

---

## 664

### **Besluit van 3 december 2004, houdende vaststelling van voorschriften met betrekking tot de bekwaamheid en geschiktheid van spoorwegpersoneel (Besluit spoorwegpersoneel)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 6 oktober 2003, nr. HDJZ/AWW/2003-1880, Hoofddirectie Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 1, onderdeel j, 49, 50, 51 en 52 van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 6 januari 2004, nr. W09.03.0427/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 november 2004, nr. HDJZ/AWW/2004-2917, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **HOOFDSTUK I. ALGEMENE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT VEILIGHEIDSFUNCTIES**

##### **Artikel 1. Begripsbepalingen**

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

- a. wet: Spoorwegwet;
- b. machinist: bestuurder van een spoorvoertuig op een hoofdspoorweg;
- c. hoofdspoorwegverkeerssysteem: het verkeerssysteem van de krachtens artikel 2, eerste lid, van de wet als zodanig aangewezen hoofdspoorwegen.

##### **Artikel 2. Aanwijzing veiligheidsfuncties**

Als veiligheidsfuncties binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem, andere dan de functie van machinist, worden aangewezen de functies van:

- a. rangeerder;
- b. wagencontroleur;
- c. treindienstleider;
- d. leider werkplekbeveiliging;
- e. veiligheidsman;

f. werktreinbegeleider.

### **Artikel 3. Gradaties binnen veiligheidsfuncties**

1. Binnen de veiligheidsfunctie van machinist worden de volgende gradaties onderscheiden:
  - a. machinist met volledige bevoegdheid;
  - b. machinist met beperkte bevoegdheid;
  - c. machinist met minimale bevoegdheid;
  - d. gereedschapsmachinist.
2. Binnen de veiligheidsfunctie van rangeerder worden de volgende gradaties onderscheiden:
  - a. rangeerder met volledige bevoegdheid;
  - b. rangeerder met minimale bevoegdheid.
3. Binnen de veiligheidsfunctie van wagencontroleur worden de volgende gradaties onderscheiden:
  - a. wagencontroleur technische controle;
  - b. wagencontroleur controle veilige loop.
4. Binnen de veiligheidsfunctie van treindienstleider worden de volgende gradaties onderscheiden:
  - a. treindienstleider met volledige bevoegdheid;
  - b. treindienstleider met minimale bevoegdheid.

### **Artikel 4. Taken en bevoegdheden machinist**

1. De machinist met volledige bevoegdheid heeft als taak het besturen, rangeren en begeleiden van spoorvoertuigen zonder beperkingen aan snelheid en afstand.
2. De machinist met beperkte bevoegdheid heeft als taak het besturen, rangeren en begeleiden van spoorvoertuigen, met een maximumsnelheid van 40 km per uur en binnen een straal van 25 km vanaf het vertrekpunt van zijn rit.
3. De machinist met minimale bevoegdheid heeft als taak het besturen, rangeren en begeleiden van spoorvoertuigen, met een maximumsnelheid van 40 km per uur op emplacementen of gedeelten daarvan, die niet zijn voorzien van een technische beveiliging of waar die beveiliging voorkomt dat ander treinverkeer van en naar de betrokken sporen plaatsvindt.
4. De gereedschapsmachinist heeft als taak het besturen van als gereedschap dienende spoorvoertuigen tijdens het gebruik daarvan bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur op sporen die buiten dienst zijn gesteld als bedoeld in artikel 64 van de wet.

### **Artikel 5. Taken en bevoegdheden rangeerder**

1. De rangeerder met volledige bevoegdheid heeft als taak het samenstellen van treinen en het zonder beperkingen begeleiden van spoorvoertuigen op emplacementen.
2. De rangeerder met minimale bevoegdheid heeft als taak het samenstellen van treinen en het begeleiden van spoorvoertuigen op emplacementen of gedeelten daarvan, die niet zijn voorzien van een technische beveiliging of waar die beveiliging voorkomt dat ander treinverkeer van en naar de betrokken sporen plaatsvindt.

### **Artikel 6. Taken en bevoegdheden wagencontroleur**

1. De wagencontroleur technische controle heeft als taak het visueel en door nameting controleren van goederenwagens en het controleren van de belading daarvan op kenbare gebreken.

2. De wagencontroleur controle veilige loop heeft als taak het visueel beoordelen van goederenwagens en het controleren van de belading daarvan op kenbare gebreken.

#### **Artikel 7. Taken en bevoegdheden treindienstleider**

1. De treindienstleider met volledige bevoegdheid heeft als taak:

- a. het ter beschikking stellen van veilige rijwegen;
- b. het treffen van veiligheidsmaatregelen bij storingen en bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur, waaronder tevens begrepen het geven van aanwijzingen met betrekking tot een veilig en ongestoord gebruik van de spoorweg.

2. De treindienstleider met minimale bevoegdheid heeft als taak:

- a. het ter beschikking stellen van veilige rijwegen op emplacementen of gedeelten daarvan, die niet zijn voorzien van een technische beveiliging;
- b. het treffen van veiligheidsmaatregelen bij storingen en bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur, waaronder tevens begrepen het geven van aanwijzingen met betrekking tot een veilig en ongestoord gebruik van de spoorweg, op emplacementen of gedeelten daarvan, die niet zijn voorzien van een technische beveiliging.

#### **Artikel 8. Taken en bevoegdheden leider werkplekbeveiliging**

De leider werkplekbeveiliging heeft als taak:

- a. het zorgdragen, bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur, voor de veiligheid van de werkzaamheden ten opzichte van het spoorverkeer;
- b. het regelen van het rijden met spoorvoertuigen tijdens die werkzaamheden.

#### **Artikel 9. Taken en bevoegdheden veiligheidsman**

De veiligheidsman heeft als taak:

- a. het waarschuwen, bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur, van de ter plaatse werkzame personen voor naderend spoorverkeer;
- b. het zorgdragen, bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur waarbij er geen verbinding behoeft te zijn met de treindienstleider, voor de veiligheid van de werkzaamheden ten opzichte van het spoorverkeer.

#### **Artikel 10. Taken en bevoegdheden werktreinbegeleider**

De werktreinbegeleider heeft als taak het begeleiden van spoorvoertuigen ten behoeve van werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur naar, op en van sporen die buiten dienst zijn gesteld als bedoeld in artikel 64 van de wet.

#### **Artikel 11. Afgeleide bevoegdheden**

1. Personen die bevoegd zijn tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van machinist met volledige of beperkte bevoegdheid zijn tevens bevoegd tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van rangeerder.

2. Personen die bevoegd zijn tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van machinist met minimale bevoegdheid zijn tevens bevoegd tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van rangeerder met minimale bevoegdheid.

3. Personen aan wie na 31 december 2005 de bevoegdheid tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van werktreinbegeleider wordt toegekend, zijn tevens bevoegd tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van rangeerder.

4. Het eerste tot en met het derde lid geldt niet voor personen, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland, indien in het land van hun standplaats niet is voorzien in de afleiding van bevoegdheden zoals in die leden bedoeld.

### **Artikel 12. Minimumleeftijd**

1. Veiligheidsfuncties worden slechts uitgeoefend door personen die de leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

2. In afwijking van het eerste lid wordt de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid slechts uitgeoefend door een persoon die de leeftijd van eenentwintig jaar heeft bereikt.

### **Artikel 13. Taalbeheersing**

1. Personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen beheersen de Nederlandse taal zodanig dat zij de voor de uitoefening van de betrokken functie gebruikelijke procescommunicatie kunnen voeren en begrijpen.

2. Het eerste lid geldt niet voor personen die de veiligheidsfunctie van gereedschapsmachinist en veiligheidsman uitoefenen.

## **HOOFDSTUK II. KENNIS EN BEKWAAMHEID**

### *§ 1. Eisen betreffende algemene kennis en bekwaamheid*

#### **Artikel 14. Eisen voor machinisten**

1. Machinisten voldoen aan door het exameninstituut bedoeld in artikel 20, vierde lid, vastgestelde en door Onze Minister goedgekeurde eisen, die ten minste betrekking hebben op:

- a. algemene kennis van de inrichting en terminologie van het spoorwegsysteem en van de spoorweginfrastructuur;
- b. kennis van tractievormen en voertuigtypen en de bediening daarvan;
- c. kennis van seinen, seinstelsels en beveiligingssystemen;
- d. kennis van regels en procedures voor het uitvoeren en begeleiden van bewegingen met spoorvoertuigen;
- e. kennis van bijzondere situaties en noodprocedures;
- f. bedrevenheid in de bediening van spoorvoertuigen, daaronder begrepen het rijden met spoorvoertuigen en de juiste toepassing van de daarbij behorende operationele controles en procedures, communicatie en regels voor het verkeersgedrag.

2. Het eerste lid geldt niet voor machinisten, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland en die slechts dienst doen op het traject tussen de rijksgrens en een nabij die grens gelegen, door Onze Minister aangewezen, station, mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste kennis en bekwaamheid.

#### **Artikel 15. Eisen voor rangeerders en werktreinbegeleiders**

1. Rangeerders en werktreinbegeleiders voldoen aan de door het exameninstituut bedoeld in artikel 20, vierde lid, vastgestelde en door Onze Minister goedgekeurde eisen, die ten minste betrekking hebben op:

- a. algemene kennis van de inrichting en terminologie van het spoorwegsysteem, van de spoorweginfrastructuur en van spoorvoertuigen;
- b. kennis van seinen, seinstelsels en beveiligingssystemen;
- c. kennis van regels en procedures voor het uitvoeren en begeleiden van bewegingen met spoorvoertuigen en het samenstellen van treinen, alsmede van maatregelen noodzakelijk voor de eigen veiligheid;
- d. kennis van bijzondere situaties en noodprocedures;
- e. bedrevenheid in het begeleiden van bewegingen van spoorvoertuigen, het daarbij in acht nemen van de eigen veiligheid en het op juiste wijze communiceren met de machinist en met de treindienstleider.

2. Het eerste lid geldt niet voor rangeerders en werktreinbegeleiders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland en die slechts dienst doen op het traject tussen de rijksgrens en een nabij die grens gelegen, door Onze Minister aangewezen, station, mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste kennis en bekwaamheid.

#### **Artikel 16. Eisen voor wagencontroleurs**

1. Wagencontroleurs voldoen aan de door het exameninstituut bedoeld in artikel 20, vierde lid, vastgestelde en door Onze Minister goedgekeurde eisen, die ten minste betrekking hebben op:

- a. algemene kennis van de inrichting en terminologie van het spoorwegsysteem en van spoorvoertuigen;
- b. kennis van bij goederenwagens toegepaste bedieningssystemen alsmede kennis omtrent treinsamenstellingen;
- c. kennis van regels en procedures inzake de belading van goederenwagens;
- d. kennis van regels en procedures voor het vaststellen van gebreken bij voertuigonderdelen, bedieningssystemen en belading;
- e. bedrevenheid in het uitvoeren van wagencontroles en remproeven, het benoemen en in de juiste stand zetten van bedieningssystemen, het benoemen van controlepunten en het toepassen van controlecriteria bij goederenwagens en lading.

2. Het eerste lid geldt niet voor wagencontroleurs, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland, mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste kennis en bekwaamheid.

#### **Artikel 17. Eisen voor treindienstleiders**

Treindienstleiders voldoen aan de door het exameninstituut bedoeld in artikel 20, vierde lid, vastgestelde en door Onze Minister goedgekeurde eisen, die ten minste betrekking hebben op:

- a. algemene kennis van de inrichting en terminologie van het spoorwegsysteem, van de spoorweginfrastructuur en van spoorvoertuigen;
- b. kennis van seinen, seinstelsels, beveiligingssystemen en andere spoorweginfrastructuursystemen;
- c. kennis van regels, documenten en procedures voor de operationele sturing van het spoorverkeer en voor werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur;
- d. kennis van de handelwijzen bij bijzondere situaties, storingen en calamiteiten;

e. bedrevenheid in de operationele sturing en beheersing van het spoorverkeer, daaronder begrepen het verkeer bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur en bij bijzondere situaties, en de juiste toepassing van de daarvoor geldende regels, documenten, procedures en communicatie.

### **Artikel 18. Eisen voor leiders werkplekbeveiliging**

Leiders werkplekbeveiliging voldoen aan de door het exameninstituut bedoeld in artikel 20, vierde lid, vastgestelde en door Onze Minister goedgekeurde eisen, die ten minste betrekking hebben op:

- a. kennis van de organisatie van de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur;
- b. kennis van de regels, procedures, documenten, methoden en systemen ter verzekering van de veiligheid van het spoorverkeer en van ter plaatse werkzame personen bij de uitvoering van werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur;
- c. kennis van de eigenschappen van spoorvoertuigen en gereedschappen;
- d. kennis van spoorweginfrastructuurvoorzieningen en het omgaan daarmee bij bedoelde werkzaamheden;
- e. kennis van de regels voor het rijden met spoorvoertuigen op de plaats van die werkzaamheden;
- f. bedrevenheid in het instrueren van de ter plaatse werkzame personen over de veilige uitvoering van het werk, het toepassen van beveiligingsmethoden en beveiligingsmiddelen, het toepassen van procedures en communicatie voor de uitvoering van een werk, het beoordelen van de veiligheidssituatie tijdens een werk, het regelen van het rijden met spoorvoertuigen tijdens het werk en het optreden bij onveilige situaties.

### **Artikel 19. Eisen voor veiligheidslieden**

Veiligheidslieden voldoen aan de door het exameninstituut bedoeld in artikel 20, vierde lid, vastgestelde en door Onze Minister goedgekeurde eisen, die ten minste betrekking hebben op:

- a. kennis van de organisatie van de veiligheid bij de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur, waarbij ter plaatse werkzame personen moeten worden gewaarschuwd voor naderend spoorverkeer, alsmede van de desbetreffende voorwaarden en procedures;
- b. kennis van de organisatie van de veiligheid bij de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur, waarbij er geen verbinding behoeft te zijn met de treindienstleider en waarbij moet worden zorggedragen voor de veiligheid van de werkzaamheden ten opzichte van het spoorverkeer, alsmede van de desbetreffende voorwaarden en procedures;
- c. kennis van spoorweginfrastructuurvoorzieningen en van de wijze waarop daarmee moet worden omgegaan in de situaties bedoeld onder a en b;
- d. kennis van de middelen en methoden voor de waarneming van het naderen van spoorverkeer en voor het tijdig waarschuwen van de ter plaatse werkzame personen;
- e. bedrevenheid in het instrueren van de ter plaatse werkzame personen over de veilige uitvoering van het werk, het toepassen van beveiligingsmethoden en beveiligingsmiddelen, het toepassen van procedures en communicatie voor de uitvoering van een werk, het beoordelen van de veiligheidssituatie tijdens een werk en het optreden bij onveilige situaties;

f. bedrevenheid in het beoordelen van een uitkijkplaats en een veilige wijkplaats, het beoordelen van de toereikendheid van de uitrusting en waarschuwingsmiddelen, het beoordelen van en reageren op naderend spoorverkeer en het waarschuwen van de ter plaatse werkzame personen.

### *§ 2. Toetsing algemene kennis en bekwaamheid*

#### **Artikel 20. Algemeen**

1. Personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen tonen bij een onderzoek aan dat zij voldoen aan de bij en krachtens dit besluit voor de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vastgestelde eisen inzake algemene kennis en bekwaamheid.

2. Het onderzoek omvat een theoriegedeelte en een praktijkgedeelte.

3. In afwijking van het tweede lid omvat het onderzoek van machinisten en rangeerders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats in het buitenland hebben en die dienst doen op een traject voorbij een station als bedoeld in artikel 14, tweede lid, onderscheidenlijk artikel 15, tweede lid, slechts een theoriegedeelte.

4. Het onderzoek wordt verricht door een door Onze Minister aangewezen exameninstituut dat beschikt over de voor de examinering van personeel met een veiligheidsfunctie vereiste onafhankelijke organisatie en expertise.

5. In afwijking van het vierde lid wordt het onderzoek van machinisten met minimale bevoegdheid en rangeerders met minimale bevoegdheid verricht door een vakinhoudelijk leidinggevende als bedoeld in artikel 38, tweede lid.

6. Het onderzoek vindt plaats volgens een door het exameninstituut vastgesteld en door Onze Minister goedgekeurd examenreglement.

#### **Artikel 21. Eisen toelating onderzoek machinisten**

1. Tot het praktijkgedeelte van het onderzoek van machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid worden slechts toegelaten personen die beschikken over een praktijkervaring van ten minste veertig dagen, opgedaan tijdens een praktijkprogramma waarvan inhoud en uitvoering voldoen aan de bij ministeriële regeling vastgestelde regels.

2. De duur van de praktijkervaring, bedoeld in het eerste lid, mag worden verkort tot twintig dagen, indien wordt voldaan aan de bij ministeriële regeling vastgestelde voorwaarden met betrekking tot materieeltype, treinsamenstelling, traject en rijsnelheid.

3. Aan het praktijkprogramma, bedoeld in het eerste lid, mag slechts worden deelgenomen door personen die de in artikel 12 voor de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie genoemde minimumleeftijd hebben bereikt.

### *§ 3. Certificaten van bekwaamheid*

#### **Artikel 22. Afgifte certificaten van bekwaamheid**

Een certificaat van bekwaamheid wordt door een door Onze Minister aangewezen exameninstituut afgegeven aan degene die bij het onderzoek, bedoeld in artikel 20, eerste lid, blijkt te voldoen aan de bij en krachtens dit besluit vastgestelde eisen inzake kennis en bekwaamheid.

#### **Artikel 23. Inhoud certificaat van bekwaamheid**

Het certificaat van bekwaamheid bevat ten minste de volgende gegevens:

- a. naam van het exameninstituut;

- b. datum van het examen;
- c. naam en geboortedatum van de geëxamineerde;
- d. veiligheidsfunctie en, indien van toepassing, de daarbij behorende gradatie, waarop het certificaat van bekwaamheid betrekking heeft.

*§ 4. Specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid*

**Artikel 24. Eisen betreffende specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid**

1. Onverminderd de artikelen 14 tot en met 19 beschikken personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen over de voor de betrokken functie vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid, bedoeld in artikel 51, eerste lid, van de wet.

2. De in het eerste lid bedoelde kennis en bekwaamheid betreft:

- a. voor de uitoefening van de functie van machinist:
  - wegbekendheid met het traject of de trajecten waarop hij als machinist wordt ingezet;
  - kennis van lokale voorschriften;
  - kennis van werking en bediening van de voertuigen waarop hij als machinist wordt ingezet;
  - kennis van de bedrijfsorganisatie en van het veiligheidszorgsysteem van de spoorwegonderneming;
  - kennis van de Handleiding Bestuurder, van de Materieelgids Bestuurder en van de communicatievoorschriften, bedoeld in paragraaf 4.1.2.1.1, onderscheidenlijk paragraaf 4.1.2.1.3, onderscheidenlijk bijlage A van de bijlage van Beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 30 mei 2002 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van richtlijn 96/48/EG (PbEG L 245);
- b. voor de uitoefening van de functie van rangeerder:
  - wegbekendheid op de locatie waarop hij als rangeerder wordt ingezet;
  - kennis van lokale voorschriften;
  - kennis van de voertuigen die hij begeleidt;
  - kennis van de bedrijfsorganisatie en van het veiligheidszorgsysteem van de spoorwegonderneming;
- c. voor de uitoefening van de functie van wagencontroleur:
  - kennis van wagentypen en ladingen die hij controleert;
  - kennis van de bedrijfsorganisatie en van het veiligheidszorgsysteem van de spoorwegonderneming;
- d. voor de uitoefening van de functie van treindienstleider:
  - kennis van de inrichting van de gedeelten van het spoorwegnet waarvoor hij als treindienstleider dienst doet;
  - kennis van lokale voorschriften;
  - kennis van de bedrijfsorganisatie;
  - kennis van bijlage A van de Bijlage van Beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 30 mei 2002 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van richtlijn 96/48/EG (PbEG L 245) en de daarin gespecificeerde berichten, indien het personen betreft die deze functie vervullen in het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem;
- e. voor de uitoefening van de functie van leider werkplekbeveiliging:
  - kennis van de toegepaste werkplekbeveiligingssystemen;
  - kennis van de bedrijfsorganisatie en van de toepassing van de voorwaarden, bedoeld in artikel 40;



- f. voor de uitoefening van de functie van veiligheidsman:
  - kennis van de toegepaste werkplekbeveiligingssystemen;
  - kennis van de bedrijfsorganisatie;
- g. voor de uitoefening van de functie van werktreinbegeleider:
  - wegbekendheid op de locatie waarop hij als werktreinbegeleider wordt ingezet;
  - kennis van de toegepaste werkplekbeveiligingssystemen;
  - kennis van de werktreinen die hij begeleidt;
  - kennis van de bedrijfsorganisatie.

### **Artikel 25. Toetsing specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid**

De beoordeling van de voor de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid geschiedt door een vakinhoudelijk leidinggevende als bedoeld in artikel 38, tweede lid.

## **HOOFDSTUK III. MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE GESCHIKTHEID**

### **Artikel 26. Eisen betreffende de medische geschiktheid**

1. Personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen voldoen aan de bij ministeriële regeling voor de betrokken functie vastgestelde eisen betreffende:
  - a. gezichtsvermogen;
  - b. gehoorvermogen;
  - c. vermogen tot reageren en handelen;
  - d. geestesvermogens, in het bijzonder het beoordelingsvermogen;
  - e. gebruik van stoffen die het gezichtsvermogen, het vermogen tot reageren en handelen en het beoordelingsvermogen kunnen beïnvloeden.
2. Het eerste lid geldt niet voor:
  - a. machinisten met minimale bevoegdheid en rangeerders met minimale bevoegdheid;
  - b. wagencontroleurs;
  - c. machinisten en rangeerders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland, mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste medische geschiktheid;
  - d. leiders werkplekbeveiliging, veiligheidslieden en werktreinbegeleiders, die hun functie hoofdzakelijk in het buitenland uitoefenen, wanneer zij incidenteel hun functie in Nederland uitoefenen en mits zij voldoen aan de in het buitenland geldende eisen betreffende de voor de uitoefening van hun functie vereiste medische geschiktheid.

### **Artikel 27. Eisen betreffende de psychologische geschiktheid**

1. Personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen voldoen aan de bij ministeriële regeling voor de betrokken functie vastgestelde eisen betreffende:
  - a. algemeen verstandelijk vermogen;
  - b. voorstellingsvermogen;
  - c. zelfstandigheid en verantwoordelijkheid;
  - d. reactievermogen, concentratie en aandacht;
  - e. emotionele stabiliteit;
  - f. specifieke, aan de werksituatie gebonden aspecten.
2. Het eerste lid geldt niet voor:

- a. machinisten met minimale bevoegdheid en rangeerders met minimale bevoegdheid;
- b. wagencontroleurs;
- c. machinisten en rangeerders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland, mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste psychologische geschiktheid;
- d. leiders werkplekbeveiliging, veiligheidslieden en werktrein-begeleiders, die hun functie hoofdzakelijk in het buitenland uitoefenen, wanneer zij incidenteel hun functie in Nederland uitoefenen en mits zij voldoen aan de in het buitenland geldende eisen betreffende de voor de uitoefening van hun functie vereiste psychologische geschiktheid.

### **Artikel 28. Keuring**

1. Personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen waarvoor bij of krachtens dit besluit eisen met betrekking tot de medische en psychologische geschiktheid zijn vastgesteld, onderwerpen zich aan een medische keuring en een psychologische keuring.
2. De keuringen worden verricht door een door Onze Minister aange-  
wezen keuringsinstituut dat beschikt over de voor de keuring van  
personeel met een veiligheidsfunctie vereiste onafhankelijke organisatie  
en expertise.
3. De keuringen vinden plaats volgens een door het keuringsinstituut  
vastgesteld en door Onze Minister goedgekeurd keuringsreglement.
4. Het keuringsreglement voorziet in ieder geval in de mogelijkheid tot  
aanvraag van een herkeuring bij bezwaar tegen de uitslag van de keuring  
in eerste aanleg.

### **Artikel 29. Afgifte verklaringen van medische geschiktheid en psychologische geschiktheid**

1. Een verklaring van medische geschiktheid wordt door het keurings-  
instituut afgegeven aan degene die bij een keuring blijkt te voldoen aan de  
voor de betrokken functie vastgestelde eisen met betrekking tot de  
medische geschiktheid.
2. Een verklaring van psychologische geschiktheid wordt door het  
keuringsinstituut afgegeven aan degene die bij een keuring blijkt te  
voldoen aan de voor de betrokken functie vastgestelde eisen met  
betrekking tot de psychologische geschiktheid.
3. Indien het keuringsinstituut van oordeel is dat een keurling slechts  
onder beperkingen of voorwaarden medisch dan wel psychologisch  
geschikt kan worden geacht om de veiligheidsfunctie waarop de keuring  
betrekking heeft, op verantwoorde wijze uit te oefenen, geeft het een  
medische of psychologische verklaring af waarin die beperkingen of  
voorwaarden zijn aangegeven.

### **Artikel 30. Inhoud verklaringen van medische geschiktheid en van psychologische geschiktheid**

- De verklaring van medische geschiktheid en de verklaring van psycholo-  
gische geschiktheid bevatten ten minste de volgende gegevens:
- a. naam van het keuringsinstituut;
  - b. keuringsdatum;
  - c. naam en geboortedatum van de keurling;
  - d. veiligheidsfunctie en, indien van toepassing, de daarbij behorende  
gradatie, waarvoor de keuring heeft plaatsgevonden;
  - e. termijn waarvoor de keurling geschikt is bevonden;

f. eventuele beperkingen of voorwaarden ten aanzien van de geschiktheid, bedoeld in artikel 29, derde lid.

### **Artikel 31. Geldigheidsduur verklaring van medische geschiktheid**

1. Een verklaring van medische geschiktheid, afgegeven aan een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid of aan een veiligheidsman, die de leeftijd van:

- a. veertig jaar nog niet heeft bereikt, is geldig voor de duur van vijf jaar, gerekend vanaf de dag van afgifte;
- b. veertig jaar doch nog niet die van vijftig jaar heeft bereikt, is geldig voor de duur van vier jaar, gerekend vanaf de dag van afgifte;
- c. vijftig jaar heeft bereikt, is geldig voor de duur van twee jaar, gerekend vanaf de dag van afgifte.

2. Een verklaring van medische geschiktheid, afgegeven aan een gereedschapsmachinist of aan een persoon die een der in artikel 2, onderdelen a, c, d en f, genoemde veiligheidsfuncties uitoefent, is geldig voor de duur van vijf jaar, gerekend vanaf de dag van afgifte.

3. Een verklaring van medische geschiktheid verliest haar geldigheid indien bij een tussentijds medisch onderzoek blijkt dat de betrokkene niet of niet langer beschikt over de voor de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vereiste medische geschiktheid.

4. Een tussentijds medisch onderzoek als bedoeld in het derde lid vindt plaats indien bij de organisatie waar de betrokkene werkzaam is, het vermoeden bestaat dat de betrokkene niet langer beschikt over de voor uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vereiste medische geschiktheid.

### **Artikel 32. Geldigheidsduur verklaring van psychologische geschiktheid**

1. Een verklaring van psychologische geschiktheid, afgegeven aan een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid of aan een veiligheidsman, is geldig voor de duur van vijf jaar, gerekend vanaf de dag van afgifte.

2. Een verklaring van psychologische geschiktheid, afgegeven aan een gereedschapsmachinist of aan een persoon die een der in artikel 2, onderdelen a, c, d en f, genoemde veiligheidsfuncties uitoefent, is geldig voor onbepaalde tijd.

3. Een verklaring van psychologische geschiktheid verliest haar geldigheid indien bij een tussentijds psychologisch onderzoek blijkt dat de betrokkene niet of niet langer beschikt over de voor uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vereiste psychologische geschiktheid.

4. Een tussentijds psychologisch onderzoek als bedoeld in het derde lid vindt plaats indien bij de arts die een medische keuring verricht, het vermoeden bestaat dat betrokkene niet of niet langer beschikt over de voor uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vereiste psychologische geschiktheid.

## **HOOFDSTUK IV. BEDRIJFSPAS**

### **Artikel 33. Vrijstelling bedrijfspas**

Het bezit van een geldige bedrijfspas is niet vereist voor:

- a. machinisten, rangeerders, wagencontroleurs en werkreinbegeleiders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland en die slechts dienst doen op het traject tussen de rijksgrens en een nabij die grens

gelegen station, mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste bevoegdheid;

b. treindienstleiders met volledige bevoegdheid.

#### **Artikel 34. Inhoud bedrijfspas**

De bedrijfspas bevat ten minste de volgende gegevens:

- a. naam en geboortedatum van de houder;
- b. aanduiding van de veiligheidsfunctie of veiligheidsfuncties en, indien van toepassing, de daarbij behorende gradatie waarop de bedrijfspas betrekking heeft;
- c. datum van afgifte;
- d. geldigheidsduur;
- e. eventuele beperkingen of voorwaarden ten aanzien van de geschiktheid, bedoeld in artikel 29, derde lid;
- f. naam van degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie waarvoor de bedrijfspas is afgegeven, wordt uitgeoefend.

#### **Artikel 35. Geldigheidsduur bedrijfspas**

1. Een bedrijfspas is geldig voor de duur van vijf jaar, gerekend vanaf de dag van afgifte.

2. Een bedrijfspas verliest zijn geldigheid:

- a. door het verstrijken van de geldigheidsduur;
- b. gedurende de tijd dat de houder niet beschikt over een geldige verklaring van medische geschiktheid en een geldige verklaring van psychologische geschiktheid;
- c. bij wijziging van de op de bedrijfspas vermelde gegevens, bedoeld in artikel 34, onderdelen b en e tot en met g;
- d. gedurende de tijd dat aan de houder de bevoegdheid tot het uitoefenen van zijn functie bij rechterlijke uitspraak is ontzegd.

#### **Artikel 36. Innemen van de bedrijfspas en melding daarvan**

In de gevallen, bedoeld in artikel 35, tweede lid, onderdelen b, c en d, neemt degene die de bedrijfspas heeft afgegeven, de pas in.

#### **Artikel 37. Gelijktelling andere veiligheidsdocumenten aan bedrijfspas**

1. Onze Minister kan andere in verband met de uitoefening van veiligheidsfuncties afgegeven veiligheidsdocumenten gelijkstellen aan de bedrijfspas, mits die documenten ten minste de in artikel 34 bedoelde gegevens bevatten.

2. Voor de toepassing van de artikelen 33, 35 en 36 van dit besluit wordt onder een bedrijfspas mede verstaan een daaraan op grond van het eerste lid gelijkgesteld veiligheidsdocument.

### **HOOFDSTUK V. BEDRIJFSVOERING EN ORGANISATIE-STRUCTUUR**

#### **Artikel 38. Vakinhoudelijke leiding**

1. Degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, draagt zorg voor vakinhoudelijke leiding over de persoon of personen door wie die functie wordt uitgeoefend.

2. Een vakinhoudelijk leidinggevende dient te beschikken over zodanige kennis van en inzicht in de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie en zodanige kennis van de processen en de techniek binnen het spoorwegverkeerssysteem, dat hij personen die de betrokken veiligheidsfunctie uitoefenen kan instrueren, beoordelen en corrigeren ten aanzien van de goede uitoefening van die functie.

#### **Artikel 39. Periodieke herinstructie**

1. Degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, draagt er zorg voor dat de persoon door wie die functie wordt uitgeoefend periodiek een herinstructie volgt ten aanzien van de juiste uitvoering van de functie. Onderdeel van de herinstructie is een beoordeling van de juiste uitvoering van de functie door een vakinhoudelijk leidinggevende.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden vastgesteld betreffende de periodiciteit, de inhoud en de wijze van uitvoering van de herinstructie.

#### **Artikel 40. Voorwaarden met betrekking tot personeelsbeheer**

Degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, niet zijnde een spoorwegonderneming die houder is van een veiligheidsattest, past een systeem van personeelsbeheer toe dat voldoet aan artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de wet en dat is goedgekeurd door Onze Minister.

### **HOOFDSTUK VI. SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 41. Documenten**

Certificaten van bekwaamheid, verklaringen van medische geschiktheid en verklaringen van psychologische geschiktheid worden in tweevoud afgegeven. Een exemplaar is bestemd voor degene die de veiligheidsfunctie uitoefent of gaat uitoefenen, een exemplaar is bestemd voor degene onder wiens gezag betrokkene de veiligheidsfunctie uitoefent of gaat uitoefenen.

#### **Artikel 42. Ontheffing**

1. Onze Minister kan aan machinisten, rangeerders en wagencontroleurs ontheffing verlenen van het bepaalde bij en krachtens dit besluit:

- a. in verband met het over beperkte afstand rijden over een spoorweg waarop dit besluit van toepassing is, in aansluiting op het rijden op een spoorweg waarop dit besluit niet van toepassing is;
- b. indien zij beschikken over naar het oordeel van Onze Minister relevante ervaring die is opgedaan op een spoorweg waarop dit besluit niet van toepassing is.

2. Een ontheffing als bedoeld in het eerste lid kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

#### **Artikel 43. Overgangsregeling met betrekking tot omvang onderzoek kennis en bekwaamheid**

In afwijking van artikel 20, tweede lid, omvat het onderzoek naar de vereiste algemene kennis en bekwaamheid voor de hierna te noemen veiligheidsfuncties tot 1 januari 2006 slechts een theoriegedeelte:

- a. gereedschapsmachinisten;

- b. wagencontroleurs;
- c. leiders werkplekbeveiliging;
- d. veiligheidslieden.

#### **Artikel 44. Overgangsregeling met betrekking tot bestaande bevoegdheden**

1. De bevoegdheid tot het uitoefenen van een veiligheidsfunctie als bedoeld in dit besluit of van een daaraan gelijk te stellen veiligheidsfunctie, die voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit is toegekend door een spoorwegonderneming of door degene onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, blijft onverminderd het derde lid van kracht voor de duur waarvoor zij is toegekend.

2. Voorzover de toekenning van een bevoegdheid als bedoeld in het eerste lid niet wordt gestaafd door de bevoegdhedenadministratie van degene onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, neemt deze binnen vier maanden na de datum van inwerkingtreding van dit besluit een verklaring omtrent die bevoegdheid op in zijn bevoegdhedenadministratie.

3. Indien degene onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, niet binnen vier maanden na inwerkingtreding van dit besluit heeft voldaan aan het tweede lid, vervalt de bevoegdheid tot het uitoefenen van de betrokken veiligheidsfunctie.

#### **Artikel 45. Gelijktelling reeds afgegeven documenten**

Met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit worden certificaten van bekwaamheid, verklaringen van medische geschiktheid, verklaringen van psychologische geschiktheid en bedrijfspassen of daaraan gelijk te stellen documenten, die voor dat tijdstip zijn afgegeven, aangemerkt als certificaten van bekwaamheid, verklaringen van medische geschiktheid, verklaringen van psychologische geschiktheid en bedrijfspassen, die zijn afgegeven op basis van dit besluit.

#### **Artikel 46. Geldigheidsduur reeds afgegeven documenten**

Certificaten van bekwaamheid, verklaringen van medische geschiktheid, verklaringen van psychologische geschiktheid en bedrijfspassen of daaraan gelijk te stellen documenten, die voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit zijn afgegeven, behouden hun geldigheid voor de duur waarvoor zij zijn afgegeven.

#### **Artikel 47. Inwerkingtreding**

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

#### **Artikel 48. Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit spoorwegpersoneel.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 januari 2005, nr. 7.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 3 december 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *eenentwintigste* december 2004

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Het onderhavige besluit strekt tot vaststelling van nadere regels betreffende de veiligheidskwalificaties van personen die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem de functie van machinist of een andere, bij dit besluit aangewezen, veiligheidsfunctie uitoefenen. Deze nadere regels hebben betrekking op de vereiste kennis, bekwaamheid, ervaring en medische en psychologische geschiktheid, op de wijze waarop die kennis, bekwaamheid, ervaring en geschiktheid worden getoetst en op de afgifte van documenten waaruit blijkt dat aan de gestelde eisen wordt voldaan. Voorts wordt, evenals in de huidige wetgeving, de bevoegdheid tot het uitoefenen van veiligheidsfuncties afhankelijk gesteld van het bereiken van een bepaalde minimumleeftijd en worden eisen gesteld aan de beheersing van de Nederlandse taal. Tenslotte bevat het onderhavige besluit nadere regels ten aanzien van de bedrijfsvoering en de organisatie van degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend.

Bij het tot stand brengen van dit besluit is als uitgangspunt gehanteerd: markt waar mogelijk, overheid waar nodig. Voor «markt» ware in dit verband te lezen: de spoorwegondernemingen – de vervoerders – en de bij de spoorweginfrastructuur en het spoorverkeer betrokken overige bedrijven en organisaties. Die «markt», of sector, is immers in eerste instantie verantwoordelijk voor de spoorwegveiligheid en voor de nadere invulling van de voorwaarden voor veiligheid zoals die door de overheid, als verantwoordelijke voor het integrale veiligheidskader, worden gesteld. Een belangrijke factor daarbij is dat spoorwegondernemingen op grond van artikel 33 van de Spoorwegwet verplicht zijn een veiligheidszorgsysteem toe te passen. Ook de overige bedrijven en organisaties hanteren, al of niet via bindende afspraken met opdrachtgevers, in toenemende mate veiligheidszorgsystemen. Zo zal de beheerder van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 16 van de wet, in 2006 een veiligheidsmanagementsysteem hebben ontwikkeld en geïmplementeerd.

De in dit besluit opgenomen nadere regels vormen naar mijn mening in dit verband het noodzakelijke wettelijke veiligheidskader voor bedoeld spoorwegpersoneel.

De in het besluit vervatte nadere regels sluiten nauw aan bij de momenteel geldende praktijknormen. Deze normen zijn enerzijds voortgevloeid uit de veeljarige bedrijfsvoering van spoorwegondernemingen, met name de Nederlandse Spoorwegen. Anderzijds zijn zij gebaseerd op de veiligheidsspecificaties zoals opgenomen in de door de vroegere taakorganisatie Railned B.V. (afdeling Spoorwegveiligheid) ontwikkelde normbladen en in de door de vroegere taakorganisatie Railinfrabeheer B.V. samengestelde reglementen. Zo bestaan er thans reeds eisen ten aanzien van de kennis en bekwaamheid, de medische en psychologische geschiktheid alsmede de taalvaardigheid en leeftijd van veiligheidsfunctionarissen, worden er reeds keuringen verricht en examens afgenomen en worden documenten afgegeven waaruit blijkt dat aan de gestelde eisen wordt voldaan. Ook de in dit besluit opgenomen gradaties in bevoegdheden binnen bepaalde veiligheidsfuncties alsmede de uitwisselbaarheid van bepaalde veiligheidsfuncties sluiten aan bij de bestaande praktijk. Voor een deel zijn bedoelde eisen ook reeds opgenomen in de bestaande regelgeving, te weten het Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen (RDHL).



Railned BV (afdeling Spoorwegveiligheid) is op 1 januari 2003 overgegaan naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat en vormt daar – met ingang van 1 januari 2005 – de Toezichtseenheid Rail. De overige (delen van de) taakorganisaties hanteren vanaf diezelfde datum de naam ProRail.

Het besluit houdt ook in voldoende mate rekening met de toenemende internationalisering van het spoorverkeer door middel van specifieke regels met betrekking tot personeel in dienst van buitenlandse spoorwegondernemingen dat betrokken is bij grensoverschrijdend verkeer. Deze regels komen overeen met hetgeen de spoorwegondernemingen terzake hebben afgesproken in het kader van de Unie van Internationale Spoorwegmaatschappijen (UIC). De Europese Commissie heeft een voorstel voor een richtlijn ingediend voor internationaal gestandaardiseerde kwalificaties van treinpersoneel, te beginnen met machinisten. Gezien het feit dat het voorstel nog in procedure is, kon daarop in het kader van dit besluit nog geen rekening mee worden gehouden.

In het hoofdspoorwegverkeerssysteem wordt op het punt van de veiligheid uitgegaan van drie basisprocessen, te weten:

1. het bedienen en begeleiden van spoorvoertuigen en het samenstellen van treinen alsmede het controleren van de staat van die voertuigen en treinen; de hierbij behorende taken worden verricht door een machinist, rangeerder, wagencontroleur of werktreinbegeleider;
2. het leiden en bijsturen van de verkeersdeelname en het treffen van eerste maatregelen bij onregelmatigheden; de bij dit proces behorende taken worden verricht door een treindienstleider;
3. het verrichten van werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur; de veiligheidstaken bij dit proces worden uitgevoerd door een leider werkplekbeveiliging en een veiligheidsman.

Binnen deze drie basisprocessen zijn de genoemde zeven functies naar mijn mening van essentieel belang voor de veiligheid op en om het spoor. Niet alleen vanwege het takenpakket dat elk van de functies omvat, maar ook, en vooral, door de onderlinge afhankelijkheid van die veiligheidsfuncties in een spoorwegverkeerssysteem dat in vele opzichten ook nog als een gesloten systeem is te beschouwen. Voor de juiste uitoefening van de ene veiligheidsfunctie is de gelijktijdige en adequate uitoefening van een of meer andere veiligheidsfuncties veelal onontbeerlijk; zo kan een machinist niet rijden zonder begeleiding van de treindienstleider of, bij werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur, van de werktreinbegeleider; voor rangeren is zowel een machinist als een rangeerder nodig; de wagencontroleur voert in samenwerking met de machinist de nodige veiligheidscontroles uit voordat de laatste met zijn goederentrein kan vertrekken en bij werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur dragen de leider werkplekbeveiliging, de veiligheidsman, de werktreinbegeleider, de treindienstleider en de machinist gezamenlijk zorg voor de veiligheid van zowel de baanwerkers als het treinverkeer.

Niet aangemerkt als veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 1, onderdeel j, van de Spoorwegwet, zijn de functies van conducteur/chef van de trein, brugwachter, opzichter, voorbereider werkplekbeveiliging en een aantal technische functies zoals storingsmonteur en spanningsdeskundige. Bij de taak van de conducteur is mede in ogenschouw genomen dat door ontwikkelingen bij de verschillende vervoerders een steeds grotere verscheidenheid is ontstaan. Het vertrekproces bij de Thalys-treinen is beduidend anders dan bij NS Reizigers, en is nog weer anders bij de conducteurloze treinen van diverse regionale vervoerders. Het toepassen van een algemene standaard wordt daardoor steeds minder zinvol. Ook bij NS Reizigers zijn functies ontstaan die soms in de plaats komen van de conducteur, zonder hem op alle onderdelen te vervangen. Ook kan een vervoerder ervoor kiezen om de verantwoordelijkheid voor het vertrek bij de machinist te leggen. Door deze

taakheterogeniteit is het opstellen van een standaardisatie voor een standaardtaak niet meer doenlijk. Daarom wordt het aan de vervoerder overgelaten om zijn vertrekproces op veilige wijze in te richten. Bij de beoordeling van vervoerders in het kader van de verlening van een veiligheidsattest is het vertrekproces daarom een vast onderwerp.

Bij de functies die niet zijn aangewezen als veiligheidsfunctie gaat het om functies waarbij geen sprake is van aanmerkelijke invloed op de veiligheid van het spoorverkeer noch van grote samenhang met of afhankelijkheid van de hiervoor genoemde functies. Uiteraard moet bij deze functies, evenals bij eerdergenoemde veiligheidsfuncties, wel sprake zijn van veilige arbeidsomstandigheden maar dat aspect wordt geregeld bij en krachtens de Arbeidsomstandighedenwet. Een belangrijk kader op grond van die wet wordt gevormd door de door de werkgever op te stellen veiligheids- en gezondheidsplannen met daarbij een verplichte risico-inventarisatie en -evaluatie. Voorzover de uitoefening van deze functies in bepaalde situaties toch van enige invloed kan zijn op de spoorwegveiligheid, geldt dan tevens de algemene zorgplicht van degene onder wiens gezag de functie wordt uitgeoefend, bedoeld in artikel 54 van de Spoorwegwet.

Bovendien dient in het kader van het door de betrokken bedrijven reeds op brede schaal toegepaste veiligheidszorgsysteem te worden zeker gesteld dat in zo'n geval de veiligheidsaspecten bij de uitoefening van de functie inderdaad voldoende zorg krijgen. Voor functies waarbij medische geschiktheid een rol kan spelen, kan de Wet Medische Keuringen toepassing vinden.

Bij toepassing van het uitgangspunt «markt waar mogelijk, overheid waar nodig» is het dan ook naar mijn mening niet nodig deze kaders nog verder aan te vullen met nadere regels ten aanzien van bedoelde functies en situaties. Om dezelfde redenen zijn in het onderhavige besluit ook geen nadere regels opgenomen met betrekking tot het aantal veiligheidsfunctionarissen dat bij bepaalde situaties zou moeten worden ingezet.

Het feit dat een veiligheidsfunctie uitsluitend door een daartoe gekwalificeerde veiligheidsfunctionaris kan worden uitgeoefend, vloeit voort uit artikel 53 van de Spoorwegwet.

Het voor ogen staande totale kwalificatieproces voor eerdergenoemde zeven veiligheidsfuncties verloopt volgens de volgende lijnen.

Allereerst is er de opleidingsfase. Deze opleiding wordt voor zover het de veiligheidsfuncties bij deelname aan reizigersverkeer betreft voornamelijk verzorgd door NS Opleidingen; NS Opleidingen verzorgt bedoelde opleidingen ook voor de overige Nederlandse vervoerders van reizigers. Op het gebied van veiligheidsfuncties met betrekking tot railgoederenverkeer is RDP Services B.V. te Rotterdam actief. Voor zover het de veiligheidsfuncties bij werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur betreft wordt de opleiding verzorgd door de Stichting Railinfra Opleidingen.

In het besluit worden geen eisen gesteld aan de initiële opleiding maar wel aan de uiteindelijk te bereiken kwaliteit, zowel op het punt van algemene kennis (bijvoorbeeld op het gebied van spoorwegsysteem en spoorweginfrastructuur, seinstelsels, beveiligingssystemen, rollend materieel, optreden in noodsituaties) als op het punt van bekwaamheid in de uitoefening van de functie in operationele situaties. De voor de betrokken veiligheidsfunctie geldende kwaliteitseisen worden in hoofdlijnen vastgesteld in het onderhavige besluit en nader uitgewerkt door de onafhankelijke exameninstututen die door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn aangewezen. Deze exameninstututen toetsen tevens door middel van landelijk uniforme onderzoeken of aan deze eisen wordt voldaan. Momenteel zijn er twee (nog door de voormalige taakorganisatie

Railned BV aangewezen) exameninstututen actief, te weten de Stichting Examens Railvervoer (voor zover het betreft de veiligheidsfuncties bij verkeersdeelname) en de Stichting Rail Examens (voor zover het betreft de veiligheidsfuncties bij werkzaamheden aan de spoorweg-infrastructuur). De feitelijke uitvoering van de onderzoeken hebben beide stichtingen momenteel opgedragen aan het Bureau voor Toetsing en Certificering, een organisatorisch onafhankelijk onderdeel van de eerdergenoemde Stichting Railinfra Opleidingen.

Na het met goed gevolg afleggen van een onderzoek wordt aan betrokkene een certificaat van bekwaamheid voor de betrokken veiligheidsfunctie afgegeven. De afgifte van certificaten geschiedt door de aangewezen exameninstututen. Het ligt in het voornemen de aanwijzing van de eerdergenoemde instututen te continueren. Gezien de relatief beperkte aantallen examens, het benodigde draagvlak bij de branche, de taak van het exameninstuut om de eisen op te stellen voor de veiligheid-staken die door het instuut worden geëxamineerd en de noodzaak van uniformiteit zullen niet meer of andere exameninstututen worden aangewezen.

Degene die een veiligheidsfunctie gaat vervullen dient tevens te voldoen aan eisen inzake medische en psychologische geschiktheid. Het besluit geeft daarvoor het kader aan; de specifieke eisen worden nader uitgewerkt bij ministeriële regeling. Of aan de gestelde eisen wordt voldaan, wordt aan de hand van een keuringsreglement onderzocht door daartoe door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen onafhankelijke medische en psychologische keuringsinstututen. Momenteel is er reeds een aantal keuringsinstututen – voornamelijk Arbodiensten – actief.

Bij positief resultaat van beide keuringen wordt aan betrokkene een verklaring van medische geschiktheid en een verklaring van psychologische geschiktheid afgegeven door de aangewezen keuringsinstututen. In hoofdzaak de medische keuringen moeten na verloop van tijd opnieuw plaatsvinden; de verklaringen hebben in verband daarmee een beperkte geldigheidsduur.

Ook hier ligt het in het voornemen de aanwijzing van de bestaande instututen te continueren, waarbij er door veranderingen in de markt instututen kunnen bijkomen of wegvallen.

Behalve een kader voor algemene kennis- en bekwaamheidseisen geeft het besluit ook een kader voor de aan de uitoefening van een veiligheidsfunctie noodzakelijk te stellen eisen inzake specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid. Hierbij valt te denken aan kennis van en het kunnen omgaan met het specifieke rollend materieel dat een spoorwegonderneming in dienst heeft of waarmee de veiligheidsfunctionaris in andere zin te maken krijgt, aan wegbekendheid en locatiebekendheid (lay-out van emplacementen, opstel terreinen en rangeerterreinen), aan kennis van lokale voorschriften (beveiligde en onbeveiligde sporen) en aan kennis van de bedrijfsorganisatie en, waar van toepassing, het veiligheidszorgsysteem. Het moge duidelijk zijn dat op dit gebied de overheid geen concrete eisen, per bedrijf of per situatie, kan en wil formuleren («markt waar mogelijk, overheid waar nodig»). De nadere invulling van het in dit besluit aangegeven kader wordt overgelaten aan degene die als eerstverantwoordelijke voor de spoorwegveiligheid moet worden aangemerkt, te weten degene onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend. Het oordeel of betrokkene voldoende specifieke kennis en bekwaamheid bezit kan dan ook slechts bedrijfsintern geschieden. Wel is er de mogelijkheid om een toets ter zake te laten samenvallen met (het praktijkgedeelte van) het uniforme landelijk onderzoek, waarbij de in dit besluit voorgeschreven

vakinhoudelijk leidinggevende van het bedrijf als beoordelaar zal optreden.

Als sluitstuk van het totale kwalificatieproces wordt aan betrokkene een – in geldigheidsduur beperkte – bedrijfspas afgegeven door degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie zal worden uitgeoefend. «Onder wiens gezag» omvat niet alleen de situatie waarin sprake is van een relatie werkgever-werknemer, maar tevens de situatie waarbij betrokkene door zijn reguliere werkgever op basis van een inhuurovereenkomst, een uitzendovereenkomst of een detacheringsovereenkomst ter beschikking staat van een derde, onder wiens rechtstreeks gezag hij de betrokken veiligheidsfunctie uitoefent. Zo wordt in de situatie waarin een machinist die werkzaam is bij een uitzendbureau (de werkgever), wordt ingehuurd door een spoorwegonderneming, de bedrijfspas afgegeven door de spoorwegonderneming en niet door het uitzendbureau.

De bedrijfspas, die aangeeft dat de houder op het moment van afgifte voldoet aan alle eisen die aan de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie worden gesteld, met inbegrip van de daarbij geldende specifieke bevoegdheden en eventuele beperkingen, wijst zowel degene die de pas heeft afgegeven als de houder impliciet op zijn verantwoordelijkheid voor de spoorwegveiligheid bij de uitoefening van de functie. De bedrijfspas speelt voorts een rol bij de handhaving van de voorschriften. Ingevolge artikel 51, derde lid, van de Spoorwegwet is de houder van de bedrijfspas immers verplicht die pas op eerste vordering van de met het toezicht op de naleving onderscheidenlijk de opsporing van strafbare feiten belaste personen te tonen. Om deze redenen bevat het besluit ook een aantal nadere regels die beogen zeker te stellen dat de bedrijfspas een betrouwbaar document is.

Gezien het feit dat het spoorwegsysteem als een gesloten systeem dient te worden beschouwd, kan noch aan het spoorverkeer noch aan werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur worden deelgenomen zonder dat daartoe eerst alle noodzakelijke organisatorische maatregelen door daartoe ingerichte organisaties zijn getroffen. Zo is bijvoorbeeld individuele verkeersdeelname door particuliere bestuurders, zoals op de weg, op het water en in de lucht wel bestaat, in het railverkeer onmogelijk. Uitvoerend personeel staat altijd onder het gezag van een grotere organisatie en bij deze organisatie ligt de voortdurende zorg voor de geschiktheid en bekwaamheid van dat personeel. Uitvloeisel daarvan is dat bij die organisatie ook het eindoordeel ligt of zij de onder haar gezag werkzame personen in staat acht een veiligheidsfunctie op de juiste wijze te vervullen.

Duidelijkheidshalve zij vermeld dat een persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent, moet beschikken over een bedrijfspas van degene onder wiens gezag hij de veiligheidsfunctie op dat moment uitoefent. Zo dient bijvoorbeeld een machinist die zowel voor spoorwegonderneming A als voor spoorwegonderneming B rijdt, te beschikken over een bedrijfspas afgegeven door spoorwegonderneming A én een bedrijfspas afgegeven door spoorwegonderneming B. De bedrijfspas geeft immers ook blijk van het door de houder voldoen aan de eisen op het gebied van de specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid. Voor onderneming B verschilt dit zeer waarschijnlijk met onderneming A, bijvoorbeeld op het gebied van het veiligheidszorgsysteem. Verschil kan er ook zijn op het punt van het type te besturen tractievoertuig en van de te berijden trajecten. Combinatie van meerdere bedrijfspassen in een document, bijvoorbeeld in een zogenaamde «branche pas», is toegestaan.

Het doel van de in dit besluit opgenomen nadere regels ten aanzien van de bedrijfsvoering en de organisatie van degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend is het continueren van de kennis en bekwaamheid van de eenmaal bevoegde veiligheidsfunctionaris en het periodiek zeker stellen dat de functie nog op de beoogde veilige wijze wordt uitgeoefend. Hiertoe verplicht het besluit tot het in de bedrijfsorganisatie inbedden van vakinhoudelijke leiding over degenen die de veiligheidsfunctie(s) uitoefenen, tot een periodieke herinstructie van bedoelde personen en, bij bepaalde bedrijven, tot een zekere vorm van personeelsbeheer in verband met de zorg voor de bedrijfspassen. Het ligt in het voornemen ook op deze punten de bestaande praktijk te continueren.

#### *LASTEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN*

De in het onderhavige besluit gestelde eisen ten aanzien van de algemene kennis en bekwaamheid en de medische en psychologische geschiktheid van personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen, en de voor de toetsing daarvan voorziene procedures brengen informatieverplichtingen met zich mee voor de bedrijven onder wier verantwoordelijkheid veiligheidsfuncties als bedoeld in dit besluit worden uitgeoefend. Het gaat daarbij om een twintigtal spoorwegondernemingen – daaronder begrepen een aantal aannemersbedrijven – die tot de infrastructuur zijn toegelaten, twee exameninstituten en een vijftiental keuringsdiensten – veelal arbodiensten – die met de uitvoering van de medische keuringen en de psychologische keuringen zullen worden belast.

De informatieverplichtingen voor spoorwegondernemingen (inclusief een aantal aannemersbedrijven) betreffen:

- afgifte van een bedrijfspas;
- toepassing van een systeem van personeelsbeheer dat voldoet aan de in artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de Spoorwegwet (uitsluitend voor bedrijven, niet zijnde spoorwegondernemingen die houder zijn van een veiligheidsattest).

Voor de exameninstituten betreft het de volgende informatieverplichtingen:

- opstellen van eisen inzake kennis en bekwaamheid;
- opstellen van een examenreglement;
- afgifte van certificaten van bekwaamheid;
- opstellen en ter goedkeuring voorleggen van exameneisen.

Voor de aangewezen keuringsinstituten gaat het om de volgende informatieverplichtingen:

- opstellen van een keuringsreglement;
- afgifte van verklaringen van medische geschiktheid;
- afgifte van verklaringen van psychologische geschiktheid.

De eisen die worden gesteld ten aanzien van de algemene kennis en bekwaamheid en de medische en psychologische geschiktheid werden in de praktijk reeds gesteld. De betrokken eisen en procedures waren neergelegd in de door de voormalige taakorganisatie Railned BV (afdeling Spoorwegveiligheid) ontwikkelde normbladen, in de door de voormalige taakorganisatie Railinfra-beheer samengestelde reglementen en – voor wat betreft de aannemersbedrijven – in de erkenningsregeling van Railinfra-beheer (veiligheids certificering aannemersbedrijven met addendum spoor, VCA-Spoor).

Ten aanzien van de algemene kennis en vakbekwaamheid van machinisten en rangeerders die hun functie uitoefenen in het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem, zijn additionele eisen gesteld. Deze

eisen vloeien rechtstreeks voort uit Beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 30 mei 2002 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem.

Als overgangsmaatregel zullen de nu in Railned-normen opgenomen vakbekwaamheidseisen voor de veiligheidsfuncties op voordracht van de betrokken examenorganisatie worden goedgekeurd overeenkomstig dit besluit. De examenorganisaties zullen uiterlijk 1 juli 2005 nieuwe exameneisen ter goedkeuring voorleggen, die gebaseerd zijn op de nieuwe spoorwegwetgeving. Hierdoor kan reeds in opleiding zijnd personeel volgens de nu geldende exameneisen worden geëxamineerd. Ook hebben de examenorganisaties zo de gelegenheid om ook de uitwerking van de nieuwe wetgeving in de bedrijfsprocessen van de organisaties in het railverkeer in de nieuwe exameneisen te verwerken.

De voor de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vereiste specifieke, bedrijfsgebonden en taakgebonden kennis en bekwaamheid zal, zoals dat ook thans reeds het geval is, door de betrokken veiligheidsfunctionaris moeten worden opgedaan bij het bedrijf waar hij die veiligheidsfunctie uitoefent. In het Besluit spoorwegpersoneel wordt ter zake van die kennis en bekwaamheid slechts een kader aangegeven, dat nader dient te worden ingevuld door degene onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend.

Teneinde te verzekeren dat personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen, aan het vereiste niveau van kennis en bekwaamheid blijven voldoen, voorziet het Besluit spoorwegpersoneel in regels ten aanzien van de bedrijfsvoering en de organisatie van degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend. Deze dient onder meer te voorzien in vakinhoudelijke leiding over personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen en in periodieke herinstructie van die personen. Ook op deze punten wordt de bestaande praktijk, zoals onder meer vastgelegd in de normbladen van de voormalige taakorganisatie Railned BV, gecontinueerd.

## **Artikelen**

### *Artikel 1*

Anders dan in de Spoorwegwet, waar, in verband met het feit dat de wet zowel op de als zodanig bij koninklijk besluit aangewezen hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen als op bijzondere spoorwegen van toepassing is, voor een machinist de techniek-onafhankelijke aanduiding «bestuurder van een spoorvoertuig» wordt gebezigd, wordt in het voorliggende besluit, dat uitsluitend van toepassing is op hoofdspoorwegen, het begrip machinist gehanteerd.

### *Artikel 2*

Ingevolge artikel 1, onderdeel j, van de Spoorwegwet worden hier de functies aangewezen die, naast de functie van machinist, binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem worden aangemerkt als veiligheidsfunctie. Zoals in het algemeen deel van deze nota van toelichting reeds is uiteengezet, houdt de aanwijzing van juist deze functies niet alleen verband met het feit dat die functies binnen de beschreven basisprocessen van essentieel belang moeten worden geacht voor de veiligheid op en om het spoor maar ook, en vooral, met de onderlinge

afhankelijkheid van die functies binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem.

De daadwerkelijke inzet van bedoelde veiligheidsfunctionarissen, zoals bijvoorbeeld op het gebied van de wagencontrole bij goederentreinen (door een wagencontroleur), het samenstellen van treinen en het geven van aanwijzingen aan een machinist bij het rangeren (door een rangeerder) en het leiden en bijsturen van de verkeersdeelnemers (door een treindienstleider) wordt geregeld bij en krachtens het Besluit spoorverkeer. Ook voor de inzet van veiligheidsfunctionarissen bij werkzaamheden aan de hoofdspoorweginfrastructuur biedt dat besluit de basis.

Alhoewel aan de kwalificaties van een treindienstleider (in dienst van de beheerder) wellicht ook op andere wijze vorm had kunnen worden gegeven, is juist vanwege de in het algemeen deel van deze nota van toelichting beschreven samenhang tussen en afhankelijkheid van de andere veiligheidsfuncties gekozen voor opname van de betrokken eisen in dit besluit. Bovendien zijn die eisen gebaseerd op dezelfde principes als bij de overige veiligheidsfuncties en komen zij in belangrijke mate met elkaar overeen. Opname van bedoelde kwalificaties in het onderhavige besluit bevordert tevens de transparantie en de toegankelijkheid van de regels.

#### *Artikelen 4 tot en met 10*

Binnen de veiligheidsfunctie van machinist, rangeerder, wagencontroleur en treindienstleider is sprake van gradaties in bevoegdheden. Deze gradaties in bevoegdheden worden opgesomd in artikel 3. In de artikelen 4 tot en met 10 worden vervolgens per veiligheidsfunctie en, indien binnen de betrokken veiligheidsfunctie sprake is van gradaties in bevoegdheden, per gradatie, de met de betrokken veiligheidsfunctie onderscheidenlijk de betrokken gradatie corresponderende taken en bevoegdheden opgesomd.

Binnen de functie van machinist is sprake van een viertal gradaties: machinist met volledige bevoegdheid, machinist met beperkte bevoegdheid, machinist met minimale bevoegdheid en gereedschapsmachinist. De functie van rangeerder kent een tweetal gradaties: rangeerder met volledige bevoegdheid en rangeerder met minimale bevoegdheid. Binnen de functie van wagencontroleur wordt een onderscheid gemaakt tussen controle veilige loop en technische controle. De controle veilige loop is gericht op het visueel constateren van gebreken bij goederentreinen die over kortere afstanden rijden.

De technische controle omvat ook controles op slijtage en andere niet-actuele gebreken, en wordt toegepast bij treinen over langere afstanden. Binnen de functie van treindienstleider is sprake van een tweetal gradaties: treindienstleider met volledige bevoegdheid en treindienstleider met minimale bevoegdheid.

Ten aanzien van de veiligheidsfuncties waarbij sprake is van gradaties in bevoegdheden geldt als algemeen uitgangspunt dat de bevoegdheid tot uitoefening van de functie volgens de hoogste gradatie in bevoegdheden tevens de bevoegdheid inhoudt tot uitoefening van de functie volgens de lagere gradatie(s) in bevoegdheden. Zo is een machinist met volledige bevoegdheid tevens bevoegd tot het uitoefenen van de veiligheidsfuncties van machinist met beperkte bevoegdheid, machinist met minimale bevoegdheid en gereedschapsmachinist. Een machinist met beperkte bevoegdheid is tevens bevoegd tot het uitoefenen van de veiligheidsfuncties van machinist met minimale bevoegdheid en gereedschapsmachinist. De functie van machinist met minimale bevoegdheid en die

van gereedschapsmachinist, die voor wat betreft opleiding op vergelijkbaar niveau liggen, verschillen inhoudelijk dermate met elkaar dat de machinist met minimale bevoegdheid niet tevens bevoegd kan zijn tot het uitoefenen van de functie van gereedschapsmachinist. De bevoegdheid van de machinist met beperkte bevoegdheid kan zo nodig worden beperkt tot het uitsluitend uitvoeren van rangeerbewegingen.

Een rangeerder met volledige bevoegdheid is tevens bevoegd tot uitoefening van de functie van rangeerder met minimale bevoegdheid. Een wagencontroleur technische controle is tevens bevoegd tot uitoefening van de functie van wagencontroleur controle veilige loop. Een treindienstleider met volledige bevoegdheid is tevens bevoegd tot uitoefening van de functie van treindienstleider met minimale bevoegdheid.

De in artikel 4, derde lid, en artikel 5, tweede lid, opgenomen zinsnede «die niet zijn voorzien van een technische beveiliging of waar die beveiliging voorkomt dat ander treinverkeer van en naar de betrokken sporen plaatsvindt» beoogt duidelijk te maken dat de machinist met minimale bevoegdheid en de rangeerder met minimale bevoegdheid, die geen kennis behoeven te hebben van bedoelde technische beveiligingen, hun functie slechts mogen uitoefenen wanneer een technische beveiliging daarbij geen daadwerkelijke rol van betekenis speelt. Ook in de situatie bedoeld in het tweede deel van de zinsnede, waar de technische beveiliging ander treinverkeer naar en van de sporen waarop bedoelde machinist zijn functie uitoefent, verhindert, is daar sprake van.

#### *Artikel 11*

Naast het in het kader van de artikelen 4 tot en met 7 gehanteerde algemene uitgangspunt dat de bevoegdheid tot uitoefening van bepaalde veiligheidsfuncties volgens de hoogste gradatie in bevoegdheden tevens de bevoegdheid inhoudt tot uitoefening van die functie volgens de lagere gradatie(s) in bevoegdheden, is er ook sprake van afgeleide bevoegdheden binnen het basisproces van het bedienen en begeleiden van spoorvoertuigen en het samenstellen van treinen. Deze afgeleide bevoegdheden worden mogelijk gemaakt doordat de eisen inzake algemene kennis en bekwaamheid met betrekking tot de afgeleide bevoegdheid ook onderdeel vormen van het pakket aan eisen inzake algemene kennis en bekwaamheid voor de oorspronkelijke bevoegdheid. Hetzelfde geldt ten aanzien van de eisen betreffende de medische en psychologische geschiktheid. Bij het uitoefenen van een afgeleide bevoegdheid dient uiteraard wel aandacht te worden besteed aan mogelijke verschillen in de eisen betreffende specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid als bedoeld in artikel 24.

Machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid zijn tevens bevoegd tot uitoefening van de veiligheidsfuncties van rangeerder met volledige bevoegdheid en rangeerder met minimale bevoegdheid (eerste lid). Machinisten met minimale bevoegdheid zijn tevens bevoegd tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van rangeerder met minimale bevoegdheid (tweede lid).

Voor werktreinbegeleiders geldt dat de afgeleide bevoegdheid tot uitoefening van de functies van rangeerder met volledige bevoegdheid en rangeerder met beperkte bevoegdheid (derde lid) eerst toepassing kan vinden 1 jaar na de inwerkingtreding van dit besluit, wanneer de opleiding daartoe is aangepast (zie ook artikel 43). Hiermee wordt meer flexibiliteit bij de inzet van werktreinbegeleiders beoogd. De noodzakelijke aanpassingen van de opleiding en het onderzoek zijn momenteel in ontwikkeling. Op dit punt wijkt het onderhavige besluit dus af van de bestaande praktijk, maar een en ander is gebaseerd op de wensen uit die praktijk en op nauw



overleg met betrokkenen. Er is op dit punt geen sprake van een toename van administratieve lasten.

De in het eerste tot en met het derde lid voorziene afgeleide bevoegdheden gelden ingevolge het vierde lid voor buitenlandse veiligheidsfunctionarissen slechts voorzover in het land van hun standplaats voor de betrokken veiligheidsfunctie in overeenkomstige afgeleide bevoegdheden is voorzien. Voor de vaststelling of sprake is van afgeleide bevoegdheden, is de veiligheidsfunctie die als hoofdfunctie wordt uitgeoefend, bepalend. Zo is een buitenlandse machinist die in het land van zijn standplaats tevens bevoegd is tot het uitoefenen van de veiligheidsfunctie van rangeerder, daartoe ook in Nederland bevoegd indien hij voldoet aan de ten aanzien van machinisten in Nederland geldende eisen. Met andere woorden: om tevens de veiligheidsfunctie van rangeerder uit te mogen uitoefenen, is het niet nodig dat hij in dit verband tevens voldoet aan de eventueel geldende aanvullende Nederlandse eisen voor rangeerders.

#### *Artikel 12*

De aan de uitoefening van de functie van machinist met volledige bevoegdheid verbonden minimumleeftijd van 21 jaar en de aan de uitoefening van de in artikel 2 aangewezen overige veiligheidsfuncties of van de in artikel 3, eerste lid, onderdelen b tot en met d, aangegeven overige gradaties in de veiligheidsfunctie van machinist verbonden minimumleeftijd van 18 jaar komen overeen met de thans reeds voor de uitoefening van die functies gehanteerde minimumleeftijd.

#### *Artikel 13*

Gesproken en geschreven communicatie spelen een grote rol bij het uitoefenen van veiligheidsfuncties binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem. In verband hiermede dienen personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen, de daarbij gebruikelijke procescommunicatie te kunnen voeren en begrijpen. Onder procescommunicatie wordt in dit verband verstaan de voor een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg noodzakelijke communicatie tussen de verschillende veiligheidsfunctionarissen bij de drie basisprocessen, genoemd in het algemeen deel van deze nota van toelichting. Met uitzondering van gereedschapsmachinisten en veiligheidslieden dienen personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen, te beschikken over de daartoe vereiste mate van beheersing van de Nederlandse taal. Bij de twee genoemde veiligheidsfuncties is bedoelde specifieke taalbeheersing niet vereist omdat, vanuit het oogpunt van spoorwegveiligheid, procescommunicatie geen essentieel onderdeel is van de tot die functies behorende taken. Gebruikelijk is wel dat zij, vanuit het oogpunt van veilige arbeidsomstandigheden, de door de werkploeg gebruikte taal in voldoende mate kunnen begrijpen en spreken.

De taalvaardigheid van personeel bij werkzaamheden aan de infrastructuur is uitgebreid onderwerp van overleg met de betrokken organisaties geweest. Ook zijn daarmee, met instemming van de infrabeheerder, toen nog NS Railinfrabeheer, praktijkproeven gedaan, die naar tevredenheid zijn verlopen. De behoefte om de taalvaardigheid van de veiligheidsman en de gereedschapsmachinist te laten bepalen door de op de werklocatie gebruikte taal, hangt rechtstreeks samen met de openstelling van de markt voor dergelijke werken voor buitenlandse aannemers. Voor het vaktechnische werk maken zij normaliter gebruik van hun eigen personeel, dat de Nederlandse taal gewoonlijk niet machtig is. Een Nederlands sprekende veiligheidsman of gereedschapsmachinist zal zich niet met dit buitenlandse personeel kunnen verstaan. Daarentegen zal de betrokken buitenlandse aannemer met regelmaat gebruik kunnen

maken van personeel uit zijn eigen land, dat de benodigde Nederlandse examens heeft afgelegd. De onderlinge communicatie kan dan probleemloos in de moedertaal plaatsvinden. Voor die functionarissen die niet alleen binnen de werkplek, maar ook met Nederlandse functionarissen buiten de werkplek moeten communiceren, is vaardigheid in de Nederlandse taal wel een vereiste. Dit betreft in het bijzonder de leider werkplekbeveiliging en de werktreinbegeleider, die met het personeel van de beheerder moeten kunnen communiceren.

De gestelde eis met betrekking tot het beheersen van de Nederlandse taal geldt onverkort ook voor veiligheidsfunctionarissen, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland. Algemeen principe bij het spoorverkeer is dat spoorwegpersoneel met een veiligheidsfunctie de taal van het land waar het rijdt, voldoende beheerst om de in het verkeer gebruikelijke procescommunicatie te kunnen voeren met de treindienstleiding.

#### *Artikelen 14 tot en met 19*

De vaststelling van de eisen met betrekking tot kennis en bekwaamheid vindt plaats door de exameninstututen die door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn aangewezen, en zijn onderworpen aan ministeriële goedkeuring. In de artikelen 14 tot en met 19 wordt per veiligheidsfunctie de bandbreedte voor deze eisen aangegeven. De te stellen eisen zullen voor een belangrijk deel worden ontleend aan de specificaties zoals opgenomen in de door de afdeling spoorwegveiligheid van de voormalige taakorganisatie Railned BV met betrekking tot de uitoefening van veiligheidsfuncties ontwikkelde normbladen.

Aan de exameninstututen wordt hiermee een belangrijke rol toegedacht in de voortgaande ontwikkeling van de vakbekwaamheid van personeel dat een veiligheidsfunctie uitoefent. Indien daartoe aanleiding bestaat, kan de Minister van Verkeer en Waterstaat een exameninstuut verzoeken om voorstellen tot aanpassing van exameneisen te doen.

De in artikel 14, tweede lid, bedoelde buitenlandse machinisten en de in artikel 15, tweede lid, bedoelde buitenlandse rangeerders en werktreinbegeleiders behoeven niet te voldoen aan de Nederlandse eisen mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste bekwaamheid. Met inachtneming van artikel 24 van het besluit wordt dit personeel uitsluitend geïnstrueerd voor de op een specifiek grensbaanvak relevante regelgeving en de daar aanwezige seinen, zodat toetsing door middel van een landelijk onderzoek voor deze categorie niet wel mogelijk is. Hetzelfde geldt voor de in het tweede lid van artikel 16 bedoelde buitenlandse wagencontroleurs voor zover het gaat om de uitoefening van die functie tussen de rijksgrens en een nabij die grens gelegen station. Aangezien voor de uitoefening van de functie van wagencontroleur geen specifieke kennis van het Nederlandse hoofdspoorwegverkeerssysteem is vereist, kan de voorziene vrijstelling voor grensdienstbaanvakken zonder bezwaar ook gelden indien de betrokken wagencontroleur dienst doet voorbij een nabij de grens gelegen station.

De voorziene vrijstellingen voor buitenlandse machinisten, rangeerders en wagencontroleurs sluiten aan bij de reeds vele jaren in de praktijk bestaande situatie voor de zogenaamde grensdienstbaanvakken, die is gebaseerd op afspraken tussen spoorwegondernemingen in het kader van de Unie van Internationale Spoorwegmaatschappijen (UIC).

Het ligt in het voornemen om als stations bedoeld in artikel 14, tweede lid, en in artikel 15, tweede lid, de volgende stations aan te wijzen: Nieuweschans, Hengelo, Enschede, Arnhem, Venlo, Heerlen, Maastricht, Weert, Roosendaal en Sas van Gent.

De vakkennis voor personeel met veiligheidstaken kan worden verdeeld in algemene toepasbare standaardkennis en specifieke, bedrijfsgebonden en locatiegebonden kennis. Tot de standaardkennis behoren kennis van het landelijk geldende stelsel van processen, kennis van de in het Besluit spoorverkeer opgenomen algemene gedragsregels voor een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorwegen alsmede kennis van de technische principes van voertuigen en van de spoorweginfrastructuur, een en ander zoals aangegeven in de artikelen 14 tot en met 19.

Omdat de beheersing van deze standaardkennis een eerste vereiste is voor een veilige taakuitvoering, en omdat deze voor een ieder met dezelfde veiligheidsfunctie gelijk van inhoud is (waar nodig rekening houdend met de eventueel binnen die functie aangebrachte gradaties in bevoegdheden) wordt hiervoor een landelijk onderzoek voorgeschreven. Hierdoor wordt tegelijk de uniformiteit in de interpretatie en toepassing van deze kennis bevorderd.

Het landelijk onderzoek bestaat in beginsel uit een theoriegedeelte en een praktijkgedeelte (tweede lid). Het praktijkgedeelte is gericht op de algemene vaardigheid bij de functieervulling. De beoordeling op het kunnen bedienen van specifieke voertuigtypen is een onderdeel van de bedrijfsgebonden kennis die wordt beoordeeld door de organisatie onder wiens gezag de betrokkene zijn functie zal uitoefenen.

Omdat de verkeersgedragsregels en seingeving in Nederland sterk afwijken van die in de buurlanden, wordt voor machinisten en rangeerders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats in het buitenland hebben en die dienst doen voorbij een nabij de grens gelegen, door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen, station als aangegeven in de toelichting bij de artikelen 14 tot en met 19, een onderzoek naar de theoretische kennis verlangd. Dit onderzoek zal zich zo veel mogelijk richten op een toets van de kennis en bekwaamheid die is benodigd voor de te berijden trajecten. Door de in het buitenland reeds opgedane rijervaring als machinist of rangeerder is het niet nodig ook een praktijkexamen te doen, maar volstaat een bedrijfsinterne beoordeling (derde lid).

Het onderzoek zal worden verricht door een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen exameninstituut dat beschikt over de voor de examinering van personeel met een veiligheidsfunctie vereiste onafhankelijke organisatie en expertise (vierde lid) en volgens een door het aangewezen exameninstituut vastgesteld en door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd examenreglement (zesde lid). Zoals in het algemeen deel van deze nota van toelichting reeds is gesteld, is er op dit moment in de huidige praktijk sprake van twee exameninstituten, één ten behoeve van veiligheidsfuncties bij verkeersdeelname (de Stichting Examens Railvervoer) en één ten behoeve van veiligheidsfuncties bij werkzaamheden aan de infrastructuur (de Stichting Rail Examens). Doordat de thans aangewezen exameninstituten beide gebruik maken van dezelfde organisatie voor de uitvoerende activiteiten, bestaat een grote mate van overeenstemming in beider werkwijze.

Aangezien de eisen ten aanzien van algemene kennis en bekwaamheid waaraan machinisten met minimale bevoegdheid en rangeerders met minimale bevoegdheid dienen te voldoen, zich niet lenen voor toetsing op landelijk niveau, voorziet het vijfde lid in toetsing door de vakinhoudelijk leidinggevende, bedoeld in artikel 38, tweede lid.

#### *Artikel 21*

Artikel 21, eerste lid, voorziet in een grondslag voor een ministeriele regeling voor het vaststellen van normen voor de omvang en inhoud van de rijervaring die een machinist moet opdoen voordat deze tot het praktijkgedeelte van het onderzoek mag worden toegelaten. De in het tweede lid bedoelde voorwaarden hebben onder meer betrekking op de didactische en inhoudelijke praktijkbegeleiding, de lengte van de trajecten waarop wordt dienstgedaan, het materieel waarmee wordt gereden en het oefenen van ongebruikelijke situaties. De uiteenlopende situaties maken hiervoor «maatwerk» wenselijk.

Bedoelde normen en voorwaarden zijn nodig om, waar praktijkprogramma's sterk afhankelijk zijn van de bedrijfsvoering van de betrokken spoorwegonderneming, een landelijke harmonisatie van het eindresultaat van dit toelatingscriterium voor het praktijkonderzoek te kunnen bewerkstelligen. Met opleidingsprogramma's en normen als in dit artikel bedoeld is reeds de nodige ervaring opgedaan. Ook de duur van de praktijkervaring, 40 onderscheidenlijk 20 dagen, komt overeen met reeds gehanteerde veiligheidsnormen.

Waar bij het praktijkprogramma ook daadwerkelijk de functie wordt uitgeoefend, zij het onder begeleiding en verantwoordelijkheid van een daartoe bevoegde veiligheidsfunctionaris, ligt het in de rede de ingevolge artikel 12 geldende minimumleeftijd van 21 jaar, onderscheidenlijk 18 jaar, ook reeds te verbinden aan deelname aan het praktijkprogramma.

#### *Artikelen 22 en 23*

Aan degene die bij het centrale landelijke onderzoek blijkt te voldoen aan de bij en krachtens het onderhavige besluit gestelde eisen betreffende algemene kennis en bekwaamheid zal door het exameninstituut een certificaat van bekwaamheid worden afgegeven.

Het besluit voorziet niet in vaststelling van een uniform model voor het certificaat van bekwaamheid. Gemeend wordt dat kan worden volstaan met het opsommen van de gegevens die in ieder geval op het certificaat moeten worden vermeld.

#### *Artikel 24*

Voor een goede taakuitvoering dient personeel met een veiligheidsfunctie in aanvulling op de in het centrale landelijke onderzoek getoetste kennis en bekwaamheid ook te beschikken over kennis van processen en technieken die eigen zijn aan de organisatie en de locatie waar zij werkzaam zijn. Met name valt daarbij te denken aan kennis van lokale voorschriften, wegbekendheid van de te berijden baanvakken, bediening en controle van de voertuigtypen waarmee wordt gereden en kennis van de organisatie van het eigen bedrijf en van het door de spoorwegonderneming gehanteerde veiligheidszorgsysteem, bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel b, van de wet. Onder lokale voorschriften worden onder meer begrepen de regels voor het gebruik van de sporen op een station en voor de rangeerdienst aldaar, en voorschriften op basis van andere wet- of regelgeving zoals die betreffende het milieu of de geluidsemissies.

Het tweede lid bevat een globaal overzicht van bedoelde specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden en locatiegebonden kennis en bekwaamheid. Het is daarmee richtinggevend voor de invulling van die kennis door de organisatie onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend. Personen die de veiligheidsfunctie van machinist in het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem uitoefenen dienen kennis te hebben van de ingevolge paragraaf 4.1.2. van

de bijlage bij Beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie van de Europese gemeenschappen van 30 mei 2002 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 96/48/EG (PbEG L 245) voorgeschreven Handleiding bestuurder en Materieelgids bestuurder. De Handleiding bevat de voor de bestuurder noodzakelijke procedures in verband met de bereiden lijnen en het gebruikte rollend materieel. De gegevens over het rijden van het rollend materieel zijn opgenomen in de Materieelgids. De Handleiding wordt door de spoorwegonderneming geschreven en bevat de door de beheerder verstrekte gegevens. De Materieelgids wordt door de spoorwegonderneming voorbereid. Personen die de veiligheidsfunctie van machinist of treindienstleider in het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem vervullen, dienen tevens kennis te hebben van bijlage A van de bijlage bij de hiervoor genoemde Beschikking. Bijlage A bevat voorschriften voor de veiligheidscommunicatie, op het gebied van aard en structuur van de berichten alsmede op het gebied van de communicatiemethodologie, tussen treindienstleider en machinist.

#### *Artikel 25*

Of de betrokkene beschikt over de voor uitoefening van de veiligheidsfunctie vereiste kennis en bekwaamheid, dient te worden beoordeeld door een vakinhoudelijk leidinggevende als bedoeld in artikel 38, tweede lid. De wijze waarop instructie en beoordeling plaatsvinden, moeten zijn beschreven in het veiligheidszorgsysteem van de betrokken organisatie. Verwezen moge worden naar artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de wet. Hierdoor is een adequaat en preventief toezicht op het behoorlijk inhoud geven aan de verantwoordelijkheid van de organisatie mogelijk.

#### *Artikelen 26 en 27*

De eisen ten aanzien van de medische en psychologische geschiktheid waaraan personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen, moeten voldoen, worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Het eerste lid van de artikelen 26 en 27 geeft daarvoor het normenkader aan.

Dit normenkader richt zich op twee aspecten: het goed kunnen waarnemen en het goed kunnen handelen en reageren op waarnemingen, met als uitgangspunt de veiligheid van het spoorwegverkeerssysteem. Aspecten die primair betrekking hebben op de veiligheid en de gezondheid van de betrokkene zelf, zijn geregeld bij of krachtens de Arbeidsomstandighedenwet.

In verband met de aard van hun taak is het niet noodzakelijk in het kader van dit besluit eisen te stellen aan de medische en psychologische geschiktheid van machinisten met minimale bevoegdheid, rangeerders met minimale bevoegdheid en wagencontroleurs (onderdelen a en b). Het gaat hier om functies waarbij in veel mindere mate dan bij de andere veiligheidsfuncties anderen in gevaar kunnen worden gebracht door onvoldoende geschiktheid van genoemde functionarissen. Dat betekent uiteraard niet dat zij niet medisch of psychologisch geschikt behoeven te zijn voor hun functie. De beoordeling daarvan wordt overgelaten aan degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend. Ook hier geldt voorts de zorgplicht, bedoeld in artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de wet.

Machinisten en rangeerders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland, behoeven niet te voldoen aan de bij en krachtens het onderhavige besluit gestelde eisen ten aanzien van de medische en

psychologische geschiktheid mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste medische en psychologische geschiktheid.

Leiders werkplekbeveiliging, veiligheidslieden en werktreinbegeleiders, die hun functie hoofdzakelijk in het buitenland uitoefenen, behoeven, wanneer zij incidenteel hun functie in Nederland uitoefenen, evenmin te voldoen aan de bij en krachtens dit besluit gestelde eisen ten aanzien van de medische en psychologische geschiktheid mits zij voldoen aan de in het buitenland geldende eisen betreffende de voor de uitoefening van hun functie vereiste medische en psychologische geschiktheid.

Bij specifieke, aan de werksituatie gebonden, aspecten als bedoeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel f, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het in bepaalde situaties met gezag kunnen optreden.

#### *Artikel 28*

De medische keuringen zullen worden uitgevoerd door keuringsorganisaties die daartoe zijn aangewezen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Met een soortgelijke aanwijzing door het voormalige Railned is al een aantal jaren ervaring opgedaan. Om een deskundige beoordeling van de medische geschiktheid van de keurling mogelijk te maken, zal de keuring worden uitgevoerd door een gecertificeerde Arbodienst of een vergelijkbaar gekwalificeerd keuringsinstituut, waarvan de keuringsartsen uit eigen aanschouwing bekend zijn met de uitoefening van veiligheidsfuncties.

De psychologische keuringen zullen worden uitgevoerd door organisaties die daarvoor door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn aangewezen. Ook hier is met een soortgelijke aanwijzing door het voormalige Railned al een aantal jaren ervaring opgedaan. De psychologische keuringen worden uitgevoerd door op dit gebied gespecialiseerde testorganisaties die hetzij zelf zijn aangesloten bij het Nederlands Instituut voor Psychologie hetzij waarvan de voor hen werkzame psychologen bij dat instituut zijn aangesloten. De testpsychologen moeten uit eigen aanschouwing bekend zijn met de uitoefening van veiligheidsfuncties.

De keuringen zullen plaatsvinden volgens een door het keuringsinstituut vastgesteld en door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd keuringsreglement. Het keuringsreglement zal in de eerste plaats een regeling ter zake van de keuringen inhouden. Daarnaast zal het keuringsreglement in ieder geval voorzien in de mogelijkheid tot het verrichten van een herkeuring.

#### *Artikel 29*

Aan degene die bij de keuring blijkt te voldoen aan de bij en krachtens het onderhavige besluit gestelde eisen betreffende medische en psychologische geschiktheid zal door het keuringsinstituut een verklaring van medische geschiktheid onderscheidenlijk een verklaring van psychologische geschiktheid worden afgegeven.

Het derde lid beoogt binnen het kader van de gestelde medische en psychologische eisen waar nodig een geïndividualiseerde benadering van de keurling mogelijk te maken, die kan voorkomen dat deze zijn functie volledig moet opgeven en daardoor eventueel geheel of gedeeltelijk arbeidsongeschikt wordt. Van essentieel belang is daarbij de waarborg dat de betrokken veiligheidsfunctie op het beoogde veiligheidsniveau kan blijven worden uitgeoefend.

### *Artikel 30*

Ook voor wat betreft de verklaring van medische geschiktheid en de verklaring van psychologische geschiktheid is afgezien van vaststelling van een uniform model. Gemeend wordt dat kan worden volstaan met het opsommen van de gegevens die de verklaringen minimaal dienen te bevatten.

### *Artikel 31*

Omdat tekortkomingen die op latere leeftijd kunnen ontstaan bij machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid en bij veiligheidslieden, ernstige risico's met zich kunnen brengen, wordt voor hen de periode tussen twee keuringen bij het stijgen van de leeftijd korter. Indien zij de leeftijd van veertig jaar nog niet hebben bereikt, is de geldigheidsduur van de verklaring van medische geschiktheid gesteld op vijf jaar. Bij het overschrijden van de leeftijd van veertig jaar bedraagt de geldigheidsduur vier jaar, en bij het overschrijden van de leeftijd van vijftig jaar twee jaar.

Verklaringen van medische geschiktheid, afgegeven aan gereedschapsmachinisten, rangeerders met volledige bevoegdheid, treindienstleiders, leiders werkplekbeveiliging en werktreinbegeleiders hebben in beginsel een geldigheidsduur van vijf jaar.

### *Artikel 32*

Alleen voor machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid en voor veiligheidslieden is een periodieke herhaling van de psychologische keuring gewenst vanwege de ernstige risico's die tekortkomingen bij hun functievervulling met zich kunnen brengen. In verband hiermede is aan verklaringen van psychologische geschiktheid, afgegeven aan machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid en aan veiligheidslieden, een geldigheidsduur van vijf jaar verbonden. Voor gereedschapsmachinisten, rangeerders met volledige bevoegdheid, treindienstleiders, leiders werkplekbeveiliging en werktreinbegeleiders heeft de psychologische keuring in beginsel een eenmalig karakter. De verklaring van psychologische geschiktheid is in verband hiermede in beginsel geldig voor onbepaalde tijd. Indien na het ondergaan van de initiële keuring twijfel rijst aan de psychologische geschiktheid van betrokkene, kan een nieuwe psychologische keuring nodig zijn.

### *Artikel 33*

Het bezit van een geldige bedrijfspas is niet vereist voor treindienstleiders met volledige bevoegdheid. Treindienstleiders met volledige bevoegdheid werken uitsluitend in de seinzaal van een verkeersleidingpost, veelal op een vaste lokatie, en nooit buiten. Een bedrijfspas heeft voor hen daardoor geen toegevoegde waarde naast de daar toch reeds aanwezige medewerkersadministratie. Het staat degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van treindienstleider met volledige bevoegdheid wordt uitgeoefend, in dit geval de beheerder bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de wet, uiteraard vrij om aan die veiligheidsfunctionaris een interne «bedrijfspas» uit te reiken.

Machinisten, rangeerders, wagencontroleurs en werktreinbegeleiders, in dienst van een in het buitenland gevestigde (spoorweg)onderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland en die slechts dienst doen op grensdienstbaanvakken, behoeven niet te voldoen aan de verplichting tot het hebben van een geldige bedrijfspas mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste bevoegdheid. Zoals hiervoor in de toelichting op

de artikelen 14 en 15 is gesteld, is dit personeel specifiek geïnstrueerd voor het betrokken grensbaanvak, als een aanvulling op hun bevoegdheid in het eigen land. Daarom wordt volstaan met het in algemene zin verwijzen naar de daar bestaande regelingen. Omdat hun bevoegdheid voor het Nederlandse deel van het grensbaanvak geen zelfstandige betekenis heeft, wordt geen bedrijfspas verlangd.

#### *Artikel 34*

Evenmin als dat het geval is met het certificaat van bekwaamheid, de verklaring van medische geschiktheid en de verklaring van psychologische geschiktheid is voor de bedrijfspas voorzien in vaststelling van een uniform model. Naar het voorkomt kan worden volstaan met het opsommen van de gegevens die de bedrijfspas minimaal dient te bevatten. De instanties die bevoegd zijn tot afgifte van bedrijfspassen, kunnen naast de minimaal voorgeschreven gegevens ook andere informatie met betrekking tot de bevoegdheid van de houder op de pas vermelden.

De tot nu toe in de praktijk gehanteerde pas is uitgevoerd op A6- of creditcardformaat, met een standaard kleur en ondergrond. Het wordt aan de verstreckende organisaties overgelaten om het huidige model pas ook in de toekomst te gebruiken.

#### *Artikel 37*

In de praktijk maken aannemersbedrijven en hun personeel veelal gebruik van een zogenaamd veiligheidspaspoort. In dit veiligheidspaspoort worden de algemene bevoegdheden van de houder bij aannemerswerkzaamheden aangegeven. Indien de houder tevens veiligheidsfunctionaris is, bevat het paspoort tevens de bij de uitoefening van die functie behorende specifieke bevoegdheden.

Het eerste lid voorziet in de mogelijkheid tot gelijkstelling van bedoelde veiligheidspaspoorten en andere veiligheidsdocumenten aan de bedrijfspas. Uiteraard komen de bedoelde documenten uitsluitend voor gelijkstelling aan de bedrijfspas in aanmerking indien zij ten minste de in artikel 34 bedoelde gegevens bevatten.

Het tweede lid strekt ertoe de overigens ten aanzien van de bedrijfspas gestelde eisen tevens te doen gelden voor de aan de bedrijfspas gelijkgestelde documenten.

#### *Artikel 38*

Door een gestructureerde vakinhoudelijke leiding wordt een belangrijke waarborg gegeven voor het behoud en verder ontwikkelen van de vakbekwaamheid. Het tweede lid bevat in verband daarmee ook kwalitatieve eisen waaraan een vakinhoudelijk leidinggevende moet voldoen. Het ontmoet geen bezwaar wanneer bepaalde taken op het gebied van de vakinhoudelijke leiding worden verricht door anderen dan de vakinhoudelijk leidinggevende, doch de leidinggevende (de zogenaamde «vakbaas») behoudt wel de volledige verantwoordelijkheid daarvoor.

#### *Artikel 39*

Nadat de voor de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vereiste vakkennis is verworven, is het nodig die kennis nadien op hetzelfde niveau te houden en het vakinhoudelijk goed functioneren van personeel met veiligheidsfuncties periodiek te beoordelen. Hiertoe dient de periodieke herinstructie. De periodiciteit en de inhoud van alsmede de



wijze waarop herinstructie plaatsvindt, wordt in principe vrij gelaten, vanwege de vele uiteenlopende functies en bijbehorende situaties en organisaties waarbinnen zij wordt uitgevoerd. Zo nodig kan de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere normen terzake vaststellen.

#### *Artikel 40*

Aan het spoorverkeer kan, in verband met alle noodzakelijke organisatorische voorbereidingen, alleen worden deelgenomen door daarop ingerichte organisaties. Individuele verkeersdeelname door particuliere bestuurders, zoals op de weg, op het water en in de lucht wel bestaat, komt in het railverkeer niet voor. Uitvoerend personeel staat dan ook altijd onder het gezag van een spoorwegonderneming, van de beheerder of van een derde die betrokken is bij het hoofdspoorwegverkeerssysteem. Bij deze organisaties ligt de voortdurende zorg voor de geschiktheid en bekwaamheid van de onder haar gezag werkzame personen. Uitvloeisel daarvan is dat bij die organisaties ook het eindoordeel ligt of zij de onder haar gezag werkzame personen in staat achten een veiligheidsfunctie goed te vervullen. De organisatie maakt zulks kenbaar door het verstrekken van een bedrijfspas. Het verstrekken van een bedrijfspas dient naar mijn mening met de nodige zorgvuldigheid te geschieden. Spoorwegondernemingen die houder zijn van een veiligheidsattest, waarborgen deze zorgvuldigheid in hun veiligheidszorgsysteem. Andere organisaties die bedrijfspassen verstrekken en die geen veiligheidszorgsysteem als bedoeld in artikel 32, eerste lid, onderdeel b, van de wet hebben – bijvoorbeeld bedrijven die zich richten op het ter beschikking stellen van personeel dat bevoegd is tot het uitvoeren van veiligheids-taken – moeten voldoen aan de in artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de Spoorwegwet gestelde eisen met betrekking tot personeelsbeheer.

#### *Artikel 41*

Door de afgifte in tweevoud wordt op eenvoudige wijze bereikt dat personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen kunnen aantonen – bijvoorbeeld bij verandering van werkgever – dat zij aan de betrokken eisen voldoen. Omdat de organisatie onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, de opdrachtgever voor een keuring of onderzoek is, heeft ook die organisatie aanspraak op een exemplaar van het betrokken document.

#### *Artikel 42*

In een aantal situaties is het niet noodzakelijk – en lijkt het overigens ook niet redelijk – dat machinisten, rangeerders en wagencontroleurs in alle opzichten volledig aan de bij en krachtens dit besluit vastgestelde eisen (zouden moeten) voldoen. Daarbij valt in de eerste plaats te denken aan machinisten, rangeerders en wagencontroleurs, die hun functie hoofdzakelijk uitoefenen op spoorwegen waarop dit besluit niet van toepassing is en die, in aansluiting op het rijden over een dergelijke spoorweg, over beperkte afstand rijden over een spoorweg waarop dit besluit van toepassing is. Daarbij gaat het met name om personeel van een grote industrie met een van een technische beveiliging voorzien bedrijfs-spoorwegnet, om medewerkers van een stoomtreindienst die begint op een niet van technische beveiliging voorzien spoor of om metro-bestuurders op een met light rail bereden baanvak. In de tweede plaats valt te denken aan machinisten, rangeerders en wagencontroleurs die bij het in dienst treden bij een hoofdnetvervoerder reeds beschikken over ervaring met het rijden over spoorwegen waarop dit besluit niet van toepassing is. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om metrobestuurders die in dienst komen bij een hoofdnetvervoerder.

Artikel 42 voorziet in de mogelijkheid om in de hier bedoelde gevallen – al dan niet onder beperkingen – ontheffing te verlenen van het bepaalde bij en krachtens dit besluit, waarbij – al naar gelang de concrete situatie van het geval – aan de ontheffing voorschriften kunnen worden verbonden die op die concrete situatie zijn afgestemd.

#### *Artikel 43*

Voor gereedschapsmachinisten, wagencontroleurs, leiders werkplekbeveiliging en veiligheidsslieden omvat het in artikel 20 bedoelde onderzoek naar de algemene kennis en bekwaamheid tot 1 januari 2006 slechts een theoriegedeelte. Dit is in overeenstemming met de huidige praktijk. Gezien het feit dat voor de uitoefening van de bedoelde veiligheidsfuncties het goed (kunnen) optreden, oordelen, communiceren en handelen een steeds belangrijker rol gaat spelen, en het al dan niet voldoen aan deze kwalificaties slechts in het kader van een praktijkonderzoek kan worden getoetst, voorziet artikel 20 in uitbreiding van het onderzoek voor deze veiligheidsfuncties met een praktijkgedeelte. Gezien de voor deze uitbreiding van het onderzoek benodigde voorbereidingstijd is gekozen voor invoering per 1 januari 2006.

#### *Artikelen 44 tot en met 46*

Personen aan wie voor het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige besluit de bevoegdheid tot het uitoefenen van een veiligheidsfunctie is toegekend, zullen ingevolge artikel 44 die bevoegdheid na dat tijdstip mogen blijven uitoefenen voor de duur waarvoor zij is verleend. De hier getroffen voorziening laat onverlet dat zij ingevolge artikel 39 van het onderhavige besluit periodiek een herinstructie ten aanzien van de juiste uitvoering van de betrokken functie dienen te volgen.

De in de artikelen 45 en 46 getroffen voorzieningen ten aanzien van documenten die zijn afgegeven voor het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige besluit beogen een geleidelijke overgang naar het nieuwe systeem mogelijk te maken door die documenten gelijk te stellen aan op basis van het Besluit spoorwegpersoneel afgegeven documenten (artikel 45) en die documenten hun geldigheid te doen behouden voor de duur waarvoor zij zijn afgegeven. Eerder afgegeven documenten waaraan niet een bepaalde geldigheidsduur is gekoppeld, blijven ook onder het nieuwe systeem onbeperkt geldig.

#### *Artikel 47*

Gezien de samenhang van een groot aantal bepalingen van dit besluit met bepalingen in de Spoorwegwet en in het Besluit spoorverkeer is aangesloten bij de in de wet (artikel 127) en in dat besluit opgenomen inwerkingtredingsbepaling waarin de mogelijkheid wordt geboden om artikelen of onderdelen daarvan op verschillende tijdstippen in werking te laten treden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs