toepassingsgebied	5
1.4. Structuur van de leidraad	6
1.5. Europees wettelijk kader	7
2. Voorwaarden voor het aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat	9
3. Aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat	12
3.1. Indiening van de aanvraag	12
3.2. Het éénloketsysteem	14
3.3. Keuze van de veiligheidscertificeringsinstantie	16
3.4. Gehanteerde taal	17
3.5. Vergoedingen en kosten	18
4. Structuur en inhoud van het aanvraagdossier	19
5. Veiligheidsbeoordelingsproces	21
5.1. Vooroverleg	23
5.2. Ontvangst van de aanvraag	24
5.3. Eerste screening	27
5.4. Gedetailleerde beoordeling	31
5.5. Beslissing en afsluiting van de beoordeling	35
6. Termijnen voor de veiligheidsbeoordeling	37
7. Noodmaatregelen	39
8. Communicatieafspraken	40
9. Beheer van knelpunten	41
9.1. Gebruik van het knelpuntenregister	41
9.2. Categorisering van knelpunten	42
10. Kwaliteitsborging	46
11. Audits, inspecties of bezoeken	47
12. Interface tussen beoordeling en toezicht	49
13. Opleidingscentra, met het onderhoud belaste entiteiten en vervoer van gevaarlijke goederen	50

14.Arbitrage, herziening en beroep.....	51
14.1. Arbitrage	51
14.2 Herziening.....	52
14.3 Beroep	53
14.4 Beroep bij de rechter.....	54
15.Bijwerking en hernieuwing van een uniek veiligheidscertificaat	55
15.1 Beoordeling van de noodzaak om een uniek veiligheidscertificaat bij te werken.....	55
15.2 Soort vervoer en omvang van het vervoer	57
15.3 Uitbreiding van het exploitatiegebied	58
15.4 Wijziging van het regelgevingskader voor veiligheid	58
15.5 Wijziging van de voorwaarden waaronder het unieke veiligheidscertificaat is afgegeven	58
15.6 Voorbeelden van wijzigingen waarvoor een bijgewerkt veiligheidscertificaat nodig kan zijn.....	59
16.Hernieuwing van een uniek veiligheidscertificaat	62
17.Beperken of intrekken van een uniek veiligheidscertificaat	63
BIJLAGE 1 Inhoudelijke instructies voor de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat	64
BIJLAGE 2 Lijst van punten die moeten worden behandeld in de leidraad van de nationale veiligheidsinstantie	68
BIJLAGE 3 Model voor een actieplan	70
BIJLAGE 4 Aanwijzingen voor de wijze waarop de veiligheidscertificeringsinstantie de velden van het éénloketsysteem invult om een uniek veiligheidscertificaat te produceren	71
Bijlage Model van tabel met eisen in nationale voorschriften en door aanvrager ingediend bewijs van naleving	73

1. Inleiding

Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn volledig verantwoordelijk voor de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem en de beheersing van daarmee gepaard gaande risico's, elk in relatie tot hun eigen deel van het systeem. Het opzetten van een veiligheidsbeheersysteem is aangemerkt als de aangewezen manier om deze verantwoordelijkheid te vervullen.

Het unieke veiligheidscertificaat bewijst dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet en kan voldoen aan de wettelijke verplichtingen bedoeld in artikel 10, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/798.

Alleen spoorwegondernemingen met een geldig uniek veiligheidscertificaat wordt toegang verleend tot de spoorweginfrastructuur.

Het unieke veiligheidscertificaat is geldig voor een gegeven exploitatiegebied, d.w.z. een of meer netwerken binnen een of meer lidstaten waarvan de spoorwegonderneming gebruik wil maken.

Afhankelijk van het exploitatiegebied kan de instantie van afgifte (hierna ook "de veiligheidscertificeringsinstantie" genoemd) het Spoorwegbureau van de Europese Unie (hierna ook "het Bureau" genoemd) of de bevoegde nationale veiligheidsinstantie zijn. Gemakshalve en tenzij anders is vermeld, dient het geval waarin het Bureau verantwoordelijk is voor de afgifte van de unieke veiligheidscertificaten als basis voor deze leidraad. Daarbij wordt samengewerkt met een of meer nationale veiligheidsinstanties die afhankelijk zijn van het exploitatiegebied. Dezelfde richtsnoeren gelden evenwel voor het geval waarin de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat gericht is aan een nationale veiligheidsinstantie.

Deze leidraad is een dynamisch document dat in samenwerking met nationale veiligheidsinstanties en vertegenwoordigers van de sector tot stand is gekomen. Het is de bedoeling de leidraad voortdurend te verbeteren op basis van de feedback van gebruikers en de ervaring opgedaan tijdens de uitvoering van Richtlijn (EU) 2016/798 en relevante Uniewetgeving.

1.1. Doel van de leidraad

Deze leidraad biedt informatie voor zowel nationale veiligheidsinstanties als aanvragers over het proces en zaken waar ze rekening mee moeten houden. Dit document moet worden gelezen in combinatie met de richtsnoeren op de website van het Bureau over het gebruik van het éénloketsysteem. De modellen en formulieren waarnaar in dit document wordt verwezen, zijn beschikbaar in het éénloketsysteem.

Met name de volgende onderwerpen komen aan bod:

- ▶ de voorwaarden voor het aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat;
- ▶ het aanvraagproces voor een uniek veiligheidscertificaat;

1. Inleiding

- ▶ de structuur en de inhoud van het door de spoorwegonderneming in te dienen aanvraagdossier;
- ▶ de gegevens betreffende de veiligheidsbeoordeling;
- ▶ de voorwaarden voor het bijwerken of hernieuwen van een uniek veiligheidscertificaat;
- ▶ de voorwaarden voor herziening en beroep tegen beslissingen; en
- ▶ de voorwaarden voor het beperken of intrekken van een uniek veiligheidscertificaat.

1.2. Voor wie is deze leidraad bestemd?

Dit document is bestemd voor spoorwegondernemingen (hierna ook “de aanvrager” genoemd) die een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat willen indienen, alsook voor het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties bij de veiligheidsbeoordeling van aanvragen voor veiligheidscertificaten.

1.3. Toepassingsgebied

Dit document is primair bedoeld om aanvragers en instanties door middel van gedetailleerde, praktische informatie meer inzicht te bieden in de in het Europese rechtskader opgenomen eisen met betrekking tot unieke veiligheidscertificaten. Deze leidraad wordt aangevuld door:

De leidraden van de nationale veiligheidsinstanties.

In de leidraad van de nationale veiligheidsinstantie moeten de nationale procedureregels worden beschreven en uitgelegd, met inbegrip van informatie over de door de aanvrager in te dienen documenten waaruit moet blijken dat aan de nationale regels is voldaan, over het toepasselijke talenbeleid van de nationale veiligheidsinstantie (of de lidstaat) en over de beroepsmogelijkheden tegen beslissingen van de nationale veiligheidsinstantie.

De leidraad en de instructievideo's voor het gebruik van het éénloketsysteem die beschikbaar zijn op de website van het Bureau.

Toelichtingen over het veiligheidsbeoordelingsproces voor unieke veiligheidscertificaten, gepubliceerd op de website van het Bureau.

Aanvragers wordt aangeraden de relevante nationale leidraden zorgvuldig te lezen en contact op te nemen met de relevante nationale veiligheidsinstanties voor advies over het bewijs dat moet worden geleverd om aan de nationale vereisten te voldoen. Informatie over grensstations is te vinden op de website van het Bureau. Daarnaast wordt ook ten zeerste aangeraden om de bevoegde nationale veiligheidsinstanties te raadplegen over de huidige stand van zaken met betrekking tot dit onderwerp.

In alle gevallen moet een aanvrager die contact opneemt met de nationale veiligheidsinstantie en die overweegt een aanvraag bij het Bureau in te dienen, worden geadviseerd contact op te nemen met het Bureau via het contactformulier op de website om de mogelijke plannen en termijnen voor de aanvraag te bespreken. Het doel hiervan is om zowel het Bureau als de aanvrager te helpen bij het plannen van de aanvraag en om te voorkomen dat de aanvrager

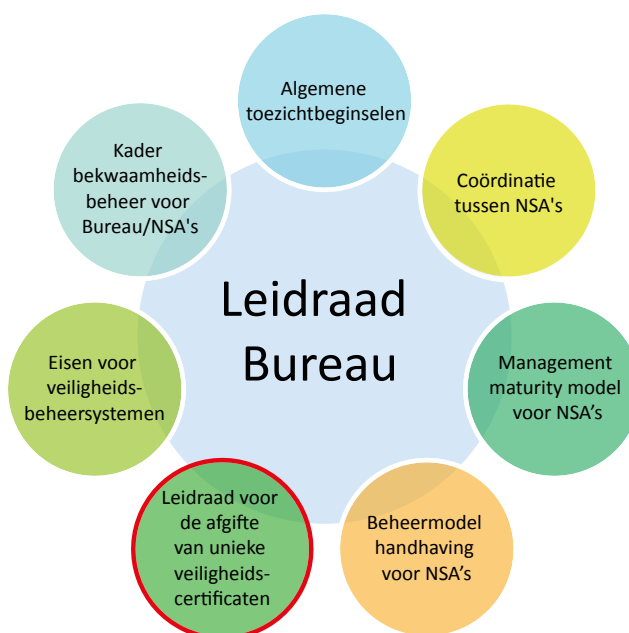
fouten in de aanvraag maakt waardoor de aanvraag moet worden afgesloten en opnieuw moet worden ingediend.

Voor meer gedetailleerde informatie over hoe te voldoen aan specifieke vereisten voor het veiligheidsbeheersysteem moeten aanvragers en autoriteiten de Leidraad van het Bureau over "Eisen gesteld aan veiligheidsbeheersystemen voor veiligheidscertificering of veiligheidsvergunning" raadplegen die beschikbaar is op de website van het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

1.4. Structuur van de leidraad

Dit document heeft betrekking op de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat. Dit document maakt deel uit van het compendium van richtsnoeren van het Bureau, dat bedoeld is om spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, nationale veiligheidsinstanties en het Bureau te ondersteunen bij het vervullen van hun rollen en taken in overeenstemming met Richtlijn (EU) 2016/798. De in deze leidraad opgenomen informatie wordt aangevuld door andere, door de nationale veiligheidsinstanties op te stellen richtsnoeren, zoals hierboven vermeld.

Figuur 1: Compendium van richtsnoeren van het Bureau



1.5. Europees wettelijk kader

Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor (spoorwegveiligheidsrichtlijn) is een van de drie wetgevingshandelingen die de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket vormen. Een van de doelen van deze richtlijn is om het veiligheidsbeoordelingsproces te vereenvoudigen en te harmoniseren ten gunste van de aanvragers van een uniek veiligheidscertificaat. Dit helpt de last en kosten voor de aanvragers te verminderen, ongeacht het beoogde exploitatiegebied en de met afgifte van het unieke veiligheidscertificaat belaste instantie.

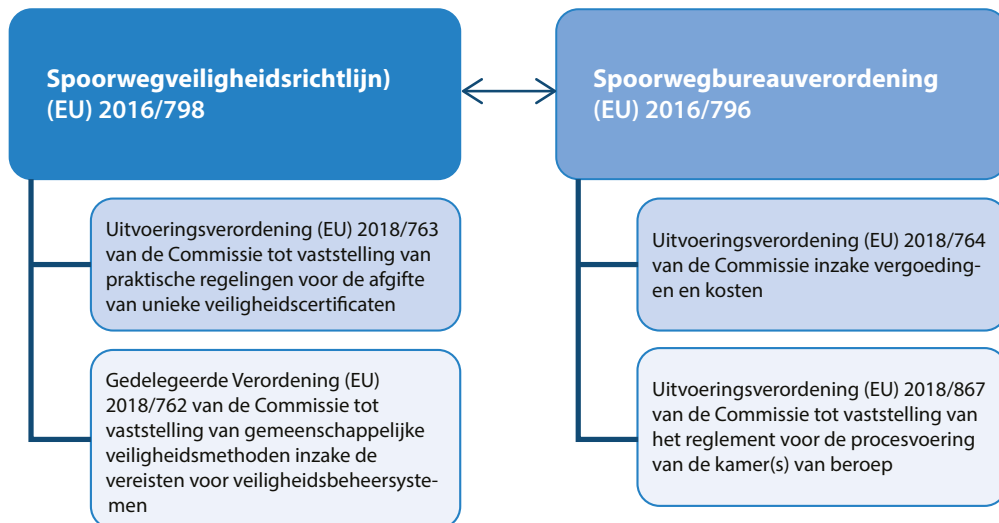
Overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 dient het unieke veiligheidscertificaat als bewijs dat de spoorwegonderneming:

haar veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet in overeenstemming met artikel 9 van Richtlijn (EU) 2016/798;

- ▶ voldoet aan de eisen van de desbetreffende aangemelde nationale voorschriften; en
- ▶ in staat is tot veilige exploitatie.

[Figuur 2](#) hieronder biedt een overzicht van het Europese rechtskader voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten.

Figuur 2: Overzicht van het Europees wettelijk kader



Verordening (EU) 2016/796 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie (Spoorwegbureauverordening), een van de andere twee wetgevingshandelingen van de technische pijler van het Vierde Spoorwegpakket, beschrijft onder meer de rol en verantwoordelijkheden van het Bureau met betrekking tot de afgifte van unieke veiligheidscertificaten.

Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen zorgt voor meer harmonisatie van de benadering voor veiligheids certificering op Unieniveau en bevordert de samenwerking tussen alle partijen die bij de veiligheidsbeoordeling

betrokken zijn. De verordening verduidelijkt de verantwoordelijkheden van het Bureau, de nationale veiligheidsinstanties en de aanvrager en beschrijft de bepalingen die nodig zijn voor een vlotte onderlinge samenwerking. Bijlage II bij deze verordening voorziet in een gestructureerd en controleerbaar proces waardoor de bevoegde instanties (d.w.z. het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties) in vergelijkbare omstandigheden vergelijkbare beslissingen nemen en er een zekere waarborg is dat alle instanties het beoordelingsproces op vergelijkbare wijze uitvoeren.

Bijlage I bij **Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/762 van de Commissie** tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen bevat de voorwaarden die de bevoegde instanties moeten hanteren bij het beoordelen van de relevantie, samenhang en toereikendheid van het veiligheidsbeheersysteem van een spoorwegonderneming. Bovendien moeten aanvragers van een uniek veiligheidscertificaat in hun aanvraagdossier aantonen dat zij aan deze voorwaarden voldoen.

Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764 van de Commissie, zoals gewijzigd bij **Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1903 van de Commissie**, bepaalt de aan het Bureau te betalen vergoedingen en kosten en de bijbehorende betalingsvoorwaarden, te weten:

- ▶ door het Bureau in rekening gebrachte vergoedingen en kosten voor aan het Bureau gerichte aanvragen, met inbegrip van de kosten voor aan de nationale veiligheidsinstantie toegewezen taken; en
- ▶ kosten voor door het Bureau verleende diensten.
- ▶ De mogelijkheid van een korting voor kleine en middelgrote ondernemingen
- ▶ Vergoedingen en kosten die de nationale veiligheidsinstantie in rekening brengt voor aanvragen die zij uit eigen land ontvangt, vallen niet onder bovengenoemde verordening en worden derhalve op nationaal niveau geregeld.

Uitvoeringsverordening (EU) 2018/867 van de Commissie regelt de procesvoering bij de kamer(s) van beroep van het Bureau. Deze procesregels beschrijven de procedure die wordt toegepast bij een beroep of een arbitragezaak waarbij het Bureau als instantie voor afgifte van het unieke veiligheidscertificaat optreedt. Ze verstrekken informatie over het instellen van een beroep, de werk- en stemregels van de kamer(s) van beroep, de voorwaarden voor vergoeding van onkosten van de leden, enz.

2. Voorwaarden voor het aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat

Richtlijn (EU) 2016/798 is van toepassing op het spoorwegsysteem van lidstaten en verlangt dat een spoorwegonderneming in het bezit is van een uniek veiligheidscertificaat om in het aangegeven exploitatiegebied gebruik te mogen maken van de spoorweginfrastructuur van een of meer lidstaten.

Spoorwegondernemingen waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het vervoer van goederen en/of reizigers, met inbegrip van ondernemingen die uitsluitend tractie leveren, moeten over een vergunning beschikken overeenkomstig Richtlijn 2012/34/EU. Deze spoorwegondernemingen kan alleen toegang tot de spoorweginfrastructuur worden verleend als zij over een geldige vergunning en een uniek veiligheidscertificaat beschikken. In sommige gevallen moeten aanvragers zowel de vergunning als het unieke veiligheidscertificaat hebben om met de activiteiten van start te gaan, maar het is niet vereist dat ze al een vergunning hebben **voordat** ze een uniek veiligheidscertificaat aanvragen of vice versa, beide processen kunnen parallel worden uitgevoerd. Echter, **beide** processen moeten worden afgerond, voordat de diensten van start kunnen gaan.

De bepalingen van Richtlijn (EU) 2016/798 gelden alleen voor spoorwegondernemingen die binnen het toepassingsgebied ervan vallen. Of een bepaalde activiteit binnen het toepassingsgebied van de richtlijn valt, hangt af van de wijze waarop deze richtlijn in de lidstaten is omgezet. Lidstaten kunnen bepaalde bepalingen van Richtlijn (EU) 2016/798 uitsluiten, waardoor in de volgende gevallen mogelijk geen uniek veiligheidscertificaat is:

- (a) *spoorweginfrastructuur, met inbegrip van zijsporen, die particulier eigendom is, door de eigenaar of een exploitant wordt gebruikt voor zijn vrachtvervoeractiviteiten of het vervoer van personen voor niet-commerciële doeleinden, en voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op deze infrastructuur;*
- (b) *infrastructuur en voertuigen voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik;*
- (c) *lightrailinfrastructuur die soms door zware spoorvoertuigen wordt gebruikt onder de operationele omstandigheden van het lightrailsysteem, als dat nodig is voor verbindingen voor uitsluitend die voertuigen; en*
- (d) *voertuigen die in de eerste plaats worden gebruikt op lightrailsystemen maar zijn uitgerust met enkele heavyrail-componenten die nodig zijn om de doorreis, uitsluitend voor verbindingsdoeleinden, op een afgesloten en beperkt deel van heavyrail-infrastructuur mogelijk te maken.*

Nationale veiligheidsinstanties wordt verzocht in hun leidraden te verklaren of een of meer van de bovenstaande uitsluitingen in hun lidstaat van toepassing zijn en hierover uitleg te verstrekken. Spoorwegondernemingen wordt aangeraden de nationale veiligheidsinstanties te raadplegen om te weten wat van toepassing is op hun specifieke omstandigheden. Rangeerdiensten kunnen al dan niet een uniek veiligheidscertificaat vereisen, afhankelijk

van het feit of ze wel of niet onder (a) hierboven vallen (betreffende de omzetting in elke lidstaat). Als dat het geval is, moeten de aanvragers in het systeem duidelijk aangeven of ze van plan zijn om goederenvervoer en rangeerdiensten te verlenen. In dat geval moeten ze goederenvervoer selecteren. Bij “uitsluitend rangeerdiensten”, moeten ze dit tabblad selecteren in het éénloketsysteem.

Het kan voorkomen dat de door de relevante lidstaat/lidstaten vastgestelde uitsluitingen voor een beoogd exploitatiegebied, dat meer dan één lidstaat omvat, verschillen. Zo kunnen activiteiten op zijsporen bij spoorweginfrastructuur die particulier eigendom is in de ene lidstaat worden uitgesloten van de werkingssfeer van Richtlijn (EU) 2016/798, terwijl dat in de andere lidstaat niet het geval is. In dergelijke gevallen is het belangrijk dat de spoorwegonderneming in haar aanvraag beschrijft en uitlegt welke activiteit(en) zij uitvoert in de lidstaten en waar zij actief is. Indien van toepassing moet zij eveneens nader omschrijven welke specifieke nationale vereisten voor deze activiteit(en) gelden (zie ook punt 2.6 in bijlage I).

In elk geval moet(en) in de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat altijd de activiteit(en) voor het relevante exploitatiegebied zijn opgenomen. Zo moet een spoorwegonderneming die uitsluitend tractie levert voor het vervoer van goederenwagens in het bezit zijn van een uniek veiligheidscertificaat voor goederenvervoer (inclusief of exclusief het vervoer van gevaarlijke goederen). Als dezelfde onderneming eveneens tractie wil leveren voor het vervoer van reizigersrijtuigen als openbare dienst, moet zij in het bezit zijn van een uniek veiligheidscertificaat voor zowel goederen- als passagiersvervoer (inclusief of exclusief het vervoer van gevaarlijke goederen en inclusief of exclusief hogesnelheidsdiensten). Als er alleen lege reizigersrijtuigen worden vervoerd, opereert de onderneming alleen als goederenonderneming. Ondernemingen die spooronderhoudsvoertuigen exploiteren op het spoorwegnet dat binnen het territoriale toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2016/798 in een bepaalde lidstaat valt, moeten **ofwel** hun eigen uniek veiligheidscertificaat hebben als spoorwegonderneming voor goederenvervoer of, indien dit in de betrokken lidstaat is toegestaan, hun diensten als onderaannemer verlenen. In dat geval werken zij onder de veiligheidsvergunning van die infrastructuurbeheerder. In dit tweede geval is de infrastructuurbeheerder volledig verantwoordelijk voor de geleverde producten of de verleende diensten, en hoeft de onderaannemer niet over een uniek veiligheidscertificaat te beschikken.



Het is mogelijk dat infrastructuurbeheerders – binnen de grenzen van hun activiteiten – treinen, infrastructuurinspectievoertuigen, spoormachines of andere speciale voertuigen voor andere doeleinden moeten gebruiken, zoals het vervoer van materialen en/of personeel voor bouwwerkzaamheden of onderhoud van infrastructuurvoorzieningen of het beheer van noodsituaties. In dergelijke gevallen **worden infrastructuurbeheerders geacht binnen de mogelijkheden van een spoorwegonderneming in het kader van diens veiligheidsbeheersysteem en veiligheidsvergunning te werken, zonder dat ze zelf een uniek veiligheidscertificaat hoeven aan te vragen**, ongeacht of de voertuigen hun bezit zijn of niet.



Op zijsporen verrichte activiteiten, zoals het laden van wagons, zijn industriële activiteiten die aansluiten op specifieke spooractiviteiten zoals het samenstellen, voorbereiden

2. Voorwaarden voor het aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat

en verplaatsen van groepen voertuigen die treinen vormen of gebruikt worden in treinen. Hieronder valt het koppelen van verschillende voertuigen tot treinstellen of treinen en het verplaatsen daarvan. Treinen of treinstellen mogen niet onder de verantwoordelijkheid van een infrastructuurbeheerder over het spoorwegnetwerk verplaatst worden als hiervoor geen uniek veiligheidscertificaat (of een veiligheidsvergunning) is afgegeven. Dergelijke verplaatsingen mogen dus uitsluitend worden uitgevoerd door spoorwegondernemingen (of infrastructuurbeheerders) met een geldig veiligheidscertificaat (of een veiligheidsvergunning) of door een andere organisatie die voor deze spoorwegondernemingen (of infrastructuurbeheerders) als onderaannemer werkzaam is en onder hun veiligheidsbeheersysteem valt.

Activiteiten zoals het vervoer van militaire voertuigen met bijbehorende rijtuigen voor militair personeel worden niet beschouwd als passagiersvervoer, aangezien de hoofdactiviteit het goederenvervoer van voertuigen is. Dezelfde logica geldt voor treindiensten waarbij vrachtwagens als goederen op wagons worden geladen en de vrachtwagenchauffeurs in dezelfde trein worden vervoerd in een afzonderlijk reizigersrijtuig.



Nieuwkomers op het gebied van spoorwegactiviteiten moeten zich ervan bewust zijn dat zij hun bedrijfsplannen voor hun voorgestelde exploitatie moeten tonen, samen met eventuele voorafgaande contracten of andere overeenkomsten om aan te tonen dat zij over de elementen beschikken die een beoordeling aan de hand van de in Verordening (EU) 2018/762 beschreven eisen mogelijk maken. Ze moeten ook goed nadenken over wanneer ze een aanvraag indienen, aangezien plannen die meerdere jaren vooruitlopen de beoordeling van delen van het veiligheidsbeheersysteem problematisch zullen maken.



3. Aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat

3.1. Indiening van de aanvraag ⁽¹⁾

De spoorwegonderneming wordt verzocht aanvragen voor een uniek veiligheidscertificaat in te dienen via het ene aanspreekpunt van het éénloketsysteem op de [website van het Bureau](#).



Het verdient aanbeveling om een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat **minimaal 6 maanden** vóór de volgende momenten aan te vragen:

- (a) *de geplande startdatum van nieuwe spoorwegvervoersactiviteiten waarvoor een **nieuw** uniek veiligheidscertificaat is vereist;*
- (b) *de geplande startdatum van een spoorwegvervoersactiviteit na een of meer ingrijpende veranderingen in het soort vervoer, de omvang van het vervoer of het exploitatiegebied waarvoor het unieke veiligheidscertificaat moet worden **bijgewerkt**;*
- (c) *het einde van de geldigheidsperiode van het bestaande unieke veiligheidscertificaat dat **hernieuwd** moet worden om de spoorwegactiviteiten te kunnen voortzetten.*

Deze termijn heeft tot doel mogelijke risico's te beperken en de voor de beoordeling beschikbare periode te verlengen, bijvoorbeeld indien het aanvraagdossier niet toereikend is en de aanvrager meer tijd nodig heeft om aanvullende informatie te verstrekken, wat ertoe kan leiden dat de activiteiten niet op de geplande datum van start kunnen gaan of de bedrijfscontinuïteit van een reeds gecertificeerde spooronderneming in het gedrang komt ([zie paragraaf 7](#)). Aanvragers moeten zich ervan bewust zijn dat in normale omstandigheden de datum van het besluit (de datum waarop het unieke veiligheidscertificaat wordt afgegeven) de datum is waarop het certificaat ingaat. Aanvragers moeten er rekening mee houden dat de wettelijk vastgestelde termijn dezelfde is voor nieuwe aanvragen, en aanvragen voor bijwerking en hernieuwing. In de laatste twee gevallen wordt van de veiligheidscertificeringsinstantie echter verwacht dat deze een evenredige aanpak hanteert die zich toespitst op wijzigingen of uitstaande kwesties sinds de vorige beoordeling en op de resultaten van eventuele toezichtsactiviteiten die hebben plaatsgevonden tussen de afgifte van het oorspronkelijke certificaat en de huidige aanvraag.

Een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat kan om formele redenen worden afgewezen, zoals in onderstaande situaties (er kunnen zich ook andere situaties voordoen waarin een afwijzing gepast is):

- (a) *indien een (nieuwe, bij te werken of te hernieuwen) aanvraag wordt ingediend terwijl een andere aanvraag loopt, ongeacht het soort vervoer, de omvang van het vervoer of het exploitatiegebied;*

⁽¹⁾ Aanvragers wordt aanbevolen om vóór de indiening van de aanvraag contact op te nemen met alle betrokken veiligheidscertificeringsinstanties en te overwegen om vooroverleg aan te vragen.

3. Aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat

- (b) indien aanvragers al in het bezit zijn van een geldig, door een certificeringsinstantie afgegeven uniek veiligheidscertificaat en hun exploitatiegebied willen uitbreiden naar een andere lidstaat of andere lidstaten en daartoe een nieuw uniek veiligheidscertificaat aanvragen in de lidstaat/lidstaten waarnaar het exploitatiegebied moet worden uitgebreid;*
- (c) indien de aanvrager al in het bezit is van een geldig uniek veiligheidscertificaat en een aanvraag voor een “nieuw” certificaat indient, ongeacht het soort vervoer, de omvang van het vervoer of het exploitatiegebied;*
- (d) indien een aanvrager nog niet in het bezit is van een geldig uniek veiligheidscertificaat, maar wel een aanvraag indient voor hernieuwing of bijwerking.*
- (e) Een aanvraag kan ook worden afgewezen wegens het niet indienen van een geldig bewijs van naleving van de in Verordening (EU) 2018/762 vastgestelde eisen met betrekking tot veiligheidsbeheersystemen*

Opgemerkt moet worden dat alle **eerste** aanvragen voor een uniek veiligheidscertificaat als “nieuwe” aanvragen in het éénloketsysteem moeten worden ingevoerd, ongeacht of de aanvrager al dan niet in het bezit is van een vorig veiligheidscertificaat. Indien de aanvrager in het bezit is van een vorig veiligheidscertificaat onder de vorige regeling, kan de veiligheidscertificeringsinstantie hiermee bij de beoordeling van het dossier rekening houden.

In het algemeen geldt dat zodra een aanvraag in het éénloketsysteem is ingediend, deze niet kan worden gewijzigd tenzij de aanvrager daarom verzoekt en de veiligheidscertificeringsinstantie delen van de aanvraag via een afgifte heropent. Tijdens de beoordelingsfase kunnen aanvragers ook verzoeken hun aanvraag te beëindigen, bijvoorbeeld om kosten te besparen als blijkt dat de aanvraag ontoereikend is om te worden ingewilligd. Dergelijke verzoeken moeten formeel aan de veiligheidscertificeringsinstantie worden gericht en worden ingediend via het knelpuntenregister van het éénloketsysteem (zie [paragraaf 3.2](#)).

De aanvrager kan een nieuwe aanvraag starten op basis van een eerder gedaan verzoek om vooroverleg (zie [paragraaf 5.1](#)) of een eerdere aanvraag. Dit kan bijzonder nuttig zijn om inconsistenties tussen verschillende aanvragen te voorkomen en de indieningsprocedure te versnellen.

In alle gevallen wordt een aanvrager die overweegt een aanvraag bij het Bureau in te dienen, nadrukkelijk geadviseerd contact op te nemen met het Bureau via het contactformulier op de website om de mogelijke plannen en termijnen voor de aanvraag te bespreken. Het doel hiervan is om zowel het Bureau als de aanvrager te helpen bij het plannen van de aanvraag en om te voorkomen dat de aanvrager fouten in de aanvraag maakt waardoor de aanvraag moet worden afgesloten en opnieuw moet worden ingediend.

3.2. Het éénloketsysteem

Het éénloketsysteem is een door het Bureau beheerd IT-platform dat in alle officiële talen van de Europese Unie beschikbaar is en gebruikt moet worden voor de indiening van alle aanvragen voor een uniek veiligheidscertificaat.

Om een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat te kunnen indienen, moet de aanvrager beschikken over een in het éénloketsysteem geregistreerde gebruiker. Een gebruiker is per definitie een natuurlijk persoon die door de aanvrager is aangesteld om de aanvraagprocedure via het éénloketsysteem te beheren. Het wordt sterk aanbevolen dat de geregistreerde gebruiker iemand binnen de organisatie van de aanvrager is, en dat de organisatie maatregelen treft om ervoor te zorgen dat ze steeds beschikt over een geregistreerde gebruiker. De gebruiker die via het éénloketsysteem een aanvraag indient, wordt tegelijkertijd de contactpersoon voor alle communicatie over de aanvraag. Het is de contactpersoon van de aanvrager echter toegestaan aan derden binnen (of buiten) zijn organisatie een recht op toegang tot de aanvraag te geven. Aanwijzingen voor hoe u dit doet, zijn te vinden in de leidraad voor gebruikers van het éénloketsysteem op de website van het Bureau. De aanvrager is als enige verantwoordelijk voor het beheer van gebruikers binnen de organisatie van de aanvrager en van de bijbehorende toegangsrechten tot aanvragen.

Voor de autoriteiten moeten betrokken personeelsleden geregistreerde gebruikers zijn van het éénloketsysteem dat door de programmabeheerder van hun respectieve autoriteiten aan de aanvraag is toegewezen, nadat zij op de hoogte zijn gebracht van een nieuwe aanvraag waarbij zij betrokken zijn. Een gebruiker is per definitie een natuurlijk persoon die door de instantie is aangesteld om de veiligheidsbeoordeling te beheren in het éénloketsysteem. De verantwoordelijkheid voor het beheer van gebruikers binnen de organisatie van de instantie (bv. bij ziekteverlof) en de daarmee samenhangende rechten op inzage in aanvragen berust uitsluitend bij die instantie en haar programmamanager.

Het éénloketsysteem is ontwikkeld met het doel de resultaten en de uitkomst van het beoordelingsproces en de redenen daarvan vast te leggen. Zowel de aanvrager als de beoordelaars moeten er rekening mee houden dat alle relevante communicatie in het éénloketsysteem moet worden vastgelegd. Verder vindt de aanvrager er de status van alle stadia van het veiligheidsbeoordelingsproces, de uitkomst van de beoordeling en de beslissing over de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat. Aanvragers kunnen er de resultaten en uitkomst van de beoordeling doornemen nadat hun aanvraag door de instantie is goedgekeurd. Als er meerdere instanties bij de veiligheidsbeoordeling betrokken zijn, voegt het Bureau de resultaten en uitkomst van hun respectieve beoordelingen samen. Vervolgens ontvangt de aanvrager via het éénloketsysteem bericht over de beslissing of het unieke veiligheidscertificaat al dan niet wordt afgegeven, en over de redenen ervoor. Ook wanneer het Bureau de veiligheidscertificeringsinstantie is, verloopt de kennisgeving van facturering via het éénloketsysteem.

Daarnaast zorgt het éénloketsysteem voor het configuratiebeheer van alle geüploade documenten. De medewerkers van de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties zijn ten volle bevoegd tot inzage in alle documenten en informatie betreffende een aanvraag

3. Aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat

die aan hen is toegewezen (d.w.z. het aanvraagdossier en andere documenten of informatie in verband met de beoordeling). Medewerkers van een instantie kunnen de resultaten en uitkomst van de beoordeling door een andere instantie alleen inzien. De medewerkers kunnen net als de aanvrager tijdens de beoordeling nieuwe of herziene documenten indienen om hun beslissing te onderbouwen. In het systeem ingevoerde documenten kunnen niet worden gewist. Zij kunnen alleen door een nieuwere versie worden vervangen.

Elke aanvrager heeft het recht om te allen tijde geldige aanvragen op te stellen en in te dienen bij het éénloketsysteem in overeenstemming met de toepasselijke EU-spoorwegwetgeving, de specificaties en de gebruiksvoorwaarden van het éénloketsysteem. Wanneer het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie wordt de aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat ingediend bij het Bureau, en bij de nationale veiligheidsinstantie(s) die bij het exploitatiegebied is (zijn) betrokken voor het onderdeel “nationale voorschriften”.

In dergelijke gevallen moet worden voldaan aan alle formele en substantiële regels, vereisten en voorwaarden die verband houden met administratieve kwesties, zoals:

- ▶ de afronding en formele indiening van een aanvraag in het éénloketsysteem;
- ▶ de inhoud van de formele bevestiging van ontvangst van een aanvraag door het Bureau;
- ▶ de vereiste van ondertekening van de aanvragen in het éénloketsysteem en de rapporten van het Bureau, met inbegrip van de definitieve besluiten/handelingen; en
- ▶ alle andere relevante kwesties in verband met het EU-recht;

vallen onder de exclusieve verantwoordelijkheid van het Bureau, dat de betreffende specificaties vaststelt. Bijgevolg moeten alle nationale veiligheidsinstanties die betrokken zijn bij de beoordeling van een aanvraag (wanneer het Bureau als veiligheidscertificeringsinstantie optreedt), met betrekking tot de bovengenoemde administratieve kwesties, elke aanvraag die in het éénloketsysteem wordt ingediend als geldig beschouwen, aangezien het Bureau, wanneer het als veiligheidscertificeringsinstantie optreedt, onder het EU-recht valt en niet onder de nationale voorschriften die in het nationale bestuursrecht van de EU-lidstaten zijn vastgesteld.

De volgende tabel geeft een overzicht van de belangrijkste kenmerken van het éénloketsysteem:

Tabel 1: belangrijkste kenmerken van het éénloketsysteem

Aanvrager	Bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties
▶ Indiening van een elektronisch aanvraagdossier;	▶ Bevestiging van ontvangst van een aanvraag;
▶ Configuratiebeheer van het aanvraagdossier (<i>bibliotheek</i>);	▶ Configuratiebeheer van het beoordelingsdossier (<i>bibliotheek</i>);
▶ Bekijken van mijlpalen en voortgangsstatus van de verschillende stadia van het veiligheidsbeoordelingsproces (<i>dashboard</i>);	▶ Bepalen van mijlpalen en rapporteren over de voortgang ten opzichte van de verschillende stadia van het veiligheidsbeoordelingsproces (<i>dashboard</i>);
▶ Registratie van communicatie met de instanties (<i>knelpuntenregister</i>), zodat beslissingen herleidbaar zijn;	▶ Registratie van communicatie met de aanvrager (<i>knelpuntenregister</i>), zodat beslissingen herleidbaar zijn;

Aanvrager	Bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties
► Bekijken van de resultaten en uitkomst van de beoordeling (na goedkeuring);	► Rapporteren van de resultaten en uitkomst van de beoordeling;
► Kennisgeving van de beslissing betreffende de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat;	► Mededelen van de beslissing betreffende de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat;
► Beheer van verzoeken om herziening van de beslissingen van de veiligheidscertificeringsinstantie;	► Authenticatie en beheer van gebruikers;
► Authenticatie en beheer van gebruikers;	► Toewijzing van gebruikers aan de aanvraag (beheer van rollen en rechten);
► Toewijzing van gebruikers aan de aanvraag;	► Beheer van alle aan de instantie toegewezen aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat;
► Beheer van alle door de aanvrager ingediende aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat;	► Registratie van gebeurtenissen (<i>logboek van gebeurtenissen</i>);
► Registratie van gebeurtenissen (<i>logboek van gebeurtenissen</i>).	► Update van Eradis-databank.

Het staat de nationale veiligheidsinstantie vrij haar eigen informatiebeheersysteem op te zetten, mits alle aan de aanvrager gerichte zaken worden gecommuniceerd, of op zijn minst worden vastgelegd, via het éénloketsysteem. Dat betekent ook dat alle documenten die nodig zijn om ervoor te zorgen dat beslissingen herleidbaar zijn, voorafgaand aan de besluitvorming naar het éénloketsysteem worden gestuurd.

Meer informatie over de functionaliteit van het éénloketsysteem is te vinden op de [website van het Bureau](#).

3.3. Keuze van de veiligheidscertificeringsinstantie

Aanvragers kunnen, als hun exploitatiegebied tot één lidstaat beperkt blijft, in het éénloketsysteem de instantie kiezen die verantwoordelijk zal zijn voor de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat. Dit kan het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie van de betrokken lidstaat zijn.

Spoorwegondernemingen mogen diensten exploiteren tot aangrensstations in aangrenzende lidstaten indien die stations als zodanig worden erkend door die lidstaten. Daarvoor is geen uitbreiding van het exploitatiegebied nodig als sprake is van soortgelijke netwerkkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften en zij daardoor, na overleg en overeenstemming met de relevante nationale veiligheidsinstanties, kunnen worden opgenomen in activiteiten die anders beperkt zijn tot één lidstaat. De aanvrager wordt verzocht in het éénloketsysteem aan te geven in welk land het exploitatiegebied een grensstation zal zijn en in de beschrijving van het exploitatiegebied aan te geven wat de omvang van dit exploitatiegebied zal zijn, bijvoorbeeld de landsgrens tot ... (naam van het station of het spoorgedeelte).

Aanvragers wordt aangeraden de leidraden voor aanvragen te raadplegen die zijn opgesteld door elke lidstaat waarin ze van plan zijn te werken, voor beschikbaarheid en gedetailleerde vereisten met betrekking tot grensposten.

3. Aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat

Indien het exploitatiegebied niet beperkt is tot één lidstaat, is het Bureau standaard de veiligheidscertificeringsinstantie. In dat geval kan de aanvrager de in het éénloketsysteem aangewezen certificeringsinstantie bijgevolg niet wijzigen.

Aanvragers moeten zich ervan bewust zijn dat als ze in één lidstaat werken en het Bureau kiezen als veiligheidscertificeringsinstantie, de betreffende nationale veiligheidsinstantie nog steeds betrokken zal zijn bij het proces voor het onderdeel “nationale voorschriften”.

De keuze van de veiligheidscertificeringsinstantie is bindend tot het moment waarop het veiligheidsbeoordelingsproces voltooid of beëindigd is. Dit betekent dat aanvragers deze keuze, zodra hun aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat via het éénloketsysteem is ingediend, niet meer kunnen wijzigen.

Tijdens het vooroverleg ([zie paragraaf 5.1](#)) kunnen aanvragers, indien het exploitatiegebied beperkt is tot één lidstaat, beslissen hun verzoek bij een andere instantie in te dienen. In dat geval moet via het éénloketsysteem een nieuw verzoek om vooroverleg worden ingediend nadat het eerste verzoek beëindigd is.

3.4. Gehanteerde taal

Indien een nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, moet de taal waarin het aanvraagdossier is opgesteld, een officiële taal zijn van de lidstaat waarin het beoogde exploitatiegebied ligt, zoals wordt aangegeven in de leidraad van de bevoegde nationale veiligheidsinstantie.

Indien het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, moet voor de aanvraag de volgende taal worden gebruikt:

- ▶ voor het deel van het aanvraagdossier over de totstandkoming van het veiligheidsbeheersysteem: een van de officiële talen van de Europese Unie;
- ▶ voor het deel van het aanvraagdossier over het aantonen van de conformiteit met de aangemelde nationale regels: de taal die bepaald is door de lidstaat waarin het beoogde exploitatiegebied moet liggen, zoals wordt aangegeven in de leidraad van de bevoegde nationale veiligheidsinstantie.

Elke nationale veiligheidsinstantie voor het beoogde exploitatiegebied, mag verlangen dat de aanvrager van delen van documenten die van belang zijn voor de controle van de overeenstemming met toepasselijke nationale regels, een vertaling verstrekt in een door de nationale veiligheidsinstantie goedgekeurde taal. Hierbij mag het echter uitsluitend om een beschrijving gaan of een andere wijze waarop kan worden aangetoond dat de afspraken over het veiligheidsbeheer tegemoetkomen aan de vereisten uit de aangemelde nationale regels. Het is de nationale veiligheidsinstantie niet toegestaan een vertaling van het gehele veiligheidsbeheersysteem te verlangen.

Aanvragers wordt geadviseerd de eventueel benodigde vertalingen op te nemen in de planning van hun aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat.

3.5. Vergoedingen en kosten

Indien een nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, worden de vergoedingen en kosten geheven door de nationale veiligheidsinstantie overeenkomstig de wetgeving van het land waarin de instantie is gevestigd. Meer informatie is te vinden in de leidraad van de bevoegde nationale veiligheidsinstantie.

Indien het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, zijn de door het Bureau geheven vergoedingen en kosten voor de afgifte van nieuwe, bijgewerkte of hernieuwde unieke veiligheidscertificaten in overeenstemming met Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764 zoals gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1903 van de Commissie *inzake de aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie te betalen vergoedingen en kosten en de betalingsvoorwaarden*. Kleine en middelgrote ondernemingen kunnen mogelijk in aanmerking komen voor een korting, mits ze de juiste bewijsstukken overleggen. Meer informatie is te vinden op de website van het Bureau.



Vergoedingen en kosten worden als volgt gedefinieerd:

- ▶ **Vergoedingen:** verschuldigde bedragen om unieke veiligheidscertificaten te verkrijgen, in stand te houden, bij te werken of in te trekken.
- ▶ **Kosten:** verschuldigde bedragen voor andere diensten, zoals vooroverleg, audits, inspecties en bezoeken.

De berekening van vergoedingen en kosten omvat het totaal van:

- ▶ het aantal uren dat door het Bureau wordt besteed aan het verwerken van de aanvraag vermenigvuldigd met het uurtarief van het Bureau; en
- ▶ de relevante kosten van de NSA's die voortvloeien uit het verwerken van het nationale deel van de aanvraag.

Het uurtarief van het Bureau is vastgesteld om zijn directe kosten (bijv. salarissen, reiskosten) en indirecte kosten (bijv. beheers-/ondersteuningsdiensten, zoals secretariaat, financiën en overheadkosten) te ondervangen. Auditkosten vallen hier niet onder en worden apart in rekening gebracht.

Activiteiten die onder het vooroverleg vallen ([zie paragraaf 5.1](#)), worden op bovenstaande wijze in rekening gebracht.

Indien een aanvraag wordt afgewezen of op verzoek van de aanvrager wordt beëindigd, komen de voor de reeds geleverde diensten verschuldigde vergoedingen en kosten voor rekening van de aanvrager.

Wanneer het Bureau de veiligheidscertificeringsinstantie is, wordt de kennisgeving van de facturatie via het éénloketsysteem beheerd. De factuur wordt in het dossier geüpload en de kennisgeving wordt samen met gegevens over de uiterste termijn voor betaling verzonden naar de geregistreerde gebruiker die door de aanvrager is aangesteld om het aanvraagdossier te beheren. Het kennisgevingsproces volgt dezelfde beginselen als de kennisgeving van knelpunten. Overeenkomstig het akkoord betreffende vergoedingen en kosten is de betalingstermijn vastgesteld op 60 kalenderdagen nadat de aanvrager de factuur heeft ontvangen.

4. Structuur en inhoud van het aanvraagdossier

Het aanvraagdossier bestaat uit:

- ▶ het aanvraagformulier;
- ▶ Indien de aanvrager over een specifiek facturatieadres beschikt, dan wordt geadviseerd deze informatie in een apart bestand op te nemen en via het éénloketsysteem te uploaden;
- ▶ bewijsstukken dat aanvragers hun veiligheidsbeheersysteem tot stand hebben gebracht overeenkomstig artikel 10, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/798;
- ▶ bewijsstukken dat de aanvrager voldoet aan de vereisten uit de aangemelde nationale regels overeenkomstig artikel 8 van Richtlijn (EU) 2016/798;
- ▶ kruisverwijzing in de documentatie van het veiligheidsbeheersysteem om de plaats aan te wijzen van het bewijs dat aan de relevante vereisten van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor veiligheidsbeheersystemen, aan de toepasselijke technische specificaties voor interoperabiliteit met betrekking tot het subsysteem voor exploitatie en verkeersleiding en aan de toepasselijke nationale regels wordt voldaan;
- ▶ de actuele status van het actieplan (of de actieplannen) met corrigerende maatregelen om belangrijke gevallen van niet-naleving of andere punten van zorg op te lossen die zijn vastgesteld tijdens toezichtsactiviteiten die na de voorgaande beoordeling plaatsvonden. In geval van een aanvraag voor het hernieuwen of bijwerken van een uniek veiligheidscertificaat betreft het hier tevens resterende knelpunten die in eerdere beoordelingen naar voren zijn gekomen, indien van toepassing.

Het aanvraagdossier moet elektronisch via het éénloketsysteem worden ingediend. Daarvoor moeten de door het systeem aangeleverde webformulieren worden gebruikt. Inhoudelijke instructies voor de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat staan in bijlage 1 bij deze leidraad.

De aanvraag moet beknopt en op zichzelf staand zijn en moet alle relevante informatie bevatten.

Aanvragers wordt verzocht om hun bewijsstukken aan de hand van de mappingtabel uit het éénloketsysteem te sorteren op basis van:

- ▶ de eisen die in bijlage I van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor veiligheidsbeheersystemen worden beschreven (meer informatie over deze eisen is te vinden in de Leidraad van het Bureau over eisen voor het veiligheidsbeheersysteem);
- ▶ de vereisten van de toepasselijke technische specificaties voor interoperabiliteit met betrekking tot het subsysteem voor exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE);
- ▶ de vereisten uit de toepasselijke nationale regels, voor elke lidstaat die door het exploitatiegebied wordt beïnvloed.

Door middel van de mappingtabel kan de informatie op inhoud worden gesorteerd, zodat de beoordelaar de informatie en verwijzingen naar ondersteunende documenten gemakkelijk kan vinden. In dit verband moet de aanvrager de kolom "opmerkingen" van de mappingtabel

in het éénloketsysteem gebruiken om aan te geven waar in een bepaald document het vereiste bewijs kan worden gevonden. Dit versnelt de beoordeling en verlaagt de kosten, omdat beoordelaars niet meerdere pagina's van documenten hoeven door te nemen om het juiste bewijs van naleving van de vereisten te vinden. Documenten die ter ondersteuning van de aanvraag worden verstrekt, moeten beknopt zijn en op passende wijze in de mappingtabel worden vermeld. Zorgvuldig gebruik van de mappingtabel kan helpen om aan te tonen hoe het veiligheidsbeheersysteem werkt en dat de aanvrager het beheerst. Er kan ook naar andere documenten worden verwezen, zodat:

- ▶ de beoordelaar van hun bestaan weet en deze zo nodig kan controleren;
- ▶ zij na de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat in het kader van het daaropvolgende toezicht kunnen worden opgevraagd voor onderzoek.

Elke nationale veiligheidsinstantie wordt verzocht in haar leidraad de vereisten uit de door diens lidstaat aangemelde nationale regels te beschrijven en uit te leggen. De nationale veiligheidsinstantie kan van aanvragers verlangen dat zij een mappingtabel van hun processen invullen in overeenstemming met de nationale eisen en deze uploaden in het desbetreffende nationale deel van de aanvraag.

Om aan alle wettelijke vereisten te voldoen, moet de aanvrager over het algemeen aantonen dat er een proces bestaat en ook bewijzen dat het wordt toegepast.



Als algemene regel moet een aanvraag voor het hernieuwen of bijwerken van een uniek veiligheidscertificaat ook alle wezenlijke elementen bevatten die bij een aanvraagdossier horen. De aanvrager wordt echter verzocht de wijzigingen aan te geven en te beschrijven die zijn aangebracht in de bewijsstukken die sinds de vorige aanvraag (waarvoor een uniek veiligheidscertificaat is verleend) zijn toegezonden. Om in bewijsstukken aangebrachte wijzigingen gemakkelijker te kunnen vinden, wordt de aanvrager verzocht de wijzigingen in het bijgewerkte document te highlighten en toe te lichten. Voor specifieke administratieve wijzigingen wordt een vereenvoudigd proces beoogd.

5. Veiligheidsbeoordelingsproces

Het veiligheidsbeoordelingsproces omvat de volgende fasen:

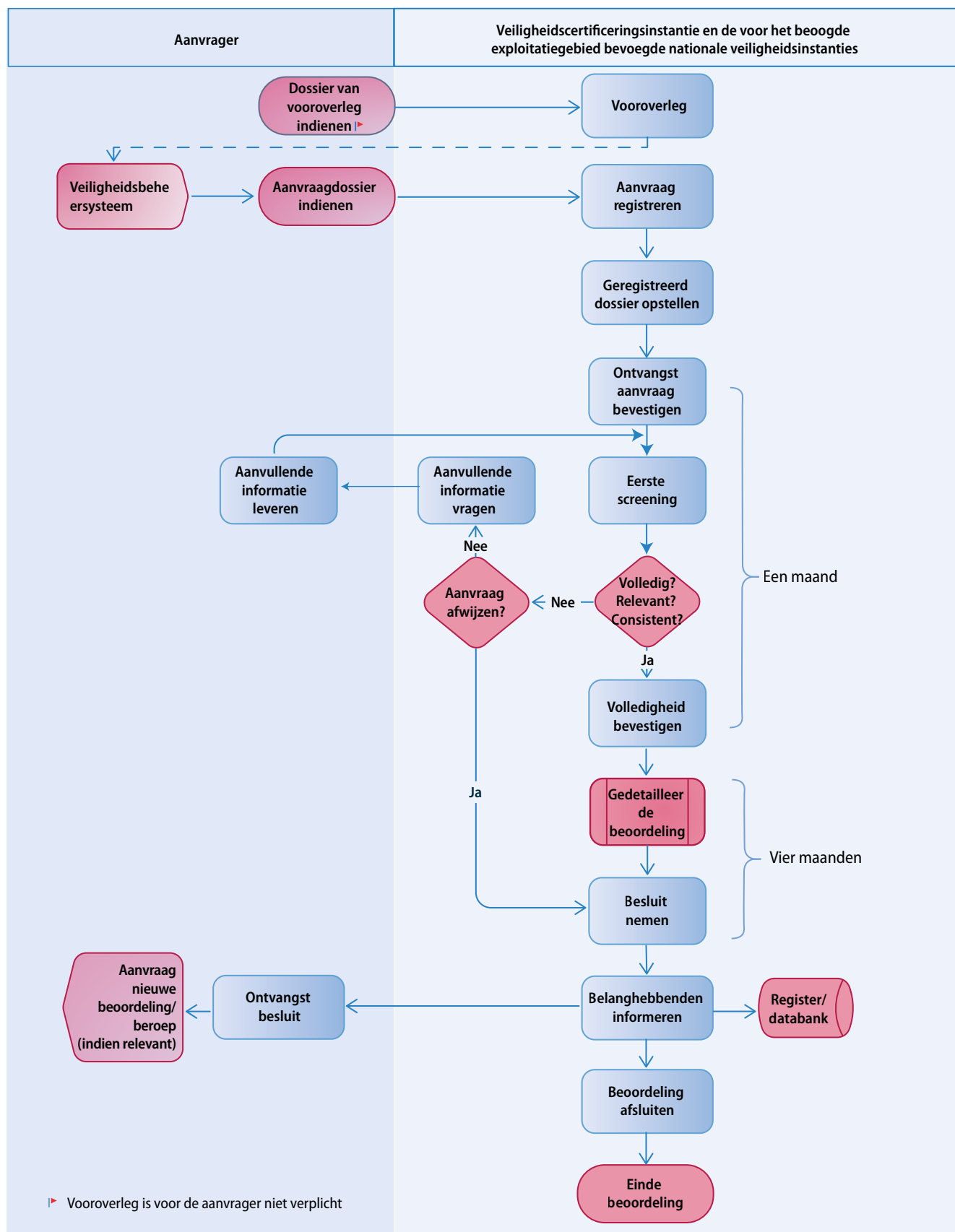


In de volgende paragrafen wordt het veiligheidsbeoordelingsproces nader omschreven vanuit het perspectief van de aanvrager.

Het veiligheidsbeoordelingsproces is iteratief, zoals getoond wordt in [Figuur 3](#). Dit betekent dat de instanties voor het beoogde exploitatiegebied, het recht hebben om tijdens de beoordelingsfase redelijke verzoeken om aanvullende informatie of een nieuwe indiening van onderdelen van de aanvraag te doen.

Aanvragers wordt aangeraden om ervoor te zorgen dat er altijd iemand is met wie het Bureau contact kan opnemen tijdens de aanvraag, zodat de beoordelingsperiode optimaal wordt benut en er geen tijd verloren gaat omdat de contactpersoon ziek is, op vakantie is of om een andere reden niet beschikbaar is.

Figuur 3: Het veiligheidsbeoordelingsproces



5.1. Vooroverleg

Het wordt sterk aanbevolen dat de aanvrager via het éénloketsysteem verzoekt om vooroverleg alvorens een aanvraag voor een (nieuw, bij te werken of te hernieuwen) uniek veiligheidscertificaat indien te dienen om zo beter inzicht te krijgen in wat wordt verwacht, en om de risico's op vertragingen bij het afgeven van het unieke veiligheidscertificaat in een zo vroeg mogelijke fase te beperken.

Vooroverleg richt zich op:

- ▶ het bevorderen van contact in een vroeg stadium;
- ▶ het ontwikkelen van een relatie tussen beoordelaar(s) en aanvrager;
- ▶ het vertrouwd raken met het veiligheidsbeheersysteem van de aanvrager;
- ▶ het controleren of aanvragers van voldoende informatie zijn voorzien om te weten wat van hen wordt verwacht, hoe het beoordelingsproces zal verlopen en hoe beslissingen worden genomen.

De volgende benadering verdient aanbeveling om maximaal te profiteren van het vooroverleg:

- ▶ Aanvragers stellen een dossier samen met minimaal een overzicht van hun veiligheidsbeheersysteem en dienen dat in via het éénloketsysteem. Het dossier moet de in de punten 1 tot en met 6 van bijlage 1 bij Uitvoeringsverordening 2018/763 (EU) van de Commissie vermelde informatie bevatten, maar de hoeveelheid verstrekte informatie is niet beperkt tot deze lijst. Het eigenlijke onderwerp van het vooroverleg hoeft niet het volledige veiligheidsbeheersysteem te zijn. Evenmin hoeven alle instanties die de formele aanvraag zullen beoordelen bij het overleg te worden betrokken. De keuze van wat er beoordeeld moet worden en door wie, is aan de aanvrager, maar een duidelijke focus op wat belangrijk is voor de aanvrager zal het proces vereenvoudigen en tijd en geld besparen.
- ▶ De veiligheidscertificeringsinstantie stelt de datum/data van de vergadering(en) vast en is verantwoordelijk voor de organisatorische regelingen (bv. plaats van bijeenkomst of gebruik van andere communicatiemiddelen, uitnodiging van deskundigen).
- ▶ De aanvrager bepaalt de agenda van de vergadering(en).
- ▶ Op verzoek van de veiligheidscertificeringsinstantie deelt de nationale veiligheidsinstantie voor het exploitatiegebied algemene resultaten/trends van haar eerdere toezichtsactiviteiten mee, voor zover van toepassing.
- ▶ In voorkomend geval voert de veiligheidscertificeringsinstantie met de aanvrager en andere nationale veiligheidsinstanties besprekingen over de inhoud van het vooroverlegdossier en coördineert, als dat van belang wordt geacht voor de aanvraag, de feedback van door de betrokken nationale veiligheidsinstantie(s) verrichte toezichtsactiviteiten.
- ▶ Omwille van de transparantie en duidelijkheid van de uitwisselingen tussen het Bureau (wanneer het als veiligheidscertificeringsinstantie optreedt), de betrokken nationale veiligheidsinstantie(s) en de aanvrager, worden in de vooroverlegfase vastgestelde knelpunten geregistreerd en gevolgd conform dezelfde beginselen als die voor de

beoordeling zelf (zie [5.3](#) en [5.4](#)). Dezelfde benadering wordt ten zeerste aanbevolen als de veiligheidscertificeringsinstantie een nationale veiligheidsinstantie is.

- De aanvrager houdt bij wat er wordt besproken tijdens de vergadering(en) door notulen te maken en stuurt de notulen ter beoordeling en goedkeuring toe aan alle deelnemers. De verslagen van de vergadering(en) kunnen worden bewaard in het éénloketsysteem ten behoeve van de toekomstige veiligheidsbeoordeling.

Opgemerkt moet worden dat vooroverleg niet hetzelfde is als een eerste contact om het toepassingsgebied van een project uit te leggen. Het Bureau raadt aanvragers aan contact op te nemen met zowel het Bureau als de relevante NSA's alvorens een aanvraag in te dienen om te bespreken wat er wordt beoogd. Dit voorkomt onnodige fouten in aanvragen en vermindert dus de werklast voor de betrokken instanties.



De aanvrager is niet verplicht om aan vooroverleg te doen, maar het wordt wel aanbevolen, omdat risico's zo al in de beoordelingsfase beperkt kunnen worden, en omdat het bijdraagt aan een beter verloop van het beoordelingsproces zelf. Desondanks en desgewenst kunnen aanvragers hun aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat zonder vooroverleg indienen. Indien de aanvrager om vooroverleg verzoekt, dienen de verschillende instanties voor het exploitatiegebied hieraan deel te nemen. Aanvragers wordt geadviseerd om via de rubriek "neem contact met ons op" op de website contact op te nemen met het Bureau voor een voorafgaande bespreking over wat het vooroverleg inhoudt, voordat ze een aanvraag indienen.



Voor vooroverleg zijn kosten verschuldigd (zie [paragraaf 3.5](#)) en gelden de normale communicatieregels (zie [paragraaf 8](#)). De door de aanvrager verstrekte documenten en de documenten die tijdens het vooroverleg zijn opgesteld, worden in het éénloketsysteem gearchiveerd. Indien van toepassing worden hier ook de verslagen van coördinatieactiviteiten aan toegevoegd.

Wanneer de aanvrager om vooroverleg verzoekt, wordt de keuze van de veiligheidscertificeringsinstantie bindend tot:

- de aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat door de aanvrager is ingediend;
- de aanvrager verzocht heeft het vooroverleg te beëindigen. In dat geval kan de aanvrager opnieuw om vooroverleg verzoeken door een andere certificeringsinstantie te kiezen.
- De fase van het vooroverleg moet worden afgesloten, op verzoek van de aanvrager of wanneer overeengekomen door de desbetreffende partijen, alvorens de aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat wordt ingediend.

In de leidraden van de nationale veiligheidsinstanties moet informatie staan over de regelingen die gelden voor een vooroverleg, inclusief de procedure voor het aanvragen van vooroverleg en een uitleg van de redenen daarvoor.

5.2. Ontvangst van de aanvraag

Na indiening van een aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat (nieuw, bijwerking of hernieuwing) stuurt het éénloketsysteem namens de veiligheidscertificeringsinstantie automatisch een bevestiging van ontvangst van de aanvraag. Opgemerkt moet worden

dat alle **eerste** aanvragen voor een uniek veiligheidscertificaat als “nieuwe” aanvragen in het éénloketsysteem moeten worden ingevoerd, ongeacht of de aanvrager al dan niet in het bezit is van een vorig veiligheidscertificaat. Indien de aanvrager in het bezit is van een vorig veiligheidscertificaat onder de vorige regeling, kan de veiligheidscertificeringsinstantie hiermee bij de beoordeling van het dossier rekening houden. Om dit proces doeltreffender te maken, moeten aanvragers in hun aanvraag aangeven welke wijzigingen zij sinds de laatste beoordeling in hun veiligheidsbeheersysteem hebben aangebracht. In de aan de aanvrager verstuurde bevestiging staat tevens informatie over de aanvangsdatum van de beoordeling, die bepalend is voor het monitoren van mijlpalen en termijnen. De aanvangsdatum van de beoordeling is de datum van bevestiging van ontvangst van de aanvraag zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie *[praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen]*.

Ontvangst van een aanvraag wordt niet bevestigd door elke instantie afzonderlijk voor het beoogde exploitatiegebied maar alleen door de veiligheidscertificeringsinstantie die de aanvraag beheert. Aangezien alle communicatie over nieuwe aanvragen wordt gericht aan de aangestelde programmamanagers, en het wenselijk is problemen zoals afwezigheid van de betrokkene wanneer een nieuwe aanvraag wordt ingediend, te voorkomen, worden de instanties aangemoedigd om bovendien een functionele mailbox in te stellen voor doorzending van alle kennisgevingen.



Ter ondersteuning van het kennisgevingsproces wordt het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties verzocht gebruik te maken van het éénloketsysteem om informatie op te nemen over feestdagen die van toepassing zijn op hun organisatie. Deze informatie wordt door het éénloketsysteem gebruikt om de begindatum van de beoordeling te verwerken, die in de ontvangstbevestiging van de aanvraag is vastgesteld. De informatie over feestdagen in een bepaald jaar wordt uiterlijk aan het eind van het jaar ervoor door elke instantie geregistreerd in het systeem en bijgewerkt indien zich een wijziging voordoet in de feestdagen van dat jaar.



Voor elke aanvraag worden binnen het éénloketsysteem medewerkers met de juiste bekwaamheid toegewezen door de programmamanager van elke instantie die betrokken is bij het exploitatiegebied. Om verkorting van de voor de veiligheidsbeoordeling beschikbare tijd te vermijden, wordt de betrokken instanties verzocht hun personele middelen onmiddellijk toe te wijzen (zie [paragraaf 6](#)).

De volgende tabel geeft een beschrijving van de diverse rollen en verantwoordelijkheden die in het éénloketsysteem beschikbaar zijn voor de verschillende instanties (d.w.z. het Bureau en nationale veiligheidsinstanties). Afhankelijk van de complexiteit van de aanvraag en haar interne procedure wijst elke instantie één of meer medewerkers toe voor het voltooien van het veiligheidsbeoordelingsproces binnen de wettelijke termijn. Aan een medewerker kunnen één of meer rollen worden toegewezen. Elke aanvraag wordt beheerd als project met een bepaalde begin- en einddatum, te weten respectievelijk de datum van bevestiging van ontvangst van de aanvraag en de datum van de beslissing door de veiligheidscertificeringsinstantie. De methodiek voor het projectbeheer staat bij voorkeur in verhouding tot de omvang en complexiteit van de aanvraag.

Tabel 2: Rollen en verantwoordelijkheden

Rollen	Verantwoordelijkheden
Programmamanager	Verantwoordelijk voor het opzetten, beheren en uitvoeren van het programma, hetgeen het volgende inhoudt: ▶ <i>Ontvangen van kennisgevingen inzake nieuwe aanvragen;</i> ▶ <i>Prospectieve planning van middelen voor de behandeling van aanvragen (nieuw, bijwerking en hernieuwing);</i> ▶ <i>Aan elk project toewijzen van bekwaam personeel;</i> ▶ <i>Waarborgen van consistentie van de beslissingen voor de verschillende projecten;</i> ▶ <i>Beheren van de evaluatie van de doeltreffendheid van het programma en de continue verbetering ervan.</i>
Projectmanager	Verantwoordelijk voor het opzetten, beheren en uitvoeren van het hem/haar toegewezen veiligheidscertificeringsproject, hetgeen het volgende inhoudt: ▶ <i>Leiden en coördineren van het beoordelingsproces, met inbegrip van vooroverleg, indien van toepassing;</i> ▶ <i>Verwezenlijken van de doelstellingen van het project, met name de tijdige levering van het beoordelingswerk conform kwaliteitsnormen;</i> ▶ <i>Vaststellen van knelpunten die de uitvoering van de beoordeling in de weg zouden kunnen staan;</i> ▶ <i>Contact onderhouden met de programmamanager voor het delen van knelpunten die van invloed kunnen zijn op de uitvoering van de beoordeling en de definitieve besluitvorming over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat;</i> ▶ <i>Escaleren van eventuele verschillen in adviezen van beoordelaars die niet kunnen worden opgelost door de beslissende instantie(s);</i> ▶ <i>Opschorten van de beoordeling bij vaststelling van een belangrijk knelpunt tot de aanvrager aanvullende informatie heeft verstrekt;</i> ▶ <i>Beheren van de aanbeveling over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat;</i> ▶ <i>Aan de beslissende instantie(s) voorleggen van een eventuele beslissing tot afwijzing in een vroeg stadium van het proces (d.w.z. voordat de beoordeling is afgerond);</i> ▶ <i>Aan de beslissende instantie(s) rapporteren over de voortgang van de beoordeling;</i> ▶ <i>Opstellen van het unieke veiligheidscertificaat (als tot afgifte van het unieke veiligheidscertificaat is beslist).</i> ▶ <i>Toezien op de juiste toepassing van de desbetreffende processen en procedures.</i>
Hoofdbeoordelaar (indien er meerdere beoordelaars zijn)	Verantwoordelijk voor het opzetten, beheren en uitvoeren van de technische beoordeling van een aan hem/haar toegewezen veiligheidscertificeringsproject, hetgeen het volgende inhoudt: ▶ <i>In voorkomend geval coördineren van het technische werk tussen beoordelaars in verschillende stadia van het beoordelingsproces en tijdens het vooroverleg, voor zover van toepassing.</i> ▶ <i>Contact onderhouden met de projectmanager voor het delen van knelpunten die de uitvoering van de beoordeling in de weg kunnen staan.</i> ▶ <i>Escaleren van eventuele verschillen in adviezen van beoordelaars die niet kunnen worden opgelost door de projectmanager.</i> ▶ <i>Waarborgen van consistentie van de beslissingen van de verschillende beoordelaars.</i> ▶ <i>Beheren van de algemene resultaten van de beoordeling.</i> Daarnaast zijn de hieronder beschreven verantwoordelijkheden van toepassing.

Rollen	Verantwoordelijkheden
Beoordelaar	Verantwoordelijk voor een of meer bepaalde onderdelen van de aan hem/haar toegewezen beoordeling, hetgeen het volgende inhoudt: ▶ <i>Bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen van het project, met name de tijdige levering van het beoordelingswerk conform kwaliteitsnormen.</i> ▶ <i>In voorkomend geval afstemmen met de aanvrager, bv. om aanvullende informatie of verduidelijking te vragen of om (een) door de aanvrager voorgesteld(e) actieplan(nen) af te spreken.</i> ▶ <i>Vaststellen van knelpunten die de uitvoering van de beoordeling in de weg zouden kunnen staan.</i> ▶ <i>Onderhouden van contact met de hoofdbeoordelaar voor het delen van knelpunten die zijn deel (delen) van de beoordeling of dat (die) van (een) andere beoordelaar(s) in de weg kunnen staan;</i> ▶ <i>Beheren van de resultaten van zijn deel (delen) van de beoordeling.</i> ▶ <i>Rapporteren over de voortgang van zijn deel (delen) van de beoordeling aan de hoofdbeoordelaar en projectmanager (indien anders dan de hoofdbeoordelaar).</i> ▶ <i>Toepassen van de desbetreffende processen en procedures.</i>
Verzekeraar	Verantwoordelijk voor de verificatie van het juiste verloop van het veiligheidsbeoordelingsproces voordat besloten wordt over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat, hetgeen het volgende inhoudt: ▶ <i>Controle van de juiste toepassing van de desbetreffende processen en procedures.</i> ▶ <i>Doen van een aanbeveling over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat, met inbegrip van een eventuele beslissing tot afwijzing in een vroeg stadium van het proces (d.w.z. voordat de beoordeling voltooid is), op basis van de resultaten van zijn controle.</i> ▶ <i>Indienen van zijn aanbeveling bij de beslissende instantie(s).</i>
Beslissende instantie	Verantwoordelijk voor het goedkeuren van het advies en/of het nemen van een beslissing over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat.

5.3. Eerste screening

Bij de eerste screening wordt gekeken of de aanvrager voldoende, relevante en consistente bewijsstukken heeft ingediend op basis waarvan met een gedetailleerde beoordeling kan worden begonnen. De autoriteiten voor het exploitatiegebied raadplegen elk het aanvraag dossier, voor zover van toepassing, om:

- ▶ vast te stellen of de aanvraag gestructureerd en intern samenhangend is, om een efficiënte en goed gedocumenteerde beoordeling mogelijk te maken;
- ▶ vast te stellen of bewijsstukken voor de toepasselijke eisen zijn verstrekt;
- ▶ de actuele status te achterhalen van het door de aanvrager opgestelde actieplan (of de actieplannen) met corrigerende maatregelen om belangrijke gevallen van niet-naleving en alle andere punten van zorg op te lossen die zijn vastgesteld tijdens toezichtsactiviteiten die na de voorgaande beoordeling plaatsvonden. Bij een aanvraag voor het hernieuwen of bijwerken van een uniek veiligheidscertificaat betreft het hier tevens resterende knelpunten die in een eerdere beoordeling naar voren zijn gekomen, indien van toepassing.

Binnen een maand na ontvangst van de aanvraag controleren de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties, elk voor zover van toepassing, of:

- ▶ de aanvrager de wettelijk vereiste informatie heeft verstrekt;
- ▶ de aanvraag voldoende bewijsstukken bevat en gestructureerd en intern samenhangend is (bijv. de handleiding voor het veiligheidsbeheersysteem bevat verwijzingen naar andere

procedures en regels), om een efficiënte en goed gedocumenteerde beoordeling mogelijk te maken;

- ▶ het taalniveau van de aanvraag toereikend is om een beoordeling van het aanvraagdossier mogelijk te maken.

Indien het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, is afstemming tussen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties nodig voor bespreking van:

- ▶ de interne en externe communicatie ([zie paragraaf 8](#)).
- ▶ de organisatorische regelingen.
- ▶ de taaktoewijzing.
- ▶ het gedetailleerde schema
- ▶ de benoeming van de leden van de pool van deskundigen.
- ▶ relevante informatie over de veiligheidsprestaties van de aanvrager uit eerdere toezichtsactiviteiten, indien van toepassing (zie ook [paragraaf 12](#)). Deze informatie wordt verstrekt door de nationale veiligheidsinstantie.
- ▶ feedback uit het vooroverleg, indien van toepassing.

Bij voorkeur wordt een eerste coördinatievergadering gehouden kort nadat de verschillende middelen aan de aanvraag zijn toegewezen. Andere coördinatievergaderingen kunnen op verzoek van de veiligheidscertificeringsinstantie worden belegd om tussentijdse en definitieve resultaten van de eerste screening te bespreken.

Als aanvragers in hun aanvraag aangeven dat ze in aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkenmerken en exploitatievoorschriften stations dicht bij de grens willen exploiteren, moeten zij dit aangeven door het exploitatiegebied in die lidstaat te selecteren, het grensstation te kiezen en een passende beschrijving van het exploitatiegebied te geven. Dit is meestal in de vorm van een landsgrens van x naar x. De NSA waar het grensstation zich bevindt, is dan verantwoordelijk voor het beoordelen van het bewijs dat de aanvrager heeft verstrekt om toegang te krijgen tot dit spoorweggedeelte en voor het geven van een positieve of negatieve conclusie.

Bovengenoemde raadpleging hoeft niet plaats te vinden indien er tussen lidstaten of nationale veiligheidsinstanties bepaalde grensoverschrijdende akkoorden bestaan voor activiteiten tussen stations dicht bij de grens met vergelijkbare netwerkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften. In dergelijke gevallen worden de nationale veiligheidsinstanties voor het beoogde exploitatiegebied geacht bevoegd te zijn om te controleren of wordt voldaan aan de desbetreffende aangemelde nationale voorschriften en de verplichtingen uit hoofde van de betrokken grensoverschrijdende akkoorden. Als het grensoverschrijdende akkoord raadplegingsregelingen bevat, moeten deze worden gevolgd. Om het beoordelingsproces te bevorderen, wordt de nationale veiligheidsinstanties verzocht deze samenwerkingsregelingen en de grensstations waarop zij betrekking hebben, te vermelden in hun nationale leidraad voor aanvragen (zie [bijlage 2](#)).

Welke eisen gelden is afhankelijk van of het een eerste aanvraag of een aanvraag voor een hernieuwing of bijwerking is. Bij een **eerste aanvraag** gelden alle eisen die in bijlage I van

de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor veiligheidsbeheersystemen worden beschreven (inclusief de relevante eisen uit de TSI OPE) en de vereisten uit de betreffende nationale regels. Bij **aanvragen voor een hernieuwing of bijwerking** kunnen de geldende eisen per geval verschillen. De bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties kunnen in eerste instantie oordelen of bewijsstukken voor bepaalde eisen al dan niet zijn geleverd, maar het definitieve oordeel hierover wordt mogelijk pas gegeven tijdens de gedetailleerde beoordeling.

De nationale veiligheidsinstantie controleert ook of de door de aanvrager voor het betreffende exploitatiegebied verstrekte bewijsstukken duidelijk zijn aangegeven en houdt rekening met eventuele uitsluiting waardoor geen uniek veiligheidscertificaat is vereist in overeenstemming met artikel 2, lid 3 van Richtlijn (EU) 2016/798.

Indien niet alle nodige informatie is verstrekt of de aanvraag onvoldoende bewijsstukken bevat of de bewijsstukken onduidelijk worden gepresenteerd, inclusief het niveau van de gehanteerde taal, zal de aanvrager via het knelpuntenregister om de ontbrekende informatie of toelichtingen worden verzocht. Indien het taalniveau zo laag is dat de aanvraag niet begrijpelijk genoeg is om de veiligheidsbeoordeling mogelijk te maken, kunnen de nodige vertalingen worden uitgevoerd als dat binnen de gestelde termijn mogelijk is. Indien de vertaling niet binnen de termijn van 1 maand kan worden uitgevoerd, kan de termijn voor de eerste screening worden verlengd of de aanvraag worden afgewezen.

Overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 van artikel 10 van Richtlijn (EU) 2016/798 ("Spoorwegveiligheidsrichtlijn") is het duidelijk dat een nieuwe aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat over een redelijk plan moet beschikken om binnen een redelijk korte termijn na het afgeven van dat uniek veiligheidscertificaat, spoorwegactiviteiten uit te voeren. Dit omdat zij over een veiligheidsbeheersysteem moeten beschikken dat risico's beheert en dat beantwoordt aan TSI's en andere geldende wetgeving. Aangezien er vereisten zijn die bijvoorbeeld betrekking hebben op competentie en vermogensbeheer, moet de aanvrager informatie kunnen verstrekken aan de beoordelingsinstantie, bijvoorbeeld over het rollend materieel dat zal worden gebruikt, het soort vervoer en het exploitatiegebied, en de bekwaamheid van het personeel. Het veiligheidsbeoordelingsproces is niet louter een oefening op papier, maar moet een reële grondslag hebben. Indien een veiligheidscertificeringsinstantie een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat ontvangt die onvoldoende informatie bevat om naar behoren te kunnen beoordelen of het veiligheidsbeheersysteem van de aanvrager in staat is risico's te beheersen omdat die onvolledig is of geen betrekking heeft op reële activiteiten, moet zij bereid zijn de aanvraag te verwerpen en de aanvrager adviseren een nieuwe aanvraag in te dienen bij een realistisch vooruitzicht dat de activiteiten van start zullen gaan. Het wordt aanbevolen dat nieuwe aanvragers een kopie van hun lopende bedrijfsplan indienen als onderdeel van de beoordeling. Een dergelijk plan moet de data bevatten waarop de activiteiten van start zullen gaan, en de data waarop activa, zoals locomotieven en personeel, beschikbaar zullen zijn, samen met de plannen voor de toetsing van de activiteiten zodra deze zijn begonnen. Aanvragers mogen geen aanvraag indienen totdat zij kunnen aantonen dat zij voldoende gevorderd zijn in hun planning om bewijs te kunnen overleggen van naleving van de vereisten van het veiligheidsbeheersysteem. Gebeurt dit niet, dan zal de voorgestelde activiteit waarschijnlijk worden afgewezen of beperkt.

De veiligheidscertificeringsinstantie neemt het definitieve besluit over de volledigheid, de relevantie en de consistentie van het aanvraagdossier en stelt de aanvrager via het éénloketsysteem in kennis van de beslissing.



De instanties en de aanvragers kunnen naar eigen goeddunken verschillende communicatiekanalen gebruiken om de beoordeling efficiënter te maken. De identificatie en registratie van knelpunten (in de zin van artikel 12 van Verordening (EU) 2018/763) moet echter worden beheerd via het knelpuntenregister van het éénloketsysteem om te zorgen voor de transparantie en de traceerbaarheid van de beslissingen van de instanties die bij het exploitatiegebied zijn betrokken.



In het kader van haar verzoek om aanvullende informatie kan elke instantie om zoveel gedetailleerde informatie vragen als zij redelijkerwijs nodig acht om haar beoordeling van de aanvraag te ondersteunen, en daartoe kan zij rechtstreeks contact opnemen met de aanvrager. Elke instantie wordt verzocht daarbij zo precies en nauwkeurig mogelijk te zijn, de aanvrager te voorzien van duidelijke, begrijpelijke informatie en een termijn op te geven waarbinnen zij antwoord verwacht. De aanvrager verstrekt de verzochte informatie binnen de overeengekomen termijn via het knelpuntenregister.

Indien de aanvrager de verzochte informatie niet verstrekt of indien de in de aanvraag verstrekte aanvullende informatie niet voldoende is, kan de termijn van de beoordeling worden verlengd of kan een beslissing worden genomen met beperkingen ten aanzien van het soort vervoer of het exploitatiegebied of de duur van het unieke veiligheidscertificaat, of kan uiteindelijk een aanvraag worden afgewezen. Afwijzing van een aanvraag gebeurt pas in laatste instantie, en wanneer de veiligheidscertificeringsinstantie daartoe besluit, worden de bijbehorende beslissing en redenen in het beoordelingsrapport vastgelegd en aan de aanvrager bekendgemaakt. Bij beslissing tot afwijzing moet de aanvraag opnieuw worden ingediend.

Aangezien de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties kunnen worden geraadpleegd over de inhoud van de aanvraag voordat de aanvraag wordt ingediend (d.w.z. tijdens het vooroverleg), weten zij mogelijk al dat de aanvraag voldoende bewijs bevat, in welk geval dit stadium zo nodig tot een minimum kan worden beperkt en sneller verder kan worden gegaan met de hoofdbeoordeling. Het kan ook zo zijn dat de resultaten van eerdere toezichtsactiviteiten voldoende informatie over aspecten van het veiligheidsbeheersysteem van de aanvrager bieden, zodat een beslissing over een deel of delen van de aanvraag kan worden genomen. In dergelijke gevallen wordt een onderbouwing vastgelegd in het beoordelingsrapport.

Voordat zij een verzoek om nadere informatie versturen dat van invloed kan zijn op het werk van andere instanties, overleggen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties via de aangestelde projectmanager over de in het knelpuntenregister opgenomen conceptknelpunten alvorens die voor te leggen aan de aanvrager. Evenzo overleggen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties over eventuele onopgeloste knelpunten met betrekking tot het stadium van eerste screening en over de te volgen aanpak, alvorens zij de aanvraag afwijzen of besluiten verder te gaan naar het volgende stadium. De beslissing over de volledigheid, relevantie en samenhang van de aanvraag wordt in elk geval door

alle bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties opgenomen in hun respectieve beoordelingsrapporten. Als er onenigheid is tussen deze rapporten en de diverse partijen niet tot overeenstemming kunnen komen, neemt de veiligheidscertificeringsinstantie de uiteindelijke beslissing over de volledigheid, relevantie en samenhang van de aanvraag. Het staat elke instantie evenwel vrij haar eigen beslissing te nemen en in voorkomend geval om arbitrage te verzoeken.

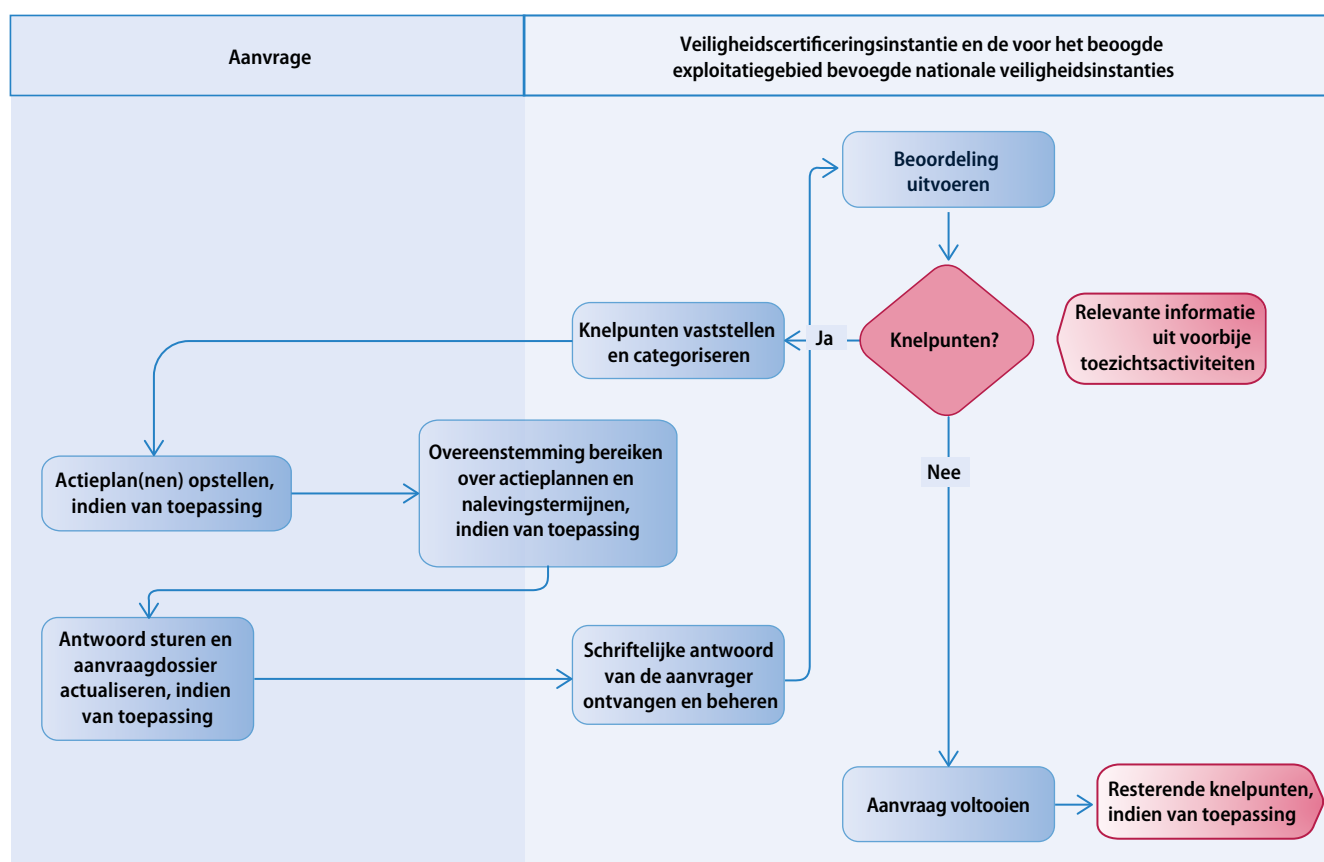
De status van het stadium van eerste screening is voor alle betrokken partijen, met inbegrip van de aanvrager, zichtbaar in het dashboard van het éénloketsysteem. De voortgangsstatus van het stadium zoals die door elke instantie afzonderlijk wordt gerapporteerd, is voor alle instanties zichtbaar in het dashboard, maar niet voor de aanvrager met dezelfde mate van granulariteit. Het overzicht van de eerste screening en conclusies over de volledigheid van het dossier worden door elk van de instanties voor aanvang van de gedetailleerde beoordeling opgenomen in het daarvoor bestemde gedeelte van het beoordelingsrapport.

5.4. Gedetailleerde beoordeling

De gedetailleerde beoordeling begint nadat de aanvraag volledig, relevant en consistent is bevonden. Elke instantie voert voor haar eigen deel de gedetailleerde beoordeling van het aanvraagdossier uit. In deze fase voert elke instantie de volgende handelingen uit:

- ▶ analyseren van de resultaten van eerder uitgevoerd toezicht, die verzameld zijn tijdens de eerste screening (indien van toepassing);
- ▶ beoordelen van de bewijsstukken die door de aanvrager zijn verstrekt.
- ▶ advies geven over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat.

Figuur 4: De gedetailleerde beoordeling



In de gedetailleerde beoordeling wordt getoetst op naleving van de eisen voor veiligheidsbeheersystemen inclusief de relevante TSI's en de nationale voorschriften.

De toetsing aan de eisen voor veiligheidsbeheersystemen valt onder de bevoegdheid van de veiligheidscertificeringsinstantie. Een praktische leidraad bij de uitvoering van die beoordeling is de *leidraad van het Bureau bij de aan het veiligheidsbeheersysteem gestelde eisen* ("Agency guide on safety management system requirements").

De toetsing op naleving van de aangemelde nationale regels valt onder de bevoegdheid van de nationale veiligheidsinstantie voor het beoogde exploitatiegebied. Om de aanvrager beter te laten begrijpen wat er van hem wordt verwacht, wordt de nationale veiligheidsinstantie verzocht een gratis leidraad bij aanvragen te publiceren en bij te houden, met een beschrijving en uitleg van de voorschriften die van toepassing zijn op het beoogde exploitatiegebied (met inbegrip van de werkingssfeer van de omzetting van de veiligheidsrichtlijn en de regelingen voor toegang tot grensstations) en de documenten die de aanvrager geacht wordt te verstrekken.

De bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties bepalen de reikwijdte van de beoordeling op basis van de in de vorige fasen verzamelde informatie en besluiten of er knelpunten zijn die nader onderzoek behoeven tijdens audits of inspecties ter plaatse ([zie ook paragraaf 11](#)).

In het geval van een aanvraag voor een bijwerking of hernieuwing ([zie ook paragraaf 15](#)) dienen de instanties een doelgerichte en evenredige herbeoordeling te maken.

Tijdens de gedetailleerde beoordeling dienen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties, net als bij de eerste screening, onmiddellijk alle gesprekken te coördineren over:

- ▶ eventuele knelpunten (bijv. niet-naleving) en de noodzaak om aanvullende informatie te verzoeken;
- ▶ uitstaande knelpunten die tijdens eerder toezicht aan het licht zijn gekomen;
- ▶ noodmaatregelen die getroffen moeten worden indien de definitieve beslissing niet binnen de verwachte termijn kan worden genomen.

Bij de afronding van dergelijke activiteiten, besluiten de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties wie elk afzonderlijk knelpunt opneemt met de aanvrager.

Als de aanvraag een hernieuwing of bijwerking van een uniek veiligheidscertificaat betreft, wordt in dit stadium rekening gehouden met gebruiksvoorwaarden of -beperkingen of uitstaande knelpunten om te beoordelen of zij nog geldig zijn dan wel in aanmerking komen om te worden geschrapt.



Evenzo wordt dit stadium gebruikt om het volgende toe te lichten:

- ▶ mogelijke knelpunten die bij de vorige beoordeling zijn uitgesteld voor later toezicht; en
- ▶ de uitvoering van de bijbehorende actieplannen door de aanvrager.

Bij uitstaande knelpunten uit eerder toezicht overleggen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties over de vraag of het nodig is dat deze knelpunten worden opgenomen in het knelpuntenregister.

Als er verschillen van mening zijn onder deskundigen (met inbegrip van die van dezelfde instantie) kunnen die ook worden opgenomen in het knelpuntenregister.

Bij het aankaarten van een knelpunt, wordt de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties verzocht zo specifiek mogelijk te zijn om de aanvragers duidelijk te maken hoe gedetailleerd hun antwoord moet zijn, zonder bepaalde maatregelen voor te schrijven om ze op te lossen. Kwesties die betrekking hebben op de redactie of presentatie, of tikfouten, worden niet opgevat als bewijs dat de aanvrager naleving niet heeft aangetoond, tenzij zij ten koste gaan van de duidelijkheid van het door hem verstrekte bewijs.

Als de aanvraag geheel of gedeeltelijk tekortschiet, kunnen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties de aanvrager om aanvullende informatie verzoeken. Daartoe maken zij gebruik van het knelpuntenregister en geven zij een antwoordtermijn op die redelijk is en in verhouding staat tot de moeite die de aanvrager moet doen om de verzochte informatie te verstrekken. De aanvrager verstrekt de verzochte informatie via het knelpuntenregister. Indien aanvragers niet met de voorgestelde antwoordtermijn instemmen, kunnen ze dat opnemen met de betrokken instantie, die daarop kan besluiten de termijn te wijzigen met behulp van het knelpuntenregister.

De schriftelijke antwoorden van de aanvrager zijn toereikend als zij volstaan om de bezwaren weg te nemen en aan te tonen dat de door hem voorgestelde regelingen aan de toepasselijke eisen voldoen. Bij het aanmaken van een knelpunt moet de beoordelaar het relevante deel van het aanvraagformulier openen (bijvoorbeeld het specifieke deel van de mappingtabel) zodat de aanvrager relevante documenten kan bijwerken. Aanvragers kunnen nieuwe documenten indienen en/of delen van de in eerste instantie verstrekte documenten die in de oorspronkelijke aanvraag niet voldeden, herformuleren, en toelichten hoe de geconstateerde tekortkomingen met deze herziening zijn verholpen. Daarnaast kan de aanvrager ter zake dienende ondersteunende informatie verstrekken (bv. veiligheidsbeheersysteemprocedures). Nieuwe en/of bijgewerkte documenten worden als bijlagen bij de desbetreffende knelpunten ingediend via het knelpuntenregister. De aanvrager moet veranderingen in eerder ingediende documenten aangeven (bijv. met de functie “wijzigingen bijhouden”) en de nieuwe versies uploaden in het éénloketsysteem. Dat stelt de beoordelaars in staat te verifiëren of de juiste delen van de documenten zijn gewijzigd en of andere delen ongewijzigd zijn gebleven.

De aanvrager kan ook maatregelen voorstellen om knelpunten op te lossen, evenals termijnen om die maatregelen uit te voeren. Als de betrokken instantie niet instemt met de voorgestelde maatregelen en/of termijnen, neemt zij onmiddellijk contact op met de aanvrager om het knelpunt op te lossen en neemt zij de beslissing op in het knelpuntenregister.

Wanneer een antwoord grotendeels bevredigend is, maar er een resterend knelpunt is, moeten de instanties die betrokken zijn bij de veiligheidsbeoordeling, elk voor zich, beslissen of ze deze kwestie bij de aanvrager aankaarten als een knelpunt dat de aanvrager moet oplossen tijdens de geldigheidsduur van het certificaat (een knelpunt van het type 2) of dat ze ermee instemmen om de volledige oplossing uit te stellen tot het toezicht na de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat (een knelpunt van het type 3). In beide gevallen leggen de bij de beoordeling betrokken instanties, elk voor hun eigen deel, de beslissing vast in hun beoordelingsrapport, onder vermelding van de redenen.

Als er belangrijke zaken te bespreken zijn, kan een instantie, of kunnen meerdere instanties in onderlinge afstemming, verzoeken om een bijeenkomst met de aanvrager om de uitstaande kwesties op te lossen en uitgebreide correspondentie te vermijden. Daartoe bevestigen zij een voor dit doeleinde reeds vastgelegde datum c.q. spreken zij een datum af. In beide gevallen ontvangen aanvragers een bevestiging en sturen zij een ontvangstbevestiging. De bevestiging van de afspraak gaat vergezeld van gegevens over de te bespreken kwesties.

Wanneer een dergelijke bijeenkomst nodig wordt geacht, zijn de doelstellingen als volgt:

- ▶ ervoor zorgen dat de aanvrager de vastgestelde gevallen van niet-naleving goed heeft begrepen;
- ▶ bespreken wat nodig is om tot een oplossing te komen;
- ▶ afspraken maken over de aard van de aanvullende informatie en eventueel te verstrekken ondersteunend bewijs (actieplan).

De instanties kunnen ook besluiten tot audits, inspecties of bezoeken ([zie ook paragraaf 11](#)) om aanvullend bewijs te verzamelen dat niet uit het documentenonderzoek van het aanvraagdossier kon worden verkregen en om, in voorkomend geval, zekerheid te verkrijgen dat probleemgebieden die tijdens eerdere toezichtsactiviteiten niet waren opgelost, naar

behoren door de aanvrager zijn aangepakt. Zo kunnen de instanties ervoor kiezen een audit te houden bij een aanvrager als er twijfel bestaat over de vraag hoe nauwkeurig het veiligheidsbeheersysteem de activiteiten van de onderneming weergeeft, d.w.z. of de onderneming doet wat in het veiligheidsbeheersysteem staat. In een dergelijk geval kan een audit op locatie, in de vorm van vraaggesprekken met medewerkers, dienen om bewijs te verzamelen voor wat bij de veiligheidscertificeringsinstantie bekend is over het ingediende veiligheidsbeheersysteem. Het belangrijkste doel van deze audits, inspecties of bezoeken is evenwel bewijzen te verzamelen om knelpunten op te lossen die binnen het beoordelingsproces zijn vastgesteld. De rapporten van de bevindingen moeten in het éénloketsysteem worden geüpload.

Ingevallen waarin het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, overleggende bij de beoordeling betrokken instanties over de inhoud van hun respectieve beoordelingsrapporten alvorens te beslissen over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat. Daarbij bereiken zij ook overeenstemming over eventuele gebruiksbeperkingen en/of -voorwaarden, eventuele voor later toezicht uit te stellen knelpunten, en vermelden zij welke nationale veiligheidsinstantie de bijbehorende vervolgactie onderneemt. Na deze afstemming moet het Bureau een definitief beoordelingsrapport opstellen waarin het resultaat van de beoordeling wordt weergegeven. Eventuele verschillen in adviezen van beoordelaars moeten door de projectmanager worden beheerd en kunnen in het beoordelingsrapport worden vastgelegd, indien ze onopgelost blijven.

Afstemming tussen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties is ook nodig als de geconstateerde afwijkingen niet kunnen worden opgelost omdat de aanvrager niet in staat is de instantie een toereikende oplossing te bieden of omdat zij geen overeenstemming bereiken over een termijn. Indien de veiligheidscertificeringsinstantie deze conclusie bevestigt, kan de aanvraag worden afgewezen of kunnen beperkingen of gebruiksvoorwaarden worden opgelegd.

5.5. Beslissing en afsluiting van de beoordeling

De veiligheidscertificeringsinstantie bereidt haar beslissing voor in het éénloketsysteem, die bestaat uit een begeleidende brief, het definitieve beoordelingsrapport en het unieke veiligheidscertificaat wanneer er een moet worden afgegeven. Daarbij controleert de veiligheidscertificeringsinstantie of de documenten met elkaar en met de aanvraag overeenstemmen (tenzij is voorgesteld om beperkingen en gebruiksvoorwaarden op te leggen), aangezien de informatie in het aanvraagformulier wordt hergebruikt in het unieke veiligheidscertificaat. De beslissing wordt elektronisch meegedeeld aan de aanvrager en kan ook worden gedownload via het éénloketsysteem, met behulp van de bibliotheekfuncties. Na kennisgeving wordt de elektronische versie van het unieke veiligheidscertificaat door het éénloketsysteem automatisch ingevoerd in de Eradis-databank. Van de veiligheidscertificeringsinstantie wordt geen specifieke actie verlangd.

Als de beslissing een weigering is, ontvangt de aanvrager alleen een begeleidende brief en het definitieve beoordelingsrapport, de aanvrager kan vragen dat de veiligheidscertificeringsinstantie haar beslissing herziet ([zie ook paragraaf 14.2](#)). Indien de aanvragers het nog steeds oneens zijn met een beslissing, kunnen ze in beroep gaan ([zie](#)

[paragraaf 14.3](#)) bij de bevoegde autoriteit. Dit kan een nationale beroepsinstantie zijn (als de nationale veiligheidsinstantie ook de veiligheidscertificeringsinstantie is) of de kamer van beroep (als het Bureau de veiligheidscertificeringsinstantie is). Aanvragers zijn verplicht te verzoeken om een herziening voordat ze in beroep kunnen gaan tegen de beslissing van de veiligheidscertificeringsinstantie.

De aanvrager kan ook in beroep gaan bij de rechter ([zie paragraaf 14.4](#)).

Met de herziening, organisatie en archivering in het éénloketsysteem van alle documentatie en verslagen sluit de veiligheidscertificeringsinstantie de beoordelingsprocedure administratief af.



De veiligheidscertificeringsinstantie wordt verzocht deze informatie te evalueren en aan te passen aan de uitkomst van de beoordeling, en in het bijzonder te letten op wijzigingen in het exploitatiegebied en op tijdens de beoordeling vastgestelde gebruiksbeperkingen en/of -voorwaarden.

De bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties stellen in onderlinge afstemming vast wat zij hebben geleerd voor toekomstige beoordelingen en voor verbetering van hun respectieve interne procedures. Voorbeelden zijn resultaten van interne/externe audits en informatie over knelpunten en risico's, evenals methoden die goed hebben gewerkt en in toekomstige beoordelingen kunnen worden gebruikt en eventueel kunnen worden doorgegeven aan (of zelfs geleerd van) andere organen, met het oog op continue verbetering.

6. Termijnen voor de veiligheidsbeoordeling

Overeenkomstig artikel 6 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763, moet de veiligheidsbeoordeling binnen de volgende termijn worden afgerond:

- ▶ Een **termijn van 1 maand** om te controleren of het aanvraagdossier volledig is (zie ook [paragraaf 5.3](#)). Deze termijn gaat in op de datum waarop het aanvraagdossier is ontvangen. Indien de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, is dat de datum van de eerste werkdag in de betrokken lidstaat die volgt op de dag waarop de ontvangst van het aanvraagdossier is bevestigd. Indien het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, is dat de datum van de eerste werkdag voor zowel de veiligheidscertificeringsinstantie als de nationale veiligheidsinstanties voor het exploitatiegebied, die volgt op de dag waarop de ontvangst van het aanvraagdossier is bevestigd. Na afloop van deze termijn moet de veiligheidscertificeringsinstantie de aanvrager ervan in kennis stellen dat het formulier volledig is of moet zij de aanvrager om relevante aanvullende informatie verzoeken, die vervolgens binnen een gestelde redelijke termijn moet worden verstrekt.
- ▶ Een **termijn van 4 maanden** om de gedetailleerde beoordeling van het aanvraagdossier te voltooien (zie ook [paragraaf 5.4](#)), die ingaat op het moment van kennisgeving omtrent de volledigheid van het aanvraagdossier en eindigt op het moment van kennisgeving over de beslissing om een uniek veiligheidscertificaat aan de aanvrager af te geven.

Met het oog op een beperking van de complexiteit, de duur en de kosten van de certificeringsprocedure wordt de veiligheidscertificeringsinstantie aangemoedigd het beoordelingsproces binnen deze termijnen te voltooien.

Hoewel ze niet wettelijk zijn voorgeschreven, worden de volgende tussentijdse mijlpalen voorgesteld voor gevallen waarin het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie:

- ▶ Uiterlijk één week na ontvangst van de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat wijst de instantie de bevoegde medewerker toe.
- ▶ Relevante informatie die is verzameld met betrekking tot de veiligheidsprestaties van de aanvrager uit eerdere toezichtsactiviteiten in het verleden, wordt door de nationale veiligheidsinstanties ten laatste aan het Bureau verstrekt wanneer zij een besluit nemen over de volledigheid van de aanvraag;
- ▶ Elke bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instantie voltooit haar eigen deel van de gedetailleerde beoordeling uiterlijk vijf werkdagen voor de overeengekomen datum van de beslissing over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat, zodat het Bureau voldoende tijd heeft om alle resultaten en uitkomsten van de beoordeling samen te voegen.

Tijdens de veiligheidsbeoordeling kunnen verschillende instanties, ieder voor hun eigen deel, om aanvullende informatie en toelichtingen verzoeken. Zij moeten daarbij de inhoud van het verzoek en de reactietermijn aangeven. Indien het verzoek om informatie of een toelichting de activiteiten van andere instanties zou kunnen beïnvloeden, worden de verschillende



instanties verzocht een en ander te coördineren om te voorkomen dat eenzelfde verzoek vaker bij de aanvrager wordt neergelegd. Dit houdt doorgaans geen verlenging van de beoordelingstermijn in, tenzij grote tekortkomingen/normafwijkingen of meerdere kleine tekortkomingen/normafwijkingen worden vastgesteld, die volledig of gedeeltelijk verhinderen dat de beoordeling doorgang kan vinden.

Beslissingen over een termijnverlenging voor de beoordeling worden door de veiligheidscertificeringsinstantie genomen in samenspraak met de verschillende nationale veiligheidsinstanties die bij het exploitatiegebied zijn betrokken en in overeenstemming met de aanvrager. De termijnverlenging omvat zowel de termijn waarbinnen de aanvrager de gewenste informatie moet indienen als de termijn waarbinnen de betrokken instanties moeten controleren of de nieuwe informatie die is aangeleverd voldoet. In geval van een onbevredigende reactie kan de veiligheidscertificeringsinstantie de beoordelingstermijn nog verder verlengen of voorstellen de aanvraag af te wijzen.

In het geval dat het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) die bij het exploitatiegebied betrokken is/zijn, van mening verschillen over de resultaten en de uitkomst van hun beoordeling (zie ook [paragraaf 14.1](#)), kan de beoordelingstermijn ook ten aanzien van de volgende termijnen worden verlengd:

- ▶ de samenwerkingstermijn om tot een wederzijds aanvaardbare beoordeling te komen (d.w.z. maximaal 1 maand);
- ▶ de termijn waarin de zaak wegens een scheidsrechtelijke procedure is doorverwezen naar de kamer van beroep van het Bureau (d.w.z. maximaal 1 maand).

Indien de zaak door de nationale veiligheidsinstantie(s) ter arbitrage wordt voorgelegd aan de kamer van beroep van het Bureau, maakt de tijd die aan het Bureau is toegewezen om een definitieve beslissing te nemen op basis van de conclusies van de kamer van beroep, deel uit van de termijn die voor de veiligheidsbeoordeling staat.

Indien het vanwege de einddatum van de beoordeling onmogelijk is een beslissing te nemen voordat het bestaande unieke veiligheidscertificaat verloopt of voor de geplande begindatum van een nieuwe spoorwegvervoersactiviteit (bijv. omdat een aanvrager te laat een aanvraagdossier heeft ingediend of omdat een termijnverlenging voor de beoordeling is afgesproken), kunnen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties samen met de aanvrager noodmaatregelen toepassen ([zie paragraaf 7](#)).

7. Noodmaatregelen

De verschillende instanties kunnen overwegen noodmaatregelen te treffen om eventuele kwesties rondom de voorgeschreven beoordelingstermijn aan te pakken, met name als de verwachting is dat het unieke veiligheidscertificaat niet tijdig kan worden afgegeven (bijv. voor de geplande begindatum van een nieuwe spoorwegvervoersactiviteit). In dergelijke gevallen kan een instantie de oplossing zoeken in verzachtende maatregelen, bijvoorbeeld de inzet van meer personeel voor de afhandeling van de aanvraag of de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat met beperkingen of gebruiksvoorwaarden.

Indien een uniek veiligheidscertificaat niet tijdig kan worden afgegeven omdat de aanvrager niet alle gevraagde informatie heeft ingediend, dienen de instanties de verschillende mogelijkheden met de aanvrager te bespreken. Deze mogelijkheden zijn bijvoorbeeld de afwijzing van de aanvraag of de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat met beperkingen of gebruiksvoorwaarden. In het laatste geval gaat het om:

- ▶ de geldigheidsperiode van het certificaat, op voorwaarde dat een kortere termijn noodzakelijk is om de risico's voor de veiligheid van de spoorwegexploitatie doeltreffend te beheersen;
- ▶ het soort vervoer – bijvoorbeeld een uniek veiligheidscertificaat dat het vervoer van gevaarlijke goederen uitsluit;
- ▶ het exploitatiegebied – bijvoorbeeld een uniek veiligheidscertificaat dat een deel van het beoogde exploitatiegebied uitsluit.

Bovendien kunnen noodmaatregelen noodzakelijk zijn wanneer een veiligheidscertificaat wegens laattijdige indiening van het aanvraagdossier vermoedelijk zal vervallen voordat een vernieuwingsprocedure kan worden afgerond. Na een gedeeltelijke beoordeling en op basis van informatie uit eerdere toezichtsactiviteiten, kunnen de betrokken autoriteiten een certificaat met een beperkte geldigheidsduur en andere beperkingen of gebruiksvoorwaarden (indien van toepassing) afgeven. Dit maakt een passende termijn voor de gedetailleerde beoordeling mogelijk en na het afronden van dat proces, de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat voor een periode van vijf jaar, ervan uitgaande dat aan alle vereisten is voldaan.

8. Communicatieafspraken

De veiligheidscertificeringsinstantie beheert de afstemming tussen de verschillende instanties en met de aanvrager tijdens het gehele veiligheidsbeoordelingsproces. Indien bijeenkomsten (persoonlijk of via tele- en/of videoconferenties) of andere coördinatieactiviteiten moeten worden georganiseerd, moet de veiligheidscertificeringsinstantie hiervan verslagen maken. Van deze verslagen ontvangen alle deelnemers een kopie, en zij worden naar het éénloketsysteem geüpload. Indien een dergelijke bijeenkomst belegd moet worden, zal de partij die om de bijeenkomst heeft verzocht de andere partijen op de hoogte brengen van de gegevens van deze bijeenkomst, zoals de locatie, de datum, de agenda, de inbreng van de partijen enz. De verzoekende partij zal van bijeenkomsten of andere coördinatieactiviteiten een verslag maken waarvan alle deelnemers een kopie zullen ontvangen en dat naar het éénloketsysteem zal worden geüpload.

De afstemming tussen de bij het veiligheidsbeoordelingsproces betrokken partijen vindt normaliter plaats in een onderling overeengekomen taal die niet de taal van de aanvraag hoeft te zijn. Dat geldt ook voor de uitwisseling van standpunten tussen het Bureau en nationale veiligheidsinstanties over de resultaten en uitkomst van de beoordeling, evenals alle overige communicatie.

Op verzoek van de nationale veiligheidsinstantie(s) voor het exploitatiegebied kan het als veiligheidscertificeringsinstantie optredende Bureau zijn beslissing en bijbehorende redenen vertalen in de taal van de nationale veiligheidsinstantie(s). Het vertaalverzoek wordt buiten de veiligheidsbeoordeling om beheerd, zonder kosten voor de aanvrager.

De door de veiligheidscertificeringsinstantie genomen beslissing en de redenen daarvoor worden altijd in de taal van de aanvrager gesteld (d.w.z. een voor het aanvraagdossier gekozen officiële taal van de Europese Unie).

De bovenstaande beginselen gelden voor alle mondelinge en schriftelijke communicatie inclusief alle voor de veiligheidsbeoordeling relevante rapporten en andere rapporten die zijn opgesteld na een bezoek, inspectie of audit ([zie ook paragraaf 11](#)).

9. Beheer van knelpunten

9.1. Gebruik van het knelpuntenregister

De bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties moeten bepalen of aan de geldende vereisten is voldaan ([zie paragraaf 6](#)). Tijdens het veiligheidsbeoordelingsproces kunnen de beoordelaars knelpunten tegenkomen tijdens de fase van de eerste screening en de fase van de gedetailleerde beoordeling. Alle knelpunten die in een van de vier hierna beschreven categorieën vallen, worden in het **knelpuntenregister** van het éénloketsysteem vastgelegd om de communicatie en de informatie-uitwisseling tussen de verschillende partijen te vergemakkelijken.

Indien de (volledige of gedeeltelijke) aanvraag ontoereikend is, kunnen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties de aanvrager om aanvullende informatie verzoeken. Daarvoor wordt gebruikgemaakt van het knelpuntenregister en wordt een reactietermijn gesteld, die gelet op de moeite die het kost om aan de gewenste informatie te komen, redelijk en evenredig moet zijn. De aanvrager verstrekt de verzochte informatie via het knelpuntenregister. Indien aanvragers zich niet kunnen vinden in de voorgestelde termijn, kunnen ze hierover met de betrokken instantie overleggen, die kan beslissen de reactietermijn in het knelpuntenregister aan te passen.

De schriftelijke antwoorden van de aanvrager zijn toereikend als daarmee de geuite zorgen worden weggenomen en wordt aangetoond dat de voorgestelde regelingen voldoen aan de betreffende vereisten. Aanvragers kunnen nieuwe documenten indienen en/of de delen van de in eerste instantie verstrekte documenten herformuleren die in de oorspronkelijke aanvraag niet voldeden, en toelichten hoe de geconstateerde tekortkomingen hiermee zijn verholpen. Daarnaast kan de aanvrager ter zake dienende ondersteunende informatie verstrekken (bv. veiligheidsbeheersysteemprocedures). De aanvrager dient ervoor te zorgen dat alle nieuwe documenten worden toegevoegd in het juiste deel van de bibliotheek. Deze documenten moeten vervolgens worden gekoppeld aan het relevante knelpunt, in plaats van te worden geüpload in de map met knelpunten in de bibliotheek. Daarnaast moeten nieuwe versies van documenten worden bijgewerkt met behulp van de daarvoor bestemde knop. De aanvrager wordt aangeraden de relevante instructievideo te bekijken in de leidraad van het éénloketsysteem die beschikbaar is op de website van het Spoorwegbureau van de Europese Unie. De aanvrager moet veranderingen in eerder ingediende documenten aangeven (bijv. met de functie 'wijzigingen bijhouden'). Dat stelt de beoordelaars in staat te verifiëren of de juiste delen van de documenten zijn gewijzigd en of andere delen ongewijzigd zijn gebleven.

De aanvrager kan ook maatregelen voorstellen om knelpunten op te lossen, evenals termijnen om die maatregelen uit te voeren. Als de instantie in kwestie niet instemt met de voorgestelde maatregelen en/of termijnen, neemt zij onmiddellijk contact op met de aanvrager om het knelpunt op te lossen. De wederzijds goedgekeurde oplossing van het knelpunt wordt opgenomen in het knelpuntenregister.

9.2. Categorisering van knelpunten

In artikel 12 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie worden vier typen knelpunten vastgesteld:

Type 1 betreft een vraag. In dit geval wordt de aanvrager verzocht aanvullende informatie te verstrekken om een aantal aspecten van het aanvraagdossier toe te lichten.

In dit geval kan de aanvrager verzocht worden informatie te verstrekken om een bepaald punt van zorg toe te lichten. Bijvoorbeeld, in het door de aanvrager ingediende organogram lijken de verantwoordelijkheden ten aanzien van de veiligheidsaspecten op een bepaalde manier te zijn toebedeeld. Uit de ondersteunende toelichting lijkt echter sprake te zijn van een andere toebedeling, waardoor onduidelijkheid bestaat over de verantwoordelijkheden ten aanzien van de veiligheid.

Type 2 betreft een opmerking waarover de aanvrager een oordeel moet geven, tijdens de geldigheidsduur van het unieke veiligheidscertificaat.

Bijvoorbeeld, de beoordelaar heeft in het aanvraagdossier geconstateerd dat er sprake is van een aantal tegenstrijdigheden tussen normen waarnaar de onderneming verwijst. Deze tegenstrijdigheden hebben betrekking op verschillende normen die door verschillende afdelingen van de onderneming worden toegepast. Deze hebben geen veiligheidsimplicaties maar moeten wel worden opgelost door de aanvrager. De aanvrager moet zich ervan bewust zijn dat knelpunten van het type 2 worden gecontroleerd bij het hernieuwen of bijwerken van een uniek veiligheidscertificaat. Als deze knelpunten op dat moment niet worden opgelost, kan dit ertoe leiden dat de veiligheidscertificeringsinstantie een ander type knelpunt aan de orde stelt om de kwestie op te lossen.

Type 3 betreft een minder ernstige niet-naleving of resterend knelpunt. De beoordelaar die het knelpunt onder de aandacht brengt, beslist of de oplossing ervan uitgesteld kan worden tot na de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat. In dat geval wordt de aanvrager geacht de kwestie op te lossen op de in het begeleidende actieplan vermelde datum of vóór de volgende aanvraag tot hernieuwing of bijwerking. Alvorens het unieke veiligheidscertificaat wordt afgegeven, moeten de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties afspreken wie van hen deze knelpunten tijdens het toezicht zal volgen. Knelpunten van het type 3 die niet zijn opgelost voordat het unieke veiligheidscertificaat wordt afgegeven, zullen in het knelpuntenregister worden geplaatst om tijdens de volgende hernieuwings-/bijwerkingsaanvraag opnieuw te worden beoordeeld.

Geconstateerde knelpunten van het type 3 worden kenbaar gemaakt met de verwachting dat zij door de relevante nationale veiligheidsinstantie in de toezichtsfase na de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat worden opgelost. Resterende knelpunten kunnen worden opgeheven door de veiligheidscertificeringsinstantie bij de volgende aanvraag voor hernieuwing of bijwerking, door rekening te houden met de informatie die door de nationale veiligheidsinstantie is verstrekt

of waarvoor nog geen toezicht is uitgevoerd (bijvoorbeeld in het geval van een bijwerking) door de veiligheidscertificeringsinstantie, na een antwoord van de aanvrager.

Bijvoorbeeld, de beoordelaar constateert dat een aanvrager aangeeft een controleproces overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1078/2012 te hebben opgesteld, maar vindt aanwijzingen dat het proces door slechts vier van de vijf contractanten is aanvaard. De aanvrager erkent nog in afwachting te zijn van de definitieve bevestiging van de vijfde contractant, die verantwoordelijk is voor taken die niet met de veiligheid te maken hebben, zoals het reinigen van treinen. In dat geval kan de beoordelaar genoeg nemen met de verzekering van de aanvrager dat deze informatie later volgt, en het knelpunt herclassificeren als op een later moment te bevestigen resterend knelpunt, door toezicht door de nationale veiligheidsinstantie.

Normaal gesproken wordt van aanvragers verwacht dat ze een actieplan indienen om de problemen aan te pakken die zijn uiteengezet in de aangekaarte knelpunten van het type 3. Dit actieplan moet betrekking hebben op de punten die zijn vermeld in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1078/2012 betreffende toezicht door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. Bijlage 3 bevat een model voor een dergelijk actieplan. Het is niet verplicht is om knelpunten van het type 2 op te nemen in een actieplan, maar als aanvragers dergelijke knelpunten willen bijhouden tijdens de geldigheidsduur van een uniek veiligheidscertificaat, mogen ze deze knelpunten wel erin opnemen. De nationale veiligheidsinstantie is niet verplicht deze knelpunten van het type 2 te controleren en op te lossen in het kader van doorlopend toezicht, maar zij kan ervoor kiezen vragen te stellen over de vorderingen.

Type 4 betreft een ernstige niet-naleving waarbij informatie ontbreekt of de verstrekte informatie dermate onduidelijk is dat de aanvraag in haar huidige vorm niet kan worden geaccepteerd. Er kan geen uniek veiligheidscertificaat worden afgegeven, of er moet een beperking of gebruiksvoorwaarde worden opgelegd, tot het knelpunt is opgelost.

Bijvoorbeeld, een aanvrager dient een aanvraag in die voorzien is van bewijsstukken waaruit het bestaan blijkt van een planningsproces voor wijzigingen. Uit de analyse van de ingediende informatie blijkt dat in het kader van het risicobeheerproces nergens over Verordening (EU) nr. 402/2013 wordt gesproken. Omdat het wettelijk verplicht is, waar nodig, volgens deze verordening te werken, is hier sprake van een grote tekortkoming in het aanvraagdossier, die opgelost moet worden alvorens het unieke veiligheidscertificaat kan worden afgegeven.

In het algemeen is sprake van een knelpunt van het type 4 als de aanvragers in hun aanvraagdossier niet hebben aangetoond dat voldaan is aan nationale of Uniewetgeving of uit de ondersteunende informatie blijkt dat hiervan sprake is. Een mogelijkheid om dergelijke knelpunten op te lossen kan bestaan in het opnemen van beperkingen of gebruiksvoorwaarden in het unieke veiligheidscertificaat. Dit is een geschikte mogelijkheid als de beperkingen of gebruiksvoorwaarden duidelijk omschreven kunnen worden en geen invloed hebben op andere delen van het veiligheidsbeheersysteem. Een organisatie kan bijvoorbeeld aangeven voornemens te zijn zowel passagiers- als goederenvervoer te willen uitvoeren, maar kan niet onderbouwen in staat te zijn de risico's van het goederenvervoer te beheersen. In dat geval kan het unieke veiligheidscertificaat van de aanvrager beperkt worden tot passagiersvervoer. In een dergelijk geval is de beperking gekoppeld aan het knelpunt van het type 4 dat aan de orde is gesteld en

waarnaar wordt verwezen in het definitieve beoordelingsrapport, samen met een passende motivering voor de beslissing.

Op basis van de door de aanvrager verstrekte informatie wijzigt de instantie de status “resterend knelpunt” in:

- (a) “openstaand knelpunt” wanneer de door de aanvrager verstrekte bewijzen ontoereikend zijn en er aanvullende informatie vereist is tijdens het beoordelingsproces;*
- (b) “opgelost knelpunt” indien de aanvrager een bevredigend antwoord heeft verstrekt en alle resterende knelpunten zijn weggewerkt.*

Aan het einde van het proces moet voor alle knelpunten een oplossing zijn gevonden. Er zijn vier mogelijkheden:

- (a) Voor alle typen knelpunten geldt dat het knelpunt is “opgelost” omdat de aanvrager het knelpunt heeft opgelost. In de begeleidende tekst bij de oplossing moet de redenering van de beoordelaars worden toegelicht.*
- (b) Voor knelpunten van het type 2 wordt het knelpunt afgesloten met een oplossingsstatus “openstaand”. Hiermee wordt rekening gehouden met het feit dat de aanvrager over de geldigheidsduur van een uniek veiligheidscertificaat beschikt om het knelpunt op te lossen. In de begeleidende tekst bij de oplossing moet de redenering van de beoordelaars worden toegelicht.*
- (c) Voor knelpunten van het type 3 “Resterend(e) knelpunt(en) voor toezicht” De oplossingsstatus van resterende knelpunten voor toezicht houdt in dat het knelpunt zal worden opgevolgd door de relevante NSA tijdens haar toezichtsactiviteiten. Dit gebeurt gedurende de geldigheidsduur van het unieke veiligheidscertificaat, en zodra het knelpunt is opgelost, wordt de status op “opgelost” gezet. In de begeleidende tekst bij de oplossing moet de redenering van de beoordelaars worden toegelicht en moet worden aangegeven welke nationale veiligheidsinstantie de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de follow-up tijdens het toezicht, tenzij dit voor de hand ligt omdat de aanvraag slechts voor één lidstaat geldt.*
- (d) Voor knelpunten van het type 4 waarvoor een beperking of gebruiksvoorwaarden zal worden toegepast. Het knelpunt zal worden afgesloten en de oplossingsstatus van het knelpunt wordt ingesteld op beperkingen of gebruiksvoorwaarden. In de begeleidende tekst bij de oplossing moet de redenering van de beoordelaars worden toegelicht.*

Als er een antwoord voor een openstaand knelpunt wordt ontvangen, zal de beoordelaar zien dat de status van het knelpunt is gewijzigd in beantwoord en zal deze, als eigenaar van het knelpunt, het antwoord bestuderen en indien nodig het knelpunt opnieuw classificeren om aan te geven dat het knelpunt al dan niet naar tevredenheid is afgehandeld. In het laatste geval zal de beoordelaar zijn beslissing en de redenen daarvoor opnemen in het knelpuntenregister en indien nodig om aanvullende informatie verzoeken.

De beoordelaar geeft aan waarom niet aan de conformiteitsvereisten is voldaan, maar de aanvrager moet zelf onderzoeken hoe de conformiteit kan worden verkregen en hiervoor een

termijn overeenkomen met de beoordelaar. Indien deze termijn pas afloopt na de verwachte certificeringsdatum, is een verdere beoordeling nodig of het openstaande knelpunt een reden is om het unieke veiligheidscertificaat niet af te geven.

Indien de aanvrager de gewenste informatie niet verstrekt of als de door de aanvrager verstrekte aanvullende informatie ontoereikend is, kan de beoordelingstermijn worden verlengd of de aanvraag worden afgewezen. Afwijzing van een aanvraag gebeurt pas in laatste instantie, en wanneer de veiligheidscertificeringsinstantie daartoe besluit, worden de bijbehorende beslissing en redenen in het beoordelingsrapport vastgelegd en aan de aanvrager bekendgemaakt. Bij beslissing tot afwijzing moet de aanvraag opnieuw worden ingediend. De aanvrager moet de kosten van de beoordeling van een afgewezen aanvraag en de kosten van de herbeoordeling betalen.



10. Kwaliteitsborging

Het is de verantwoordelijkheid van de veiligheidscertificeringsinstantie erop toe te zien dat:

- ▶ de verschillende stadia van het proces correct zijn doorlopen;
- ▶ het aanwezige bewijs toereikend is om aan te tonen dat alle ter zake doende aspecten van de aanvraag zijn beoordeeld;
- ▶ de aanvrager heeft gereageerd op alle afwijkingen (d.w.z. knelpunten van het “type 3” en “type 4”) en op alle andere verzoeken om nadere informatie;
- ▶ knelpunten van het type 3 en type 4 zijn opgelost c.q. de redenen waarom zij niet zijn opgelost, duidelijk zijn gedocumenteerd;
- ▶ resterende knelpunten voor toezicht worden toegewezen aan en afgestemd met de bevoegde nationale veiligheidsinstantie;
- ▶ de genomen beslissingen gedocumenteerd, eerlijk en consequent zijn;
- ▶ het in het beoordelingsrapport gegeven advies over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat een afspiegeling is van de beoordeling als geheel.

Als wordt geconcludeerd dat de stadia correct zijn doorlopen, kan worden volstaan met de bevestiging dat bovenstaande stappen zijn genomen, aangevuld met eventuele nadere opmerkingen. Als wordt geconcludeerd dat de stadia niet correct zijn doorlopen, moeten de redenen voor die conclusie duidelijk worden vermeld.

11. Audits, inspecties of bezoeken

De instantie(s) die bij de veiligheidsbeoordeling betrokken is/zijn, zijn bevoegd audits, inspecties en bezoeken uit te voeren op de locatie(s) van de aanvrager.

Voor de toepassing van deze leidraad gelden de volgende definities:

- ▶ **Audit:** de gestructureerde interventie waarbij de spoorwegonderneming wordt beoordeeld aan de hand van een specifieke norm voor veiligheidsbeheer of een specifiek auditprotocol. Audits kunnen zowel buiten of op de locatie worden uitgevoerd met verschillende technieken, zoals documentenonderzoek, gesprekken of steekproefsgewijs.
- ▶ **Inspectie:** de inzet van een bevoegd en bekwaam personeelslid van de veiligheidscertificeringsinstantie of de relevante nationale veiligheidsinstantie om, indien van toepassing, een specifiek en beperkt aspect van de activiteit van een spoorwegonderneming te onderzoeken. De inspectie moet bedoeld zijn om de naleving van aan het veiligheidsbeheersysteem gestelde eisen en de aangemelde nationale regels vast te stellen of te verifiëren of wat in ondersteunende documenten bij het veiligheidsbeheersysteem staat of is vastgelegd ook daadwerkelijk in praktijk wordt gebracht. Een inspectie zoals hier bedoeld gaat niet alleen na of de procedure wordt toegepast, maar onderzoekt ook hoe efficiënt deze is. Het is geen louter “afvinken” van de aanwezigheid van bepaalde documenten of uitrusting, want dat maakt de inspecteur enkel duidelijk of iets aanwezig is, maar niet of het ook in de praktijk wordt toegepast.
- ▶ **Bezoeken** op locatie bij de aanvrager anders dan voor inspecties of audits, zijn kortetermijnacties op specifieke plaatsen van de locatie van de spoorwegonderneming met als doel inzicht te verkrijgen in de juiste uitvoering van een procedure van het veiligheidsbeheersysteem.

Wanneer het Bureau als veiligheidscertificeringsinstantie optreedt, is het belangrijk de doelstellingen en de reikwijdte van inspecties of bezoeken en de aan elke betrokken instantie toegewezen rol af te stemmen, om dubbel werk te vermijden en om de kans te verkleinen dat de aanvrager zich op meerdere audits, inspecties of bezoeken moet instellen. Wanneer het Bureau een inspectie verricht of een bezoek aflegt, verleent (verlenen) de betrokken nationale veiligheidsinstantie(s) de benodigde ondersteuning en assistentie aan het Bureau om te voldoen aan eventuele toepasselijke veiligheidsvoorschriften die van kracht zijn op de locatie(s) van de aanvrager.

De instantie die een audit/inspectie verricht of een bezoek aflegt, wordt geacht te beschikken over interne regelingen of procedures die het daarvoor benodigde kader bieden. Daartoe kan zij kiezen voor vrijwillige toepassing van de beginselen en eisen die zijn opgenomen in ter zake dienende normen zoals ISO 19011 en ISO 17021 voor de uitvoering van beheersysteemaudits en ISO 17020 voor de inspecties.

De bevindingen van audits, inspecties of bezoeken zijn bewijs dat kan helpen om in het knelpuntenregister opgenomen knelpunten af te sluiten. In sommige gevallen kunnen

ze evenwel betrekking hebben op nog niet eerder vastgestelde knelpunten (bv. gevallen van niet-naleving). In dat geval worden zij als nieuwe knelpunten opgenomen in het knelpuntenregister.

Meer gedetailleerde informatie over de audit- en inspectietechnieken zijn te vinden in de Leidraad van het Bureau over toezicht.

12. Interface tussen beoordeling en toezicht

De beoordeling en het daaropvolgende toezicht houden nauw verband met elkaar. Zo hebben de resultaten van de beoordeling gevolgen voor het toezicht door de nationale veiligheidsinstantie en heeft de uitkomst van het toezicht van de nationale veiligheidsinstantie gevolgen voor de herbeoordeling in verband met de hernieuwing of bijwerking van het unieke veiligheidscertificaat.

Tijdens de beoordeling vastgestelde knelpunten kunnen voor het toezicht worden uitgesteld, tenzij sprake is van ernstige gevallen van niet-naleving die de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat in de weg kunnen staan (bijv. knelpunten van het type 4) en op voorwaarde dat de bevoegde nationale veiligheidsinstantie instemt met de follow-up ervan.

Het toezicht helpt inzicht te verkrijgen in hoe efficiënt het veiligheidsbeheersysteem functioneert. Dit kan als input dienen voor de herbeoordeling van de aanvraag in verband met de hernieuwing of bijwerking van het unieke veiligheidscertificaat. Meer gedetailleerde informatie is te vinden in de *Leidraad van het Bureau over Toezicht*.

13. Opleidingscentra, met het onderhoud belaste entiteiten en vervoer van gevaarlijke goederen

Overeenkomstig artikel 5 van Besluit 2011/765/EU van de Commissie en artikel 13, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/798 kan de erkenning van een opleidingscentrum dat tot een spoorwegonderneming behoort op haar unieke veiligheidscertificaat worden vermeld wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- De spoorwegonderneming is niet de enige opleidingsverstrekker op de markt;
- De spoorwegonderneming verstrekt alleen opleidingen aan haar eigen werknemers.

Aanvragers moeten bij het indienen van hun aanvraag kiezen voor de optie Erkenning van een opleidingscentrum op blz. 1 van het aanvraagformulier. Het wordt aanbevolen dat de betreffende nationale veiligheidsinstantie de erkenning van het opleidingscentrum van de spoorwegonderneming in haar beoordelingsrapport bevestigt en dat de erkenningsverklaring op het unieke veiligheidscertificaat wordt aangebracht, zelfs als deze nationale veiligheidsinstantie niet de veiligheidscertificeringsinstantie is.

Spoorwegondernemingen die optreden als met het onderhoud belaste entiteiten en die voertuigen uitsluitend voor hun eigen activiteiten onderhouden, zijn niet verplicht in het bezit te zijn van een certificaat voor een met onderhoud belaste entiteit overeenkomstig artikel 3, lid 2, punt b), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 van de Commissie. Hun onderhoudssysteem moet echter nog steeds in overeenstemming zijn met bijlage II bij deze verordening. Deze spoorwegondernemingen moeten bij de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat bewijs leveren dat zij deze bijlage naleven. De aanvragers geven in het daarvoor bestemde deel van bladzijde 1 van het aanvraagformulier in het éénloketsysteem aan of ze op deze manier wensen te worden beoordeeld. In het unieke veiligheidscertificaat zal een passende formulering worden opgenomen om een dergelijke aanvraag weer te geven.

Het feit dat dit is beoordeeld als onderdeel van de aanvraag kan worden toegevoegd aan het afgegeven unieke veiligheidscertificaat in de paragraaf Aanvullende informatie.

Wanneer aanvragers gevaarlijke goederen hebben aangegeven als vallend onder het toepassingsgebied van hun operationele activiteiten, moet de veiligheidscertificeringsinstantie zich ervan bewust zijn dat zij met de bevoegde instantie voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor moet overleggen over de naleving van de betreffende wetgeving. Wanneer de ERA de veiligheidscertificeringsinstantie is, zal deze raadpleging worden gevoerd via de betreffende nationale veiligheidsinstantie(s) voor het exploitatiegebied.

14. Arbitrage, herziening en beroep

14.1. Arbitrage

Arbitrage is alleen mogelijk in gevallen waarin het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, zoals bedoeld in artikel 10, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/798.

Tijdens de veiligheidsbeoordeling kan het Bureau, alvorens een beslissing over de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat te nemen, niet instemmen met de beoordeling van een of meer nationale veiligheidsinstanties.

Indien het Bureau niet instemt met de negatieve beoordeling van een of meer nationale veiligheidsinstanties en er niet tot een wederzijds aanvaardbare beoordeling kan worden gekomen, dan kan/kunnen de nationale veiligheidsinstantie(s) de zaak doorverwijzen naar de kamer van beroep van het Bureau. In dat geval schort het Bureau zijn beslissing op tot de scheidsrechterlijke procedure is afgerond. De tijd tussen het arbitrageverzoek en het besluit van de kamer van beroep wordt niet beschouwd als onderdeel van de termijn die voor de risicobeoordeling staat.

De aanvrager wordt via het éénloketsysteem geïnformeerd over de termijnverlenging voor de beoordeling die samenhangt met de scheidsrechterlijke procedure.

Indien de kamer van beroep en het Bureau het eens zijn, zal laatstgenoemde een beslissing nemen en het unieke veiligheidscertificaat onverwijld verlenen. Indien de kamer van beroep en de nationale veiligheidsinstantie het eens zijn, zal het Bureau onverwijld een uniek veiligheidscertificaat voor een exploitatiegebied verlenen, behalve voor de onderdelen van het netwerk die een negatieve beoordeling hebben gekregen.

Verzoeken om arbitrage worden gericht aan de kamer(s) van beroep. De procedures worden door de griffier van de kamer(s) van beroep geregistreerd in het éénloketsysteem.

De kamer van beroep die zich met de arbitragezaak bezighoudt, heeft toegang tot het volledige in het éénloketsysteem beschikbare aanvraagdossier. De kamer van beroep beslist binnen één maand na het verzoek van de nationale veiligheidsinstantie(s) of de conceptbeslissing van het Bureau wordt bevestigd.

De beslissing van de kamer van beroep wordt via het éénloketsysteem bekendgemaakt aan alle bij de veiligheidsbeoordeling betrokken partijen, met inbegrip van de aanvrager.

Dezelfde arbitrageprocedure is tevens van toepassing als het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie (NSA) van mening verschillen wanneer de NSA tijdens haar toezicht constateert dat de houder van een door het Bureau afgegeven uniek veiligheidscertificaat niet langer voldoet aan de voorwaarden voor certificering en het Bureau als veiligheidscertificeringsinstantie verzoekt het certificaat te beperken of in te trekken.

Aangezien de arbitrageprocedure met zich meebrengt dat de beoordeling langer duurt, geeft het Bureau de verschillende mijlpalen in verband met de arbitrage op in het dashboard van het éénloketsysteem ([zie ook paragraaf 3.2](#)).

14.2 Herziening

Herziening is van toepassing op zowel het Bureau als de nationale veiligheidsinstantie die optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, zoals bedoeld in artikel 10, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/798.

In gevallen waarin de veiligheidscertificeringsinstantie weigert een uniek veiligheidscertificaat af te geven of een uniek veiligheidscertificaat afgeeft met beperkingen of gebruiksvoorwaarden anders dan die welke door de aanvrager in diens aanvraagformulier zijn aangegeven, kan de aanvrager binnen een maand na de kennisgevingsdatum verzoeken om een herziening van de beslissing. De aanvrager moet dit verzoek via het éénloketsysteem indienen.

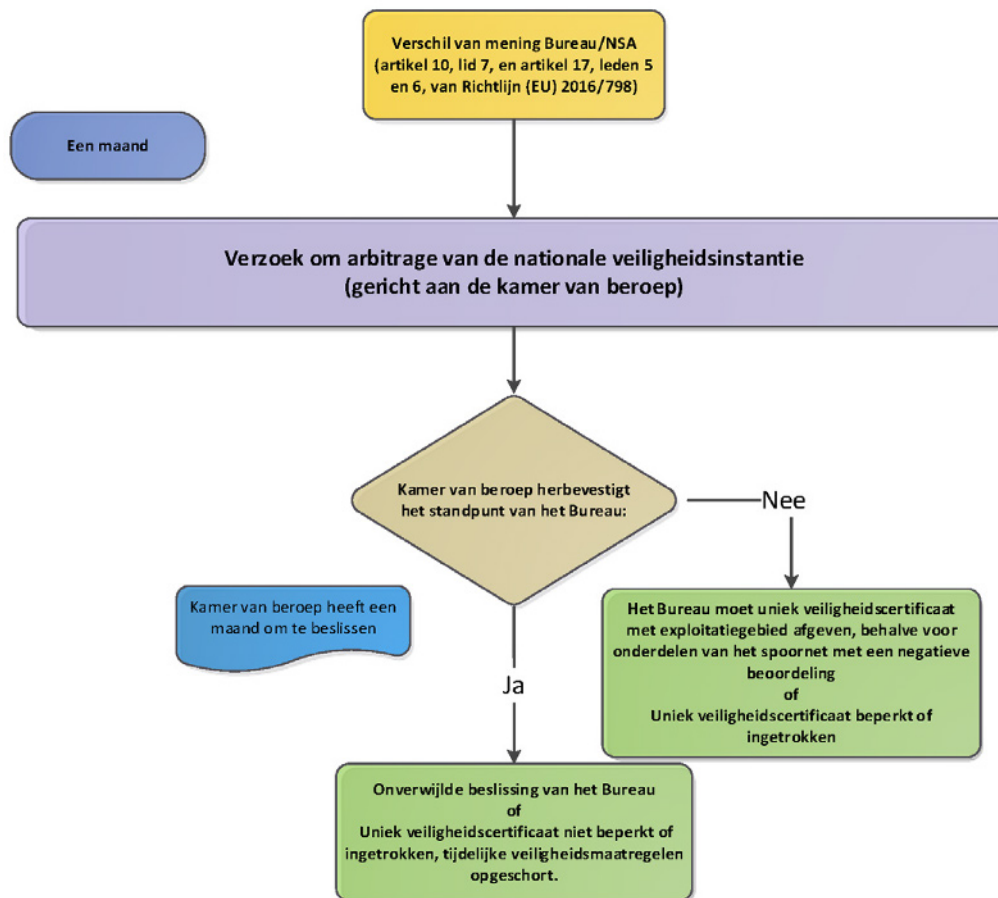
Aanvragers moeten hun herzieningsverzoek onderbouwen en voegen hieraan een overzicht van knelpunten toe die naar hun mening niet goed zijn beoordeeld tijdens de veiligheidsbeoordeling. Daarbij moet de aanvrager zich realiseren dat nieuwe aanvullende bewijsstukken die verkregen zijn na de kennisgeving van de beslissing, door de veiligheidscertificeringsinstantie niet in aanmerking zullen worden genomen. Indien de aanvrager wenst dat nieuw bewijsmateriaal in overweging wordt genomen en wordt beoordeeld, dan kan dit enkel binnen de context van een nieuwe aanvraag.

Bij een herziening werkt de veiligheidscertificeringsinstantie binnen het kader van haar interne procedureregels die voor een onafhankelijke herziening moeten zorgen. Voor zover mogelijk worden hiervoor beoordelaars ingezet die niet bij de eerste beoordeling betrokken waren. De herziening vindt plaats volgens de opzet van de veiligheidsbeoordeling, maar beperkt zich tot de knelpunten die ten grondslag lagen aan de negatieve beslissing die uit de eerste beoordeling is voortgevloeid. Bovendien voeren de betrokken instanties geen audit, inspectie of bezoek uit op de locatie(s) van de aanvrager met betrekking tot de lijst van knelpunten die in het verzoek om herziening zijn opgenomen.

De beslissing van de veiligheidscertificeringsinstantie om de eerste beslissing te bevestigen of hierop terug te komen, wordt aan alle partijen die bij de veiligheidsbeoordeling zijn betrokken, met inbegrip van de aanvrager, via het éénloketsysteem medegedeeld binnen twee maanden na de datum van ontvangst van het herzieningsverzoek. Indien tijdens de herziening op de negatieve beslissing wordt teruggekomen, zal de veiligheidscertificeringsinstantie onverwijld een nieuw uniek veiligheidscertificaat afgeven. Het herziene certificaat is hetzelfde type certificaat (nieuw/gewijzigd/hernieuwd) als het oorspronkelijke certificaat waarop de herziening van toepassing was. Het oorspronkelijke certificaat wordt in de Eradis-databank als "ongeldig" gemarkeerd. Indien het negatieve besluit van de veiligheidscertificeringsinstantie wordt bevestigd, kan de aanvrager een beroep instellen bij:

- ▶ de kamer van beroep, voor aanvragen waarvoor het Bureau werd aangewezen als veiligheidscertificeringsinstantie – zie ook [paragraaf 14.3](#); of
- ▶ de nationale beroepsinstantie overeenkomstig de relevante nationale procedure, voor aanvragen waarvoor de nationale veiligheidsinstantie optreedt als certificeringsinstantie.

Figuur 5: Stroomschema van de arbitrageprocedure



14.3 Beroep

Na een herzieningsverzoek waarbij de negatieve beslissing wordt bevestigd, kan de aanvrager tegen de beslissing van de veiligheidscertificeringsinstantie in beroep gaan, zoals bedoeld in artikel 10, lid 12, van Richtlijn (EU) 2016/798.



Overeenkomstig artikel 59 van Verordening (EU) 2016/796 betreffende het Spoorwegbureau kunnen natuurlijke of rechtspersonen ook in beroep gaan tegen een beslissing waardoor zij rechtstreeks en individueel worden geraakt, ook als de beslissing tegen een andere persoon is gericht (bijv. de aanvrager in een bepaald geval).

Indien de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, wordt de beroepsprocedure beschreven in de leidraad van de nationale veiligheidsinstantie.

Indien het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie, is de volgende beroepsprocedure van toepassing.

De aanvragers dienen hun beroep in bij de kamer van beroep. De griffier van de kamer van beroep stelt de desbetreffende projectmanager in kennis en de projectmanager zal de data van het beroep in het dashboard vastleggen en zo nodig alle documentatie uploaden. De kamer van beroep beslist binnen drie maanden na indiening van het beroep over het al dan

niet in aanmerking nemen van het beroep. De beslissing van de kamer van beroep inzake het beroep wordt eveneens in het éénloketsysteem geregistreerd.

Indien de kamer van beroep van oordeel is dat de redenen voor het beroep gegrond zijn, verwijst het de zaak terug naar het Bureau. Het Bureau herziet, in overleg met de nationale veiligheidsinstantie(s) die bij het exploitatiegebied is/zijn betrokken, zijn beslissing op basis van de aanbeveling(en) van de kamer van beroep. Bij dit proces worden de interne procedureregels van het Bureau gevolgd, die voor een onafhankelijke gang van zaken moeten zorgen. Voor zover mogelijk worden hiervoor beoordelaars ingezet die niet bij de eerste beoordeling betrokken waren. De beslissingen van de kamer van beroep worden in het éénloketsysteem geregistreerd.

Indien wordt teruggekomen op de beslissing waartegen in beroep wordt gegaan bij de kamer van beroep of de nationale beroepsinstantie, geeft de veiligheidscertificeringsinstantie onverwijld, en uiterlijk een maand na de kennisgeving van de bevindingen door de kamer van beroep, een nieuw uniek veiligheidscertificaat af.

De op het beroep toepasselijke procedureregels worden nader beschreven in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/867 van de Commissie *[reglement voor de procesvoering van de kamer(s) van beroep van het Spoorwegbureau van de Europese Unie]*. De vergoeding voor een beroep wordt vastgesteld overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/764 van de Commissie inzake vergoedingen en kosten.

14.4 Beroep bij de rechter

Tegen door de veiligheidscertificeringsinstantie genomen beslissingen kan in beroep worden gegaan bij de rechter.

Tegen beslissingen kan, **indien het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie**, bij de rechter in beroep worden gegaan op grond van artikel 263 van het VWEU. Een beroep tot nietigverklaring van een beslissing van het Bureau of wegens het nalaten te handelen binnen de gestelde termijnen, kan pas bij het Hof van Justitie van de Europese Unie worden ingeleid nadat de beroepsprocedure (zie ook [paragraaf 14.3](#)) is uitgeput, zoals is vastgelegd in artikel 63 van Verordening (EU) 2016/796.

Tegen beslissingen kan, **indien de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie**, bij de rechter in beroep worden gegaan op grond van de nationale wetgeving. De aanvraagprocedure om bij de rechter in beroep te gaan wordt beschreven in de leidraad van de bevoegde nationale veiligheidsinstantie.

15. Bijwerking en hernieuwing van een uniek veiligheidscertificaat

Overeenkomstig de artikel 10, leden 13 en 14, van Richtlijn (EU) 2016/798 moet het unieke veiligheidscertificaat worden bijgewerkt als de spoorwegonderneming **ingrijpende veranderingen in het soort vervoer, de omvang van het vervoer of een uitbreiding van het exploitatiegebied** doorvoert. De houder van een uniek veiligheidscertificaat moet de veiligheidscertificeringsinstantie onverwijld in kennis stellen als deze voornemens is dergelijke wijzigingen door te voeren. Wijzigingen kunnen technisch, operationeel of organisatorisch van aard zijn.

Een bijgewerkt uniek veiligheidscertificaat kan nodig zijn als er sprake is van ingrijpende veranderingen in het regelgevingskader voor veiligheid overeenkomstig artikel 10, lid 15, van Richtlijn (EU) 2016/798.

Een uniek veiligheidscertificaat kan ook moeten worden bijgewerkt als de voorwaarden waaronder het is afgegeven, zijn gewijzigd, zonder dat deze voorwaarden invloed hebben op het soort vervoer, de omvang van het vervoer of het exploitatiegebied. Bijvoorbeeld als het volledige veiligheidsbeheersysteem is herzien en alle procedures als gevolg daarvan zijn gewijzigd. Als aanvragers niet zeker weten of een bijwerking nodig is, moeten ze contact opnemen met de relevante veiligheidscertificeringsinstantie voor advies.



Een uniek veiligheidscertificaat moet vernieuwd worden als spoorwegondernemingen die al over een geldig uniek veiligheidscertificaat beschikken na het verlopen hiervan de spoorwegexploitatie willen voortzetten.

De veiligheidscertificeringsinstantie kan de aanvragers erop wijzen dat hun unieke veiligheidscertificaat moet worden bijgewerkt of hernieuwd. Het is aan te raden dit minstens zes maanden voor het verstrijken van een bestaand veiligheidscertificaat te doen. De daadwerkelijke aanvraag voor een bijwerking of hernieuwing van het unieke veiligheidscertificaat moet niet op initiatief van de veiligheidscertificeringsinstantie plaatsvinden, maar moet door de spoorwegonderneming worden aangevraagd.

Om een bijwerking of hernieuwing te kunnen aanvragen, moet de spoorwegonderneming in het bezit zijn van een geldig uniek veiligheidscertificaat voor het exploitatiegebied waarop het van toepassing is.

15.1 Beoordeling van de noodzaak om een uniek veiligheidscertificaat bij te werken

Een bijwerking van een uniek veiligheidscertificaat is alleen vereist als er een "ingrijpende" wijziging is in de voorwaarden waaronder het is afgegeven, dat wil zeggen in het type, het

gebied of de omvang van de exploitatie. Wanneer aanvragers overwegen om een aanvraag voor “bijwerking” in te dienen, moeten ze er rekening mee houden dat de wettelijke termijn voor de beoordeling hiervan vijf maanden is (een maand voor de eerste screening en vier maanden voor de gedetailleerde beoordeling). Aanvragers moeten daarom rekening houden met zowel de einddatum van hun bestaande certificaat als de datum waarvoor ze de bijwerking nodig hebben. Als deze data dicht bij elkaar liggen, kan het een betere optie zijn om te wachten op of te anticiperen op de tijd die nog rest tot de einddatum van het huidige unieke veiligheidscertificaat. Zo wordt voorkomen dat aanvragers onnodige kosten moeten maken.

Als volgt kan worden samengevat dat:

- (a) de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand brengt en gebruikt om alle met haar activiteiten samenhangende risico's te beheersen, inclusief het veilige beheer van wijzigingen. Onder het veiligheidsbeheersysteem valt tevens de controle van de spoorwegonderneming over de correcte toepassing en de doeltreffendheid van de regelingen van het veiligheidsbeheersysteem, inclusief de risicobeheersingsmaatregelen;*
- (b) de veiligheidscertificeringsinstantie verantwoordelijk is voor de afgifte van het veiligheidscertificaat. Nadat het unieke veiligheidscertificaat is verleend, ziet de nationale veiligheidsinstantie erop toe dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming voortdurend voldoet aan zijn wettelijke verplichtingen;*
- (c) artikel 10, leden 13 tot en met 15, van Richtlijn (EU) 2016/798 de voorwaarden bevatten voor het bijwerken van het veiligheidscertificaat;*
- (d) bijlage II van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 bepaalt dat de houder van het unieke veiligheidscertificaat de veiligheidscertificeringsinstantie moet informeren over alle ingrijpende veranderingen in het soort vervoer, de omvang van het vervoer of het exploitatiegebied.*

De spoorwegonderneming dient via het éénloketsysteem een aanvraag in voor het bijwerken van haar geldige unieke veiligheidscertificaat.

De aanvrager beschrijft de voorgestelde wijzigingen, zo nodig met inbegrip van een risicobeoordeling, (hiervoor kan het gebruik van de door de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling en -evaluatie (EU) 402/2013 vereiste maatregelen nodig zijn wanneer de wijziging als belangrijk wordt beschouwd). Opgemerkt moet worden dat de term “belangrijk” zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 402/2013 niet identiek is aan de term “ingrijpend” in Verordening (EU) 2018/763. “Substantieel” alleen betrekking heeft op de bovengenoemde gevallen, terwijl “belangrijk” van toepassing kan zijn op een groter aantal mogelijke wijzigingen.

In documenten aangebrachte wijzigingen kunnen op verschillende manieren worden aangegeven, bijvoorbeeld door middel van een tabel of gemarkeerde tekst. Wijzigingen moeten duidelijk worden aangegeven in de als bijlage aan het aanvraagdossier toegevoegde tabellen waarin kruisverwijzingen tussen de bewijsstukken en de wettelijke vereisten zijn opgenomen.

In het geval dat het unieke veiligheidscertificaat wordt bijgewerkt, moet het doel van de herbeoordeling van het veiligheidsbeheersysteem in ieder geval aansluiten bij het risiconiveau dat door de wijziging(en) ontstaat en moet het gericht zijn op de betrokken gebieden.

Om de relevante eisen te identificeren waarop de beoordeling van de aanvraag voor de bijwerking moet worden gebaseerd, nemen de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties de wijzigingen in beschouwing die werden uitgevoerd aan de bewijsstukken die bij de eerdere aanvraag werden ingediend, en houden ze rekening met de resultaten van eerdere toezichtsactiviteiten.

Aanvragers moeten bij hun bijwerkingsaanvraag ook informatie geven over de acties die zijn ondernomen om alle openstaande knelpunten (type 4, type 3 en type 2) van de vorige beoordeling op te lossen, evenals een tabel met alle andere wijzigingen die ze in hun veiligheidsbeheersysteem hebben aangebracht naast de wijzigingen waarvoor de bijwerking wordt aangevraagd.

De aanvrager moet zich er ook van bewust zijn dat de veiligheidscertificeringsinstantie contact zal opnemen met de relevante nationale veiligheidsinstanties voor informatie over eventuele toezichtsactiviteiten die zij hebben uitgevoerd in de periode tussen de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat en het moment waarop de bijwerkingsaanvraag wordt ingediend.

Al het bovenstaande belet de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties echter niet in sommige gevallen een volledige herbeoordeling van het aanvraagdossier te verrichten. Er kan bijvoorbeeld een volledige herbeoordeling plaatsvinden als de aanvrager onvoldoende informatie verstrekt over wijzigingen in het veiligheidsbeheersysteem of indien de aanvraag plaatsvond tijdens een overgangsfase tussen het ene en het andere regelgevingsstelsel of indien tijdens eerdere toezichtsactiviteiten belangrijke aandachtspunten naar voren zijn gekomen.



15.2 Soort vervoer en omvang van het vervoer

De termen “soort” en “omvang” met betrekking tot het vervoer worden als volgt gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn (EU) 2016/798:

(a) **Soort vervoer** betreft:

1. *passagiersvervoer, inclusief en exclusief hogesnelheidsdiensten;*
2. *goederenvervoer, inclusief en exclusief diensten met betrekking tot gevaarlijke goederen; en*
3. *uitsluitend rangeerdiensten.*

(b) **Omvang van het vervoer** betreft:

1. *het volume aan passagiers en/of goederen; en*

2. de geraamde omvang van de spoorwegonderneming in termen van het aantal werknemers in de spoorwegsector (zijnde een micro-, kleine, middelgrote of grote onderneming).

Ten aanzien van het soort vervoer is bovendien erkend dat andere soorten diensten kunnen bestaan, zoals activiteiten op zijsporen bij spoorweginfrastructuur die particulier eigendom is, het testen van voertuigen enzovoorts. Deze aanvullende soorten diensten moeten in het aanvraagformulier worden aangegeven.

15.3 Uitbreiding van het exploitatiegebied

In het geval van een uitbreiding van het exploitatiegebied brengt de spoorwegonderneming de nodige wijzigingen aan in de bewijsstukken die bij de eerdere aanvraag zijn ingediend. Daarmee moet voldaan worden aan de relevante vereisten uit de aangemelde nationale regels voor het nieuwe exploitatiegebied. Aanvragers moeten ook aantonen dat ze rekening hebben gehouden met de extra risico's die de nieuwe activiteit met zich meebrengt en dat deze zijn opgenomen in hun afspraken over veiligheidsbeheer.

Indien een dergelijke aanvraag voor een bijwerking is ingediend, zullen alle bij de vorige veiligheidsbeoordeling betrokken instanties op de hoogte worden gebracht, ongeacht of de wijziging slechts één instantie raakt.

15.4 Wijziging van het regelgevingskader voor veiligheid

Ingrijpende wijzigingen van het regelgevingskader voor veiligheid (bijv. een nieuwe EU-verordening, nationale regelgeving met nieuwe of herziene aangemelde nationale veiligheidsregels) moeten door de spoorwegonderneming worden aangegeven en beheerd via de processen van haar veiligheidsbeheersysteem (bijv. overeenstemming met wettelijke vereisten en andere veiligheidseisen, gewijzigd beheersproces). De spoorwegonderneming draagt dan de verantwoordelijkheid om te voldoen aan de nieuwe of herziene wettelijke vereisten. Een van de taken van de nationale veiligheidsinstantie is het bevorderen van het regelgevingskader voor veiligheid. Daarom wordt van de nationale veiligheidsinstantie verlangd dat zij de spoorwegonderneming passende ondersteuning biedt bij het verkrijgen van inzicht in de inhoudelijke wijzigingen van het regelgevingskader voor veiligheid.

15.5 Wijziging van de voorwaarden waaronder het unieke veiligheidscertificaat is afgegeven

Als algemene regel geldt dat de spoorwegonderneming verantwoordelijk is voor samenwerking met de veiligheidscertificeringsinstantie bij voornemens om de voorwaarden waaronder het unieke veiligheidscertificaat is afgegeven, te wijzigen. Dit kan betrekking hebben op allerlei wijzigingen die de spoorwegonderneming mogelijk plant, zoals simpele administratieve wijzigingen tot ingrijpende operationele aanpassingen (bijv. een wijziging van de processen van het veiligheidsbeheersysteem die als belangrijk is aangemerkt volgens Verordening (EU) nr. 402/2013).

Administratieve wijzigingen beperken zich tot wijzigingen in de basisinformatie in het unieke veiligheidscertificaat (bijv. wettelijke naam, registratienummer en btw-nummer) die geen invloed hebben op het soort vervoer, de omvang van het vervoer of het exploitatiegebied. Voor dergelijke administratieve wijzigingen kan een vereenvoudigd proces voor de bijwerking van het unieke veiligheidscertificaat van toepassing zijn en de veiligheidsinstantie beslist op verzoek van de spoorwegonderneming of het unieke veiligheidscertificaat moet worden bijgewerkt.

Alvorens tot een vereenvoudigd proces te besluiten, wordt het certificeringsorgaan aangemoedigd te controleren of de aangemelde wijziging geen organisatorische wijzigingen inhoudt, die van invloed kunnen zijn op het functioneren van de trein (bijv. wijziging van naam of registratiedatum wegens herstructurering van de onderneming of samenvoeging van twee verschillende ondernemingen met een herverdeling van veiligheidsgerelateerde taken en verantwoordelijkheden).

15.6 Voorbeelden van wijzigingen waarvoor een bijgewerkt veiligheidscertificaat nodig kan zijn

Voor elke ingrijpende wijziging van het soort vervoer of de omvang van het vervoer moet het unieke veiligheidscertificaat worden bijgewerkt. Bovendien moet het unieke veiligheidscertificaat voor elke uitbreiding van het exploitatiegebied worden bijgewerkt. De bepalingen in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming moeten dusdanig worden opgesteld dat zij voor het gehele beoogde exploitatiegebied gelden (bijv. infrastructuur van verschillende lidstaten).

In de meeste gevallen vragen wijzigingen van het in het certificaat gespecificeerde soort vervoer om een bijgewerkt certificaat.

Wijzigingen van de omvang van het vervoer behoeven meer denkwerk. Deze informatie is namelijk niet direct in het certificaat terug te vinden en is afhankelijker van wijzigingen in bronnen van de onderneming en haar bedrijfsprestaties.

Voor alle als “ingrijpende” aangemerkte wijzigingen zijn een herbeoordeling en een bijgewerkt certificaat vereist. Dit geldt ongeacht of de betreffende wijziging voortvloeit uit zakelijke ontwikkelingen binnen een bedrijf of uit de overname van de activiteit van een ander bedrijf.

Bijvoorbeeld, als een spoorwegonderneming die passagiersvervoer aanbiedt voornemens is zich ook op goederenvervoer te richten na te zijn samengegaan met een andere onderneming of een andere onderneming te hebben overgenomen, moet dit gezien worden als een “ingrijpende wijziging” in het “soort” en de “omvang” van de door de spoorwegonderneming geleverde dienst en moet het unieke veiligheidscertificaat worden bijgewerkt.

Indien de wijziging niet van invloed is op het soort vervoer of de omvang van het vervoer of als de noodzaak van een bijgewerkt uniek veiligheidscertificaat niet duidelijk is, kan het nodig zijn te kijken naar nieuwe of grotere risico's voor de activiteiten van de spoorwegonderneming. Bovendien moet bekeken worden of de wijziging veilig beheerd kan worden via het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming. Zoals reeds eerder

vermeld, moet het doel van de herbeoordeling van het veiligheidsbeheersysteem in ieder geval aansluiten bij het risiconiveau dat door de wijziging(en) ontstaat en bij het karakter en het belang van de wijziging(en): De aanvrager moet altijd een risicobeoordeling uitvoeren en waar nodig de bepaling van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (EU) nr. 402/2013 toepassen. Dit houdt in dat wordt geanalyseerd of de wijziging al dan niet belangrijk is:

- (a) **Voorbeeld 1:** voor een wijziging van de wettelijke naam van de spoorwegonderneming is een administratieve bijwerking van het certificaat nodig. De wijziging van de wettelijke naam van de spoorwegonderneming mag echter niet vereisen dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming opnieuw moet worden beoordeeld, aangezien het om een administratieve handeling gaat en de exploitatie ervan niet wordt gewijzigd. In dit geval, als dit de enige wijziging is, kan een vereenvoudigd proces worden gevolgd met een bijgewerkte beslissing zonder formele beoordeling en een aantekening bij het dossier waarin de reden voor de wijziging wordt beschreven. Van aanvragers wordt verwacht dat ze schriftelijk bevestigen dat er geen andere wijzigingen plaatsvinden die een formelere bijwerking van het unieke veiligheidscertificaat vereisen;
- (b) **Voorbeeld 2:** wijzigingen naar een lager risico (bv. wijziging van passagiersvervoer inclusief hogesnelheidsdiensten naar passagiersvervoer exclusief hogesnelheidsdiensten) is over het algemeen een administratieve handeling met slechts minimale controles van de gevolgen voor het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming. In dit geval kan een vereenvoudigd proces worden gevolgd met een bijgewerkte beslissing zonder formele beoordeling en een aantekening bij het dossier waarin de reden voor de wijziging wordt beschreven;
- (c) **Voorbeeld 3:** wijzigingen naar een hoger risico (bv. van goederenvervoer exclusief diensten met betrekking tot gevaarlijke goederen naar goederenvervoer inclusief diensten met betrekking tot gevaarlijke goederen) zou waarschijnlijk worden beschouwd als een belangrijke wijziging in het kader van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (EU) 402/2013, maar het zou ook een ingrijpende wijziging zijn vanuit het oogpunt van de bijwerking van het unieke veiligheidscertificaat, aangezien het type activiteit hierdoor verandert. Hiervoor moet de wijziging volgens de bepalingen van het veiligheidsbeheersysteem worden beoordeeld en moet het unieke veiligheidscertificaat worden bijgewerkt. Als belangrijke wijziging vereist dit eveneens de indiening van een rapport van een beoordelingsinstantie, zoals voorgeschreven door de verordening;
- (d) **Voorbeeld 4:** Wijzigingen die mogelijk hogere risico's voor de exploitatie met zich meebrengen, kunnen worden beschouwd als ingrijpende wijzigingen waarvoor een bijwerking van het unieke veiligheidscertificaat vereist is en waarvoor derhalve de wijziging moet worden beoordeeld volgens de bepalingen van het veiligheidsbeheersysteem, alsook of de wijziging belangrijk is volgens de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (EU) nr. 402/2013. Goederenvervoerders die zich op de markt voor passagiersvervoer begeven en charters of aanvullende diensten aanbieden als een exploitant van passagierstreinen met een aantal diensten, moeten normaal gesproken worden beschouwd als een ingrijpende wijziging, aangezien ze het type exploitatie wijzigen. Een risicobeoordeling en de afweging of de wijziging belangrijk was in het kader van de toegepaste gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (EU) nr. 402/2013 zou vereist zijn;

- (e) **Voorbeeld 5:** er rekening mee houdend dat de interne herstructurering van een spoorwegonderneming negatieve gevolgen voor de regelingen van haar veiligheidsbeheersysteem kan hebben en dat de bestaande processen en procedures van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden herzien of opnieuw moeten worden ontwikkeld, moet een dergelijke wijziging beschouwd worden als een belangrijke wijziging volgens de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (EU) nr. 402/2013. Vervolgens kan zij vragen om na te gaan of de wijzigingen zo groot (ingrijpend) waren, dat een bijwerking van het unieke veiligheidscertificaat nodig was.
- (f) **Voorbeeld 6:** de routewijziging kan een ingrijpende wijziging vormen als een activiteit wordt voorgesteld voor een lijn of een deel van een spoornet waarop de betreffende spoorwegonderneming niet eerder actief is geweest (behalve bij tijdelijke omleidingen) en de nieuwe route het risico zou verhogen (bijv. blootstelling van de betreffende spoorwegonderneming aan een nieuw risico). Als het bestaande unieke veiligheidscertificaat een lijst van lijnen bevat en de nieuwe lijn niet op die lijst staat, dan moet het unieke veiligheidscertificaat worden bijgewerkt. Een risicobeoordeling en de afweging of de wijziging belangrijk was volgens de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (EU) nr. 402/201 zouden ook vereist zijn;
- (g) **Voorbeeld 7:** een toegenomen frequentie van de dienst kan leiden tot een groter risico voor de spoorwegonderneming, bijvoorbeeld potentiële risico's door opstoppen. Dergelijke wijzigingen mogen niet als ingrijpend worden beschouwd, maar kunnen wel als belangrijk worden beschouwd; ze kunnen veilig worden beheerd via het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming door middel van risicobeoordeling en naleving van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (EU) nr. 402/2013:
1. Het veiligheidsbeheersysteem omvat processen en procedures om risico's te beheersen en passende preventieve of corrigerende maatregelen te treffen indien gevallen van niet-naleving worden vastgesteld tijdens het toezicht op de activiteiten door de spoorwegonderneming.
 2. De spoorwegonderneming stelt de nationale veiligheidsinstanties van wijzigingen op de hoogte, zodat de nationale veiligheidsinstantie kan bepalen welke aanvullende toezichthoudende taken in haar strategie en plan voor het toezicht op de spoorwegonderneming moeten worden opgenomen.
- (h) **Voorbeeld 8:** evenzo kan een toename van het aantal "passagierskilometers/jaar op de route" of "het aantal kilometers aan ton goederen/jaar" het risico verhogen naarmate de activiteiten op een andere schaal plaatsvinden. Dergelijke wijzigingen en de bijbehorende risico's kunnen echter ook veilig beheerd worden via het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming (zie voorbeeld 7 hierboven). De nationale veiligheidsinstantie kan tijdens het toezicht van de spoorwegonderneming controleren hoe dit in zijn werk gaat, rekening houdend met de informatie over het wijzigingsbeheer die door de spoorwegonderneming is verstrekt.

16. Hernieuwing van een uniek veiligheidscertificaat

Een uniek veiligheidscertificaat wordt voor het verloopt op verzoek van de aanvrager hernieuwd om de continuïteit van de certificering te waarborgen. De wettelijke termijn voor een hernieuwing is vijf maanden (een maand voor de eerste screening en vier maanden voor de gedetailleerde beoordeling). De aanvragers dienen een aanvraag voor de hernieuwing van hun geldige unieke veiligheidscertificaat via het éénloketsysteem in (zie ook [paragraaf 3.2](#)).

In het geval van een hernieuwing voeren de instanties die bij het exploitatiegebied betrokken zijn een doelgerichte en evenredige herbeoordeling uit. Zij controleren de wijzigingen in de bewijsstukken die bij de eerdere aanvraag zijn ingediend en nemen de resultaten van eerder uitgevoerd toezicht in aanmerking om te bepalen aan de hand van welke eisen de aanvraag voor de hernieuwing moet worden beoordeeld.



Dit belet de bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties echter niet in sommige gevallen een volledige herbeoordeling van het aanvraagdossier te verrichten. Er kan bijvoorbeeld een volledige herbeoordeling plaatsvinden als de aanvrager onvoldoende informatie verstrekt over wijzigingen in het veiligheidsbeheersysteem of indien tijdens eerdere toezichtsactiviteiten belangrijke aandachtspunten naar voren zijn gekomen.



Een aanvraag voor het hernieuwen van een uniek veiligheidscertificaat kan worden samengevoegd met een aanvraag voor de bijwerking van hetzelfde unieke veiligheidscertificaat. Bijvoorbeeld, een aanvrager die in het bezit is van een uniek veiligheidscertificaat dat van toepassing is op een exploitatiegebied in twee lidstaten.



Aanvragers moeten zorgvuldig overwegen wanneer ze hun aanvraag hernieuwen en of ze dit combineren met een bijwerking van hun aanvraag.

17. Beperken of intrekken van een uniek veiligheidscertificaat

Een uniek veiligheidscertificaat kan worden beperkt of ingetrokken door de veiligheidscertificeringsinstantie die het certificaat heeft afgegeven. Indien de veiligheidscertificeringsinstantie van een nationale veiligheidsinstantie verneemt dat uit haar toezicht blijkt dat de houder van het unieke veiligheidscertificaat niet langer voldoet aan de voorwaarden waaronder het certificaat is afgegeven, kan het worden beperkt of ingetrokken.

Indien de nationale veiligheidsinstantie een ernstig veiligheidsrisico vaststelt, kan zij passende handhavingsmaatregelen treffen. De nationale veiligheidsinstantie kan bijvoorbeeld beslissen de spoorwegactiviteiten van de spoorwegonderneming te schorsen. Op basis van deze beslissing beoordeelt de veiligheidscertificeringsinstantie of het nodig is het unieke veiligheidscertificaat bij te werken met beperkingen of het, in het uiterste geval, in te trekken. Wanneer het Bureau als veiligheidscertificeringsinstantie optreedt, verstrekt de nationale veiligheidsinstantie haar motivering voor een beperking of intrekking en vindt afstemming plaats tussen de instanties voor het exploitatiegebied voordat een besluit wordt genomen.

Spoorwegondernemingen waarvan het unieke veiligheidscertificaat is beperkt of ingetrokken, hebben het recht tegen deze beslissing van de veiligheidscertificeringsinstantie in beroep te gaan ([zie paragraaf 14.3](#)).

Elk verzoek van de nationale veiligheidsinstantie om een uniek veiligheidscertificaat te beperken, wordt beheerd in het éénloketsysteem. Indien wordt besloten het unieke veiligheidscertificaat te beperken, geeft de veiligheidscertificeringsinstantie een nieuw uniek veiligheidscertificaat af, met inbegrip van de beperkingen of gebruiksvoorwaarden.

Elk verzoek van de nationale veiligheidsinstantie om een geldig uniek veiligheidscertificaat in te trekken dat door die nationale veiligheidsinstantie is afgegeven, wordt rechtstreeks in de Eradis-databank beheerd volgens de bestaande procedures. Er is geen aparte invoer nodig in het éénloketsysteem.

Aanvragers kunnen een bijwerking van hun unieke veiligheidscertificaat aanvragen om een beperking of gebruiksvoorwaarde te verwijderen. Bij het indienen van een dergelijke aanvraag moet de aanvrager aantonen dat de punten die aanleiding gaven tot de beperking niet langer van toepassing zijn en het nodige bewijs overleggen. De veiligheidscertificeringsinstantie behandelt een dergelijke aanvraag als een bijwerking en geeft, als het vereiste bewijs is geleverd, een nieuw uniek veiligheidscertificaat af waarbij de vorige beperking wordt verwijderd.

Een aanvrager die zowel in een EU-lidstaat als in een **andere** staat of een grensstation in een andere staat buiten de EU wil opereren, moet in eerste instantie contact opnemen met het Bureau voor advies over de te volgen werkwijze.

BIJLAGE 1

Inhoudelijke instructies voor de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat

Wanneer een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat wordt ingediend of om vooroverleg wordt verzocht, moet de aanvrager een aanvraagformulier invullen in het éénloketsysteem.

De volgende tabel bevat commentaar op de aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat, zoals opgesteld in bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763. Voor gemakkelijke verwijzing en als leidraad wordt in deze tabel dezelfde nummering gebruikt als in bijlage I van de uitvoeringsverordening.

Tabel 3: Toelichting bij de aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat

Bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.	Toelichting
1.1-1.3	De aanvrager kiest het relevante type aanvraag: ► "Nieuw": als voor de eerste keer een uniek veiligheidscertificaat wordt aangevraagd of als het vorige unieke veiligheidscertificaat is ingetrokken. ► "Hernieuwing": als het vorige geldige (unieke) veiligheidscertificaat bijna is verlopen en verlengd moet worden om de spoorwegactiviteiten te kunnen voortzetten. ► "Bijwerking": als het soort vervoer of de omvang van het vervoer ingrijpend is gewijzigd of ingrijpende wijzigingen zijn doorgevoerd aan het regelgevingskader voor veiligheid of als de voorwaarden waaronder het (unieke) veiligheidscertificaat is afgegeven, zijn gewijzigd.
1.2	Een uniek veiligheidscertificaat wordt vernieuwd op aanvraag van de spoorwegonderneming met tussenpozen van maximaal vijf jaar, overeenkomstig artikel 10, lid 13, van Richtlijn (EU) 2016/798.
1.4	Bij de aanvraag voor een hernieuwing of bijwerking moet het EIN worden vermeld of geselecteerd van het vorige (unieke) veiligheidscertificaat (bijv. een uniek veiligheidscertificaat of een A-veiligheidscertificaat) waarop de bij de veiligheidscertificeringsinstantie ingediende aanvraag betrekking heeft. De EIN(s) van het vorige veiligheidscertificaat worden gebruikt om het (de) overeenkomstige certificaat (certificaten) in de Eradis-databank ongeldig te maken. In geval van twijfel wordt geadviseerd dat aanvragers contact opnemen met de veiligheidscertificeringsinstantie voordat ze hun aanvraag indienen.
2.1-2.2	Indien een aanvraag wordt ingediend voor passagiersvervoer (als een volledige aanvraag of als onderdeel van een aanvraag), moet door aanvinking van het desbetreffende vakje worden aangegeven of dit inclusief of exclusief hogesnelheidsdiensten is. Er kan maar één optie worden gekozen. De diensten waarnaar wordt verwezen door optie 2.1 of 2.2 te kiezen, omvatten echter ook alle andere soorten passagiersactiviteiten (d.w.z. regionaal, korte, middellange, lange afstand, enz.) en andere diensten die nodig zijn om de passagiersdiensten die worden aangevraagd te kunnen uitvoeren (rangeractiviteiten, enz.). Zie bijlage I bij Richtlijn (EU) 2016/797 voor de definitie van hogesnelheidsdiensten.
2.3-2.4	Indien een aanvraag wordt ingediend voor vrachtovervoer (als een volledige aanvraag of als onderdeel van een aanvraag), moet door aanvinking van het desbetreffende vakje worden aangegeven of dit inclusief of exclusief vervoer van gevaarlijke goederen is. Er kan maar één optie worden gekozen. De diensten waarnaar wordt verwezen door optie 2.3 of 2.4 te kiezen, omvatten echter ook alle andere soorten vrachtovervoer die niet expliciet worden genoemd en andere diensten die nodig zijn om het goederenvervoer dat wordt aangevraagd te kunnen uitvoeren (rangeractiviteiten, enz.). Aanvragers dienen zich er ook van bewust te zijn dat ze, als ze "gevaarlijke goederen" selecteren, het bewijs moet leveren dat ze de reglementen voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor naleven, als onderdeel van hun aanvraag.

Bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.	Toelichting
Éénloketsysteem-formulier	Of aanvragers van plan zijn een beoordeling aan te vragen van hun functie van met onderhoud belaste entiteit (ECM) als onderdeel van hun aanvraag (alleen als ze van plan zijn om de ECM te zijn voor hun eigen voertuigen). Of aanvragers van plan zijn een beoordeling van hun opleidingscentra aan te vragen bij de relevante nationale veiligheidsinstantie als onderdeel van hun aanvraag. (Alleen als ze een trainingscentrum voor hun eigen personeel beheren)
2.5	Dit vakje moet worden aangevinkt indien de aanvrager voornemens is alleen rangeerdiensten en geen passagiers- of goederenvervoer te leveren. De aanvrager moet nader omschrijven of de beoogde diensten inclusief of exclusief het rangeren van wagons met gevaarlijke goederen is. Dit vakje kan ook samen met vakje 2.6 worden aangevinkt als de aanvrager voornemens is andersoortige activiteiten uit te voeren.
2.6	Indien aanvragers voornemens zijn andersoortige activiteiten uit te voeren, moeten ze deze diensten specificeren, bijvoorbeeld: ▶ de exploitatie van voertuigen op zijsporen die particulier eigendom zijn, mits dat binnen de werkingssfeer van zijn veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 2, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/798 valt; ▶ de beproefing van het loopgedrag en/of stationaire beproevingen van voertuigen; ▶ de exploitatie van voertuigen voor het onderhoud van infrastructuurvoorzieningen. ▶ Opleidingscentra die moeten worden erkend overeenkomstig Artikel 5 van Besluit 2011/765/EU van de Commissie (zie paragraaf 13 voor meer informatie). Eventuele specifieke nationale vereisten die verband houden met de soort(en) activiteiten, kunnen eveneens aan dit veld worden toegevoegd.
3.1	Bij verwijzing naar de diensten waarvoor een aanvraag wordt ingediend, is het nodig de datum te vermelden waarop de operationele dienstverlening moet beginnen of, in het geval van een hernieuwd of bijgewerkt certificaat, de datum waarop het certificaat van kracht moet worden en het vorige certificaat wordt vervangen.
3.2	Aanvragers moeten de lidstaat selecteren voor het beoogde exploitatiegebied, met inbegrip van de lidstaten waar ze alleen tot aan een grensstation willen opereren.
3.3	De aanvrager beschrijft het beoogde exploitatiegebied, dat het volledige spoorwegnetwerk van een of meer lidstaten of een deel ervan kan bestrijken. Indien de aanvragers slechts op een bepaald deel van een spoornet actief willen zijn, moeten ze ofwel: het exploitatiegebied beschrijven waar ze actief willen zijn “tussen punt A en punt B” (bijv. Parijs-Brussel), of een overzicht geven van de spoornetten waarop ze actief willen zijn, of een duidelijke omschrijving geven van alle lijnen, inclusief alle relevante alternatieve lijnen, waarop ze diensten willen leveren. Aanvragers moeten naar de lijnen verwijzen met de wettelijke benaming/namen van de lijnen die in de “netverklaring” (zie artikel 3 van en bijlage IV bij Richtlijn 2012/34/EU) staat. Het wordt ook aanbevolen het soort signaleringssysteem dat zal worden gebruikt te vermelden, evenals de geografische reikwijdte ervan. Indien een aanvrager een aanvraag indient voor een specifiek exploitatiegebied, moet het unieke veiligheidscertificaat bij elke wijziging van dit gebied worden bijgewerkt. De wijze waarop het exploitatiegebied wordt gedefinieerd, is een zakelijke beslissing voor de aanvrager. Voor grensstations moet de aanvrager het exploitatiegebied definiëren, namelijk het gebied van de landgrens tot grensstation X.
4.1-4.2	De aanvrager kan het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie als veiligheidscertificeringsinstantie (of instantie van afgifte) kiezen indien het exploitatiegebied beperkt is tot één lidstaat. De aanvrager moet het Bureau kiezen als het exploitatiegebied in meerdere lidstaten ligt.

Bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.	Toelichting
5.1	Alleen de wettelijke naam hoeft te worden vermeld.
5.2	Hier kan het acroniem van de spoorwegonderneming worden aangegeven (optioneel).
5.3-5.7	Elke aanvrager moet de nodige gegevens verstrekken waarmee de veiligheidscertificeringsinstantie contact kan opnemen met de spoorwegonderneming. ▶ Indien van toepassing moet het centrale telefoonnummer van de spoorwegonderneming worden aangegeven en niet het telefoonnummer van degene die belast is met het beoordelingsproces. ▶ Telefoonnummers en faxnummers moeten zo nodig de landcode bevatten. ▶ Als e-mailadres moet het algemene e-mailadres van de spoorwegonderneming worden opgegeven. ▶ In de contactinformatie van de spoorwegonderneming moet het algemene adres worden opgenomen. Verwijzingen naar specifieke personen moeten niet hier worden vermeld, maar bij de punten 6.1 tot 6.6. De vermelding van het websiteadres (5.7) is niet verplicht.
5.8-5.9	Indien de aanvragende spoorwegonderneming op grond van nationale wetgeving over meerdere registratienummers beschikt, kan in het formulier in het éénloketsysteem zowel het btw-nummer (5.9) als een tweede registratienummer (5.8) (bijv. handelsregisternummer) worden vermeld.
5.10	Naast de informatie waar in de overige velden specifiek om wordt gevraagd, kan hier zo nodig nog informatie worden toegevoegd.
6.1-6.8	Het gehele beoordelingsproces door vormt de contactpersoon de verbinding tussen de spoorwegonderneming die haar aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat indient en de veiligheidscertificeringsinstantie en de betreffende nationale veiligheidsinstantie (of -instanties), indien van toepassing. De contactpersoon biedt waar nodig ondersteuning, hulp, informatie en toelichtingen en is het referentiepunt voor de veiligheidscertificeringsinstantie en de betreffende nationale veiligheidsinstantie (of -instanties), indien van toepassing. De contactpersoon is bevoegd en gemachtigd om de aanvragende organisatie te vertegenwoordigen. Telefoonnummers en faxnummers moeten zo nodig de landcode bevatten.
7.1	Deze gedocumenteerde informatie moet worden ingediend bij de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat. Indien een aanvraag wordt ingediend voor het hernieuwen of bijwerken van een uniek veiligheidscertificaat, moeten de wijzigingen in de bij de eerdere aanvraag ingediende informatie, indien van toepassing, duidelijk worden aangegeven in de verschillende documenten. De "samenvatting van het veiligheidsbeheersysteem" is bedoeld om de belangrijkste elementen van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming te bespreken en te benadrukken. Dit document moet gedetailleerde en ondersteunende informatie bevatten waaruit blijkt dat het veiligheidsbeheersysteem op grond van de beoordelingscriteria uit bijlage II bij Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2018/763 wordt nageleefd, en voor zover relevant kruisverwijzingen te maken naar meer gedetailleerde documenten. Er moet duidelijk worden verwezen naar processen en documenten als de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) van toepassing zijn en worden uitgevoerd. Teneinde te voorkomen dat werk dubbel wordt uitgevoerd en om de hoeveelheid ingediende informatie te beperken, moet uitsluitend beknopte documentatie worden verstrekt met betrekking tot elementen die voldoen aan de TSI's en andere toepasselijke EU-wetgeving.
7.2	Een tabel die de belangrijkste elementen van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming afzet tegen de in bijlage II bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/763 van de Commissie vermelde beoordelingscriteria en die aantoont dat de algemene bepalingen van het veiligheidsbeheersysteem voldoen aan de vereisten van artikel 9 van Richtlijn (EU) 2016/798. Ook moet worden aangegeven waar in de documentatie van het veiligheidsbeheersysteem wordt voldaan aan de vereisten van de toepasselijke technische specificaties voor interoperabiliteit met betrekking tot het subsysteem voor exploitatie en verkeersleiding.

Bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.	Toelichting
8.1	De aanvrager moet documentatie indienen met betrekking tot de aangemelde nationale regels die van toepassing zijn op de op basis van het aangevraagde certificaat te verlenen diensten. De specifieke documentatie over de spoorwegvervoersactiviteit op het spoornet (of een deel ervan) van alle lidstaten waarin de aanvrager actief wil zijn, moet in aparte bijlagen bij het aanvraagformulier staan, indien van toepassing, in de door de nationale veiligheidsinstantie van de betreffende lidstaat/lidstaten gehanteerde taal.
8.2	Een tabel die de specifieke elementen van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming afzet tegen de vereisten uit de toepasselijke aangemelde nationale regels, waaruit blijkt dat de specifieke bepalingen van het veiligheidsbeheersysteem voldoen aan de vereisten uit de aangemelde nationale regels.
9.1	De actuele status van het (de) door de spoorwegonderneming opgestelde actieplan(nen) om belangrijke gevallen van niet-naleving en alle andere punten van zorg op te lossen die na de voorgaande beoordeling tijdens toezichtsactiviteiten zijn vastgesteld.
9.2	De actuele status van het actieplan (of de actieplannen) van de spoorwegonderneming voor het oplossen van resterende knelpunten die in eerdere beoordelingen naar voren zijn gekomen.

BIJLAGE 2

Lijst van punten die moeten worden behandeld in de leidraad van de nationale veiligheidsinstantie

De nationale veiligheidsinstanties wordt verzocht in hun leidraden aandacht te besteden aan de volgende punten met betrekking tot hun nationale eisen, overeenkomstig artikel 10, lid 3, punt b), van Richtlijn (EU) 2016/798:

1. *Het toepassingsgebied van de nationale maatregelen ter uitvoering van Richtlijn (EU) 2016/798 – De nationale veiligheidsinstantie stelt eventuele in haar lidstaat toepasselijke uitsluitingen vast overeenkomstig artikel 2, lid 3, van de richtlijn. Zij licht specifieke nationale aspecten van het (de) soort(en) vervoer toe waarvoor een uniek veiligheidscertificaat vereist is;*
2. *Taalbeleid – Vermeld de toepasselijke taal voor het aanvraagdossier als de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie en voor het nationale deel van het aanvraagdossier als het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie;*
3. *Communicatieafspraken – Beschrijf wat en hoe de nationale veiligheidsinstantie met de aanvrager wil communiceren als de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie;*
4. *Vergoedingen en kosten – Beschrijf het model voor vergoedingen en kosten indien de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie en het door de nationale veiligheidsinstantie gehanteerde uurtarief voor de beoordeling van het nationale deel als het Bureau optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie;*
5. *Beschrijving van grensoverschrijdende akkoorden of andere soorten toepasselijke regelingen en identificatie van grensstations die onder deze regelingen vallen. Het is ook verstandig om contactgegevens of websites van naburige lidstaten te vermelden, zodat potentiële aanvragers de juiste informatie kunnen vinden (indien van toepassing);*
6. *Beschrijving en toelichting van de vereisten die zijn vastgesteld in de aangemelde nationale regels en de toepasselijke nationale administratieve procedures. Een toelichting op eventuele toepasselijke nationale procedureregels is eveneens vereist, omdat deze bijvoorbeeld betrekking kan hebben op specifieke regelingen of duidelijk kan maken hoe aan de hand van nationale certificeringsregelingen aangetoond kan worden dat de aanvrager kan voldoen aan de eisen van de aangemelde nationale voorschriften. Daarnaast zal de nationale veiligheidsinstantie de aanvragers aanwijzingen geven voor de wijze waarop ze hun bewijs met de nationale voorschriften in overeenstemming brengen. Dit kan door middel van:*
 - *een webformulier waarin de eisen door de nationale veiligheidsinstantie vooraf in het éénloketsysteem zijn geregistreerd. De voorkeur gaat uit naar deze optie;*
 - *een webformulier dat beschikbaar is in het éénloketsysteem, waarbij de aanvrager de desbetreffende nationale voorschriften, zoals beschreven door de nationale veiligheidsinstantie in haar nationale leidraad voor aanvragen, zelf vastlegt; of*

- *een door de nationale veiligheidsinstantie in haar nationale leidraad voor aanvragen verstrekt model. In dat geval uploadt de aanvrager dit document naar het éénloketsysteem;*
7. *Minimale verzekeringseisen (indien van toepassing) zoals de eis tot overlegging van een bewijs van verzekering of financiële dekking tegen aansprakelijkheid;*
 8. *Nationale beroepsprocedure voor gevallen waarin de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie;*
 9. *Nationale bepalingen over rechterlijke toetsing voor gevallen waarin de nationale veiligheidsinstantie optreedt als veiligheidscertificeringsinstantie.*
 10. *Grensstationregelingen voor de lidstaat waarvoor de leidraad bedoeld is en contactgegevens en advies voor aangrenzende lidstaten.*

BIJLAGE 3
Model voor een actieplan

Actieplan voor uniek veiligheidscertificaat met betrekking tot knelpunten waarvoor toezicht nodig is in overeenstemming met de gemeenschappelijke veiligheidsmethode (EU) nr. 1078/2012 inzake toezicht

Nr.	Knelpunt(en)	Beschrijving van de actie(s)	Link met de risico-beoordeling	Verantwoordelijk voor de uitvoering	Betrokken	Monitoring: Uitvoering	Monitoring: Efficiëntie	Indien van toepassing,... Voorgestelde mijlpalen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie	Status van het toezicht
0	Maak de link of kopieer en plak het nummer, de titel en de inhoud van het resterende knelpunt van het knelpunt in het éénloketsysteem	Beschrijving van Waarom, Wat en Hoe de actie(s) zal/zullen worden uitgevoerd, inclusief de bijbehorende deliverables (dit kunnen gescheiden regels zijn)	Indien relevant moeten de risico-beheersingsmaatregelen of corrigerende maatregelen worden toegelicht of gekoppeld aan deze actie	Naam van de persoon die verantwoordelijk is voor de uitvoering	Vermeld het personeel of de belanghebbenden die betrokken zijn voor, tijdens of na de uitvoering van de actie	Datum (dd/mm/jjjj) (of stappen met data) van de uitvoering van de actie	Hoe zal worden waargenomen, geraamd of gemeten dat de actie het doel bereikt waarvoor zij is gecreëerd (gekoppeld aan de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het veiligheidsbeheersysteem nr. 2018/762, artikel 6, lid 1, punt 1d))		Moet worden ingevuld wanneer een aanvraag voor hernieuwing of bijwerking moet worden ingediend Heeft een NSA toezicht gehouden op de actie - zo ja, hoe en met welk resultaat. Indien geen toezicht op dit onderwerp, vermeld dan geen toezicht.
1									
...									

BIJLAGE 4

Aanwijzingen voor de wijze waarop de veiligheidscertificeringsinstantie de velden van het éénloketsysteem invult om een uniek veiligheidscertificaat te produceren

Om een uniek veiligheidscertificaat af te geven, vult de veiligheidscertificeringsinstantie de desbetreffende velden van het éénloketsysteem in. De volgende tabel bevat aanwijzingen voor de wijze waarop dit gedaan wordt. De nummering komt overeen met die van het éénloketsysteem.

Tabel 4: Aanwijzingen voor de wijze waarop de veiligheidscertificeringsinstantie de velden van het éénloketsysteem evalueert en, zo nodig, bijwerkt om een uniek veiligheidscertificaat te produceren

Veldnaam	Toelichting
1. Certificaatinformatie:	
Europees identificatienummer	Het Europees identificatienummer wordt automatisch gegenereerd.
Type certificaat	Nieuw, hernieuwing of bijwerking; dit veld wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem op basis van de informatie die in het aanvraagformulier is verstrekt, en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie.
Eerder certificaat	Dit wordt niet automatisch ingevuld door het éénloketsysteem op basis van de informatie die in het aanvraagformulier is verstrekt, en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie. De veiligheidscertificeringsinstantie wordt verzocht te controleren of deze informatie juist is. Let op dat deze informatie niet wordt ingevuld, tenzij de persoon die het unieke veiligheidscertificaat invult, dubbelklikt op het veld.
Geldigheidsperiode:	De veiligheidscertificeringsinstantie geeft de geldigheidsperiode op. De ingangsdatum van de geldigheidsperiode is niet per se de datum van de beslissing over afgifte van het unieke veiligheidscertificaat maar die waarop de exploitatie aanvangt, zoals is verzocht door de aanvrager, of de aflooptdatum van het vorige certificaat. Het éénloketsysteem berekent automatisch vijf jaar met behulp van de ingevoerde ingangsdatum van de geldigheidsperiode. De veiligheidscertificeringsinstantie kan dit bijwerken.
2. Spoorwegonderneming:	
2.1. Wettelijke naam	De spoorwegonderneming wordt alleen bij haar wettelijke naam genoemd. Dit veld wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem op basis van de informatie die in het aanvraagformulier is verstrekt, en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie.
2.2. Nationaal registratienummer	Dit wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem op basis van de informatie die in het aanvraagformulier is verstrekt, en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie.
2.3. Btw-nummer	Dit wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem op basis van de informatie die in het aanvraagformulier is verstrekt, en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie.

Veldnaam	Toelichting
3. Veiligheidscertificeringsinstantie:	
3.1. Organisatie	Dit wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie. Voor aanvragen afgegeven door het Bureau moet dit worden gelezen als Spoorwegbureau van de Europese Unie
3.2. Lidstaat	Dit wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie.
4. Inhoud van het certificaat:	
4.1. Soort vervoer	Dit wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie.
4.2. Exploitatiegebied	Dit wordt automatisch ingevuld door het éénloketsysteem en kan worden bewerkt door de veiligheidscertificeringsinstantie.
4.3. Gebruiksbeperkingen en -voorwaarden	Hier kan de veiligheidscertificeringsinstantie in het éénloketsysteem eventuele gebruiksbeperkingen of -voorwaarden opgeven die tijdens de beoordeling zijn overeengekomen.
4.4. Toepasselijke nationale wetgeving	De bij de veiligheidsbeoordeling betrokken instanties wordt verzocht om bij het opgeven van de toepasselijke nationale wetgeving uitsluitingen van Richtlijn (EU) 2016/798 te vermelden die specifiek in hun lidstaat gelden en die van belang zijn voor het soort vervoer en de omvang ervan. Als er meer gegevens nodig zijn, kunnen die alsnog worden verstrekt in veld 4.6 "Aanvullende informatie" van het unieke veiligheidscertificaat.
4.5. Aanvullende informatie	De instanties kunnen in dit veld overige informatie toevoegen die voor hen van belang is, zoals aanvullende soorten van vervoer, indien de nationale wetgeving dit vereist (zie punt 4.5), de rol van de met onderhoud belaste entiteit of de rol van een geaccrediteerd of erkend opleidingscentrum dat door de spoorwegonderneming is opgezet.
5. Datum van afgifte en ondertekening;	De datum wordt door het éénloketsysteem automatisch gegenereerd bij ondertekening van het document.

Bijlage

Model van tabel met eisen in nationale voorschriften en door aanvrager ingediend bewijs van naleving

In te vullen door de nationale veiligheidsinstantie		In te vullen door de aanvrager van het unieke veiligheidscertificaat	
Verwijzing (Verwijzing naar het toepasselijke aangemelde nationale veiligheidsvoorschrift)	Vereisten (Kop van de eis in het toepasselijke aangemelde nationale veiligheidsvoorschrift)	Schriftelijk bewijs (Verwijzing / versie / datum / hoofdstuk / paragraaf enz. van document)	Beschrijving (Korte beschrijving van het document)

**European Union Agency for Railways**

120 rue Marc Lefrancq
BP 20392
FR-59307 Valenciennes Cedex
Tel. +33 (0)327 09 65 00

era.europa.eu
Twitter @ERA_railways

Guidance for Safety certification:

- ▶ Application Guide for the Granting of Single Safety Certificates
- ▶ Supervision guide
- ▶ Management maturity model
- ▶ Enforcement management model
- ▶ Coordination between national safety authorities – A common approach to supervision
- ▶ Competence management framework for authorities

