

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van,
nr. IENM/BSK-, houdende vaststelling van regels inzake de aanvraag van een
veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de Spoorwegwet en
de eisen aan een veiligheidsbeheersysteem (Regeling aanvraag
veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 16, 16b, onderdeel c, en 16 c, onderdeel c, van het Besluit
bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen;

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

besluit: Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen;
verordening 1158/2010/EU: Verordening (EU) nr. 1158/2010/EU van de Commis-
sie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode
ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van vei-
ligheidscertificaten voor spoorwegen (PbEU 2010, L 326);
wet: Spoorwegwet.

Artikel 2. Aanvraag van een veiligheidscertificaat

1. De aanvraag voor het veiligheidscertificaat, bedoeld in artikel 32, eerste lid, van
de wet bevat ten minste de volgende gegevens en bescheiden:

- a. een overzicht van algemene bedrijfsgegevens;
- b. een kopie van de bedrijfsvergunning, bedoeld in artikel 28, eerste lid, van
de wet, dan wel van de aanvraag daarvan;
- c. een omschrijving van de bedrijfsactiviteiten waarvoor een
veiligheidscertificaat wordt gevraagd;
- d. de gewenste datum van ingang van het veiligheidscertificaat en, voor
startende ondernemers een globale planning waaruit blijkt dat tijdig gevolg
geven aan de voorwaarden realiseerbaar is;
- e. de documentatie, beschreven in bijlage IV van richtlijn 2004/49/EG, en
- f. een uiteenzetting van de wijze waarop voorzien is in deskundigheid op het
gebied van operationeel management en spoorwegveiligheid, of een kopie
van de certificering, bedoeld in artikel 10, tweede lid, onderdeel a, van
richtlijn 2004/49/EG door een daartoe bevoegde instantie in een andere
lidstaat van de Europese Unie.

2. Een wijziging van bijlage IV van richtlijn 2004/49/EG gaat voor de toepassing
van het eerste lid gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken
wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 3. Eisen aan veiligheidsbeheersysteem

Een adequaat veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in artikel 16a, eerste lid, van

het besluit, voldoet aan de eisen, opgenomen in bijlage II van de verordening 1158/2010.

Nummer
IENM/BSK-

Artikel 4. Eisen aan veiligheidsbeheersysteem in het geval van vrijstelling

Een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, van het besluit, bevat:

- a. een beschrijving van het beleid inzake spoorwegveiligheid waarbij voortdurend wordt gestreefd naar verbetering van de spoorwegveiligheid;
- b. een registratie van ongevallen en incidenten;
- c. een inventarisatie van de veiligheidsrisico's die kunnen bestaan binnen de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan met daarbij een risicoanalyse die in overeenstemming is met de omvang van de bedrijfsactiviteiten en de aard van de risico's;
- d. een interne beoordeling van de werking van het veiligheidsbeheersysteem en van de non-conformiteiten, alsmede van de wijze waarop en wanneer corrigerende maatregelen bij non-conformiteiten zijn vastgesteld en geïmplementeerd;
- e. procedures voor het opleiden en geschikt houden van personeel voor de taken die de spoorveiligheid raken;
- f. procedures voor het onderhoud van de gebruikte spoorvoertuigen;
- g. procedures voor het samenwerken met andere entiteiten aan spoorveiligheid en in het geval van calamiteiten.

Artikel 5. Maatregelen

1. Op basis van de inventarisatie, bedoeld in artikel 4, onderdeel c, wordt beoordeeld of maatregelen noodzakelijk zijn.
2. De uit het eerste lid voortvloeiende maatregelen worden door de spoorwegonderneming uitgevoerd, zolang in samenwerking met andere partijen.

Artikel 6. Intrekking Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen

De Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt ingetrokken.

Artikel 7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2016.

Artikel 8. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Nummer
IENM/BSK-

Sharon A.M. Dijkma

Toelichting

ALGEMEEN DEEL

Nummer
IENM/BSK-

1. Aanleiding

De aanleiding voor het vaststellen van de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen is tweeledig:

- De Spoorwegveiligheidsrichtlijn¹ bevat de eis dat spoorwegondernemingen die op het door Europa vastgelegde Trans-Europese Transport Netwerk goederen of personen vervoeren, over een veiligheidscertificaat als bedoeld in die richtlijn beschikken. Een veiligheidscertificaat wordt verstrekt indien het door de spoorwegonderneming gehanteerde veiligheidsbeheersysteem voldoet aan artikel 9 en bijlage III van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Met de EU-verordening 1158/2010² is een gemeenschappelijke veiligheidsmethode (GVM) vastgesteld aan de hand waarvan bij de conformiteit met de vereisten op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn moet worden beoordeeld om een veiligheidscertificaat te verkrijgen. Door die rechtstreeks werkende verordening mogen op nationaal niveau geen gelijksoortige eisen aan het veiligheidsbeheersysteem worden gesteld. Door de onderhavige regeling is daarom de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen ingetrokken waarin eisen zijn opgenomen aan het veiligheidsbeheersysteem. Zie voor meer informatie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 3 van deze regeling.
- Op grond van de onderdelen c van het eerste lid van de artikelen 16b en 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen (hierna: Besluit) moet een spoorwegonderneming die wordt vrijgesteld van de verplichting om een veiligheidscertificaat te hebben, een veiligheidsbeheersysteem toepassen dat voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen. De onderhavige regeling bevat die eisen aan het veiligheidsbeheersysteem in het geval van een vrijstelling. Zie voor meer informatie paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting.

2. Eisen aan veiligheidsbeheersysteem bij vrijstelling veiligheidscertificaat

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn bevat de eis dat spoorwegondernemingen over een veiligheidscertificaat als bedoeld in die richtlijn beschikken. Deze eis uit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn is geïmplementeerd in artikel 27 van de Spoorwegwet

¹ Richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake de veiligheid op communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn)(PbEU 2004, L 220).

² Verordening (EU) nr. 1158/2010/EU van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (PbEU 2010, L 326).

(hierna: de Wet). Het derde lid van artikel 27 van de Wet biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur met inachtneming van artikel 3 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn onder daarbij te stellen voorwaarden en beperkingen een vrijstelling te verlenen van de verplichting om over een veiligheidscertificaat te beschikken. In het Besluit is in een vrijstelling voorzien voor:

- historische voertuigen (artikel 16b van het Besluit);
- bij rangeeractiviteiten (artikel 16c van het Besluit).

Nummer
IENM/BSK-

Omdat bij deze vrijstellingen de veiligheid gegarandeerd moeten zijn, gelden de vrijstellingen alleen onder bepaalde cumulatieve voorwaarden en beperkingen³. Een van de voorwaarden voor beide vrijstellingen is dat de spoorwegondernemingen moeten beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. Artikel 16a, eerste lid, onderdelen a tot en met e, en het tweede lid, van het Besluit zijn op dit veiligheidsbeheersysteem van overeenkomstige toepassing. Hierdoor moet het veiligheidsbeheersysteem onder andere passend zijn bij de aard en omvang van de spoorwegonderneming. Aan welke eisen dat veiligheidsbeheersysteem verder moet voldoen, is vastgelegd in de onderhavige regeling. In deze regeling zijn eisen opgenomen die in de ingetrokken de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen waren opgenomen. Voor meer informatie over deze eisen aan het veiligheidsbeheersysteem wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 4, opgenomen in artikelsgewijze deel van deze toelichting.

3. Handhaving

De ILT houdt toezicht op de naleving van de verplichtingen omtrent het veiligheidscertificaat en op de naleving van de eisen die gelden bij een vrijstelling van de verplichting tot het hebben van dat certificaat.

Zoals in paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting is vermeld, moet een spoorwegonderneming die gebruik wil maken van de vrijstelling van de verplichting tot het hebben van een veiligheidscertificaat, beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. Dat systeem moet aan de eisen voldoen die in de onderhavige regeling zijn beschreven. Die eisen moeten waarborgen dat een spoorwegonderneming, die van een vrijstelling gebruik maakt, blijft voldoen aan een bepaald veiligheidsniveau. Samen met de ILT is bij de voorbereiding van de onderhavige regeling bekeken welke eisen aan het veiligheidsbeheersysteem moeten zijn gesteld om een bepaald veiligheidsniveau te kunnen waarborgen.

Indien spoorwegondernemingen voldoen aan de voorwaarden en restricties die gelden bij een vrijstelling van de veiligheidscertificaatverplichting moeten zij een eenmalige melding doen om te zijn vrijgesteld van de verplichting een veiligheidscertificaat te hebben. Hiermee wordt verzekerd dat de ILT een overzicht van deze spoorwegondernemingen heeft zodat er gerichte controles met betrekking tot bijvoorbeeld het veiligheidsbeheersysteem kunnen plaatsvinden. Indien nodig kan de ILT namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: Minister) handhavend optreden op grond van artikel 76 van de Wet.

³ Voor meer informatie over de voorwaarden en beperkingen die gelden bij bovengenoemde vrijstellingen wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van de nota van toelichting bij het Besluit (Stb. 2015, 267).

4. Administratieve lasten en regeldruk

Deze regeling heeft als zodanig geen gevolgen voor de administratieve lasten.

De gegevens en bescheiden die op grond van artikel 2 van deze regeling bij een aanvraag van een veiligheidscertificaat moeten worden aangeleverd zijn niet anders dan de die vóór de inwerkingtreding van deze regeling op grond van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen moesten worden aangeleverd.

De mogelijkheden om als spoorwegonderneming onder bepaalde voorwaarden en beperkingen vrijgesteld te zijn van de verplichting tot het hebben van een veiligheidscertificaat, zijn opgenomen in de artikelen 16b en 16c van het Besluit. Een van de voorwaarden aan de vrijstellingen is dat een spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem moet hebben dat aan bepaalde eisen voldoet. De eisen aan het veiligheidsbeheersysteem, opgenomen in de onderhavige regeling, zijn overgenomen uit de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. Door de onderhavige regeling worden spoorwegondernemingen, die van de vrijstelling gebruik willen maken, niet geconfronteerd met nieuwe eisen aan het veiligheidsbeheersysteem.

5. Internetconsultatie

-

6. Uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets

-

7. Inwerkingtreding

De regeling is in werking getreden op het vaste verandermoment van 1 juli 2016.

ARTIKELSGEWIJS DEEL

Artikel 2

In artikel 16 van het Besluit is bepaald dat een aanvraag voor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de Wet ten minste de bij ministeriële regeling bepaalde gegevens en bescheiden moet bevatten. De vereiste gegevens en bescheiden waren benoemd in de artikelen 1 en 1a van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. De inhoud van de genoemde artikelen van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen is overgenomen in artikel 2 van de onderhavige regeling. In artikel 2 worden die gegevens en bescheiden vermeld die bij een aanvraag voor het veiligheidscertificaat moeten worden aangeleverd waaronder de documentatie beschreven in bijlage IV van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

In het tweede lid van artikel 2 is geregeld op welk moment wijzigingen van bijlage IV van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn gaan gelden voor de toepassing van het eerste lid van artikel 2.

Artikel 3

Nummer
IENM/BSK-

In artikel 32, eerste lid, van de Wet staat dat de Minister op aanvraag van spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat verleent. Dat certificaat bestaat uit een A- en een B-certificaat. Het A-certificaat wordt verleend door de nationale veiligheidsautoriteit van de vestigingsstaat en is op het grondgebied van de gehele Europese Unie geldig. Een door de nationale veiligheidsautoriteit van een andere lidstaat afgegeven A-certificaat is dus ook in Nederland geldig. Dit is anders bij het B-certificaat. Dit kan slechts door de nationale veiligheidsautoriteit van Nederland voor Nederland worden afgegeven. De Minister (in de praktijk de ILT) verleent derhalve voor in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen zowel het A-certificaat als het B-certificaat. Bij in andere EU-lidstaten gevestigde ondernemingen die in Nederland (willen) rijden, toetst de minister slechts ter verlening van het B-certificaat.

Een A-certificaat wordt verleend indien het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan artikel 9 en bijlage III van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (artikel 32, eerste lid, van de Wet). In bijlage II van de verordening 1158/2010 staan criteria voor het beoordelen van de conformiteit met de vereisten op grond van artikel 9 en bijlage III van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

In het derde lid van het Besluit is bepaald dat het veiligheidsbeheersysteem ten minste de bij regeling van de Minister met inachtneming van bijlage III van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn vastgestelde bedrijfsprocessen moet bevatten. Zoals in het algemeen deel van deze toelichting is aangegeven mogen er geen voorschriften in nationale regelgeving zijn opgenomen, die gelijk zijn aan voorschriften in een rechtstreeks werkende EU-verordening. Om die reden is in artikel 3 van deze regeling bepaald dat een adequaat veiligheidsbeheersysteem moet voldoen aan de eisen, opgenomen in bijlage II van de verordening 1158/2010 en is door artikel 6 van deze regeling de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen ingetrokken.

Artikel 4

In dit artikel zijn eisen opgenomen waaraan een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen in het geval een spoorwegonderneming gebruik maakt van de vrijstellingsmogelijkheden, opgenomen in de artikelen 16b en 16c van het Besluit. Een spoorwegonderneming die gebruik maakt van één van deze vrijstellingen dient onder meer een veiligheidsbeheersysteem te hebben waarmee een bepaald veiligheidsniveau wordt gewaarborgd.

In het veiligheidsbeheersysteem moet niet alleen beschreven zijn, het moet ook in de praktijk hanteerbaar zijn voor alle medewerkers die in hun dagelijks werk met het systeem te maken hebben. Het systeem moet daarin voorzien door op een praktische wijze de betrokken medewerkers van de voor hun activiteiten relevante processen en procedures op de hoogte te stellen. Op welke wijze de spoorwegonderneming daarin voorziet is vrijgelaten.

De basisfilosofie achter een veiligheidsbeheersysteem is het creëren van een continu verbeteringsproces (onderdeel a). Daarin is een totale evaluatie van het ge-

hele systeem door de leiding van de spoorwegonderneming een belangrijk element.

Nummer
IENM/BSK-

De in onderdeel b, bedoelde registratie van ongevallen en incidenten staat zowel ten dienste van de interne beoordeling van het veiligheidsbeheersysteem (onderdeel d) als ten behoeve van de externe toetsing van het systeem. De wijze waarop wordt geregistreerd is de vrije keuze van de spoorwegonderneming.

Op grond van onderdeel c moet een inventarisatie worden gemaakt van de veiligheidsrisico's die kunnen bestaan binnen een normale bedrijfsvoering. Binnen de context 'veiligheid' valt daarbij te denken aan milieuregels en de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden. Uiteraard is het zeer wel mogelijk om die in separate, op het onderwerp toegesneden, zorgsystemen onder te brengen, maar het kan voor de onderneming handiger in de uitvoering zijn om alles (voor zover dat op het spoorwegbedrijf van toepassing is) in één enkel systeem te behandelen. De inventarisatie van de veiligheidsrisico's is afhankelijk van de grootte van de onderneming en de aard van de activiteiten van de onderneming. De keuze voor een methode ligt in beginsel bij de onderneming zelf.

Op grond van onderdeel d moet het veiligheidsbeheersysteem tevens een interne beoordeling inhouden van de non-conformiteiten die zich hebben voorgedaan en de corrigerende maatregelen die naar aanleiding van die non-conformiteiten zijn vastgesteld en geïmplementeerd.

Bij en krachtens de Spoorwegwet zijn voor een aantal veiligheidsfuncties opleidingseisen en andere kwalificaties voorgeschreven. Daarnaast gelden opleidingseisen voor andere functies die van invloed zijn op de veiligheid van het verkeer over spoorwegen. Evenzo zijn spoorvoertuigen aan toelatingseisen onderworpen.

Voorts is het goed mogelijk dat de onderneming zelf aanvullende kwaliteitseisen stelt aan personeel of materieel dan wel constateert dat voor bepaalde, niet bij wet geregelde, werkzaamheden specifieke opleidingen voor het desbetreffende personeel noodzakelijk zijn. Het beheersysteem dient procedures te bevatten die waarborgen dat de onderneming zich aan de wettelijke eisen ten aanzien van personeel (onderdeel e) en materieel (onderdeel f) houdt.

Met onderdeel g van dit artikel moet het effectief optreden bij calamiteiten gewaarborgd zijn. Effectief optreden bij calamiteiten vereist zorgvuldige planning en geregelde oefening met op grond daarvan opgestelde procedures. Omdat ook de beheerder een leidende en coördinerende taak heeft bij de bestrijding van calamiteiten op en rond de spoorweginfrastructuur is het gewenst dat de planning van de individuele spoorwegondernemingen aansluit op die van de beheerder. Het in stand houden van een calamiteitenorganisatie kan voor een kleine onderneming een aanzienlijk organisatorische last zijn. Daarom is het mogelijk om deze organisatie met andere spoorwegondernemingen te delen.

STAATSSCRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkema