

240

Besluit van 3 mei 2011, houdende vaststelling van voorschriften met betrekking tot de bekwaamheid en geschiktheid van spoorwegpersoneel met een veiligheidsfunctie (Besluit spoorwegpersoneel 2011)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 8 december 2010, nr. VENW/BSK-2010/181313, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de gemeenschap besturen (PbEU L 315) en de artikelen 1, onderdeel j, 36, tweede lid, 49, 50, 51, 51a, achtste lid, 51b, derde lid en 52 van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 14 januari 2011, nr. W14.10.0554/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 27 april 2011, nr. IENM/BSK-2011/51548, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

categorie B: vervoer van reizigers, vervoer van goederen;

TSI Exploitatie: bijlage bij beschikking 2006/920/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 11 augustus 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem «Exploitatie en beheer van het treinverkeer» van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PbEU L 359);

wet: Spoorwegwet.

Artikel 2

Als veiligheidsfuncties binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem worden aangewezen de functies van:

- a. machinist met volledige bevoegdheid;
- b. machinist met beperkte bevoegdheid;
- c. rangeerder;
- d. wagencontroleur;
- e. treindienstleider met volledige bevoegdheid;
- f. treindienstleider met minimale bevoegdheid.

Artikel 3

1. De machinist met volledige bevoegdheid is bevoegd tot het op hoofdspoorwegen besturen en begeleiden van alle typen spoorvoertuigen van categorie A en B.

2. De machinist met beperkte bevoegdheid is bevoegd tot het op hoofdspoorwegen besturen en begeleiden van een of meerdere typen spoorvoertuigen van categorie A.

3. De rangeerder is bevoegd tot het samenstellen en begeleiden van treinen en het begeleiden van spoorvoertuigen op hoofdspoorwegen met een maximumsnelheid van 40 km per uur.

4. De wagencontroleur is bevoegd tot het controleren op kenbare gebreken van goederenwagens en de belading daarvan.

5. De treindienstleider met volledige bevoegdheid is bevoegd tot het ter beschikking stellen van veilige rijwegen en het treffen van veiligheidsmaatregelen bij storingen en bij werkzaamheden aan of in de nabijheid van hoofdspoorwegen.

6. De treindienstleider met minimale bevoegdheid is bevoegd tot:

- 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 of in de nabijheid van hoofdspoorwegen, op emplacementen of gedeelten daarvan, die niet zijn voorzien van een technische beveiliging.

Artikel 4

1. Een persoon die uitsluitend tot taak heeft 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, is geen machinist als bedoeld in artikel 2, onderdelen a en b.

2. Een persoon die uitsluitend tot taak heeft het samenstellen en begeleiden van treinen en het begeleiden van spoorvoertuigen op sporen die buiten dienst zijn gesteld, is geen rangeerder als bedoeld in artikel 2, onderdeel c.

Artikel 5

1. De persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent is ten minste 18 jaar oud.

2. De persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent beheerst de Nederlandse taal of een door de beheerder voorgeschreven taal zodanig dat hij de voor de uitoefening van de betrokken functie gebruikelijke procescommunicatie kan voeren en begrijpen.

Artikel 6

1. Onze Minister stelt voor de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid en machinist met beperkte bevoegdheid een examenprogramma vast dat voldoet aan de:

- a. in bijlage IV van richtlijn 2007/59/EG gestelde eisen inzake algemene kennis en vaardigheden;
- b. in bijlagen V en VI van richtlijn 2007/59/EG gestelde eisen inzake specifieke vakkennis inzake spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur.

2. Onze Minister stelt voor de veiligheidsfunctie van rangeerder, wagencontroleur, treindienstleider met volledige bevoegdheid en treindienstleider met minimale bevoegdheid een examenprogramma vast dat voldoet aan de in paragraaf 4.6 en bijlagen J en L, van de TSI Exploitatie gestelde eisen inzake algemene kennis, bekwaamheid en ervaring.

Artikel 7

1. Onze Minister geeft een beoordeling als bedoeld in de artikelen 50, eerste en tweede lid, en 51a, vierde lid, van de wet, aan degene die bij een door Onze Minister afgenomen onderzoek voldoet aan de voor de betrokken veiligheidsfunctie krachtens artikel 6 in het examenprogramma vastgestelde eisen.

2. Het onderzoek, bedoeld in het eerste lid, omvat een theoriegedeelte en een praktijkgedeelte en kan tevens een onderzoek in een simulator omvatten.

3. De beoordeling bevat ten minste de volgende gegevens:

- a. de datum van het onderzoek;
- b. naam en geboortedatum van de onderzochte persoon, en
- c. de veiligheidsfunctie waarop de beoordeling betrekking heeft.

4. Een persoon wordt ten aanzien van de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid toegelaten tot het onderzoek, bedoeld in het eerste lid, indien hij een opleiding voor de betrokken veiligheidsfunctie heeft gevolgd bij een krachtens artikel 51b, eerste lid, van de wet, door Onze Minister erkend opleidingsinstituut.

5. Een beoordeling als bedoeld in de artikelen 50, eerste en tweede lid, en 51a, vierde lid, van de wet, is voor onbepaalde tijd geldig.

Artikel 8

1. De voor de machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid vereiste bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid, bedoeld in artikel 51a, vierde lid, onderdeel c, van de wet, betreft de kennis van de bedrijfsorganisatie en het veiligheidszorgsysteem van de betrokken spoorwegonderneming.

2. De voor de veiligheidsfunctie van rangeerder vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid, bedoeld in artikel 51, eerste lid, van de wet, betreft:

- a. wegbekendheid op de locatie waarop hij als rangeerder wordt ingezet;
- b. kennis van lokale voorschriften;
- c. kennis van de voertuigen die hij begeleidt;
- d. kennis van de bedrijfsorganisatie en het veiligheidszorgsysteem van de betrokken spoorwegonderneming.

3. De voor de veiligheidsfunctie van wagencontroleur vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid, bedoeld in artikel 51, eerste lid, van de wet, betreft:

- a. kennis van wagentypen en ladingen die hij controleert;

b. kennis van de bedrijfsorganisatie en het veiligheidszorgsysteem van de betrokken spoorwegonderneming.

4. De voor de veiligheidsfunctie van treindienstleider met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid, bedoeld in artikel 51, eerste lid, van de wet, betreft:

a. kennis van de inrichting van de gedeelten van het spoorwegnet waarvoor hij als treindienstleider dienst doet;

b. kennis van lokale voorschriften;

c. kennis van de bedrijfsorganisatie en het veiligheidszorgsysteem;

d. kennis van de digitale communicatie uit paragraaf 3 van bijlage A1 en kennis van de mondelinge communicatie uit bijlage C van de TSI Exploitatie.

5. De beoordeling van de kennis en bekwaamheid, bedoeld in het eerste tot en met vierde lid, geschiedt door een vakinhoudelijk leidinggevende als bedoeld in artikel 15, tweede lid.

Artikel 9

1. Bij regeling van Onze Minister worden met inachtneming van bijlage II van richtlijn 2007/59/EG de eisen vastgesteld inzake medische en psychologische geschiktheid voor de machinist met volledige bevoegdheid en de machinist met beperkte bevoegdheid.

2. Bij regeling van Onze Minister worden met inachtneming van paragraaf 4.7 van de TSI Exploitatie de eisen vastgesteld inzake medische en psychologische geschiktheid voor de rangeerder, de treindienstleider met volledige bevoegdheid en de treindienstleider met minimale bevoegdheid.

3. Het vereiste om te beschikken over een geldige verklaring van medische geschiktheid en een geldige verklaring van psychologische geschiktheid als bedoeld in artikel 50, eerste lid, onderdeel a, van de wet, geldt niet voor:

a. een persoon die de veiligheidsfunctie van wagencontroleur uitoefent;

b. een persoon die de veiligheidsfunctie van rangeerder uitoefent, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die zijn standplaats heeft in het buitenland, mits hij voldoet aan de in het land van zijn standplaats voor de uitoefening van zijn functie in overeenstemming met paragraaf 4.7 van de TSI Exploitatie geldende medische en psychologische eisen.

Artikel 10

1. Het keuringsinstituut, bedoeld in artikel 50, eerste en tweede lid, van de wet, geeft de verklaring van medische geschiktheid respectievelijk van psychologische geschiktheid af indien de keuring:

a. heeft plaatsgevonden volgens een door Onze Minister goedgekeurd keuringsreglement, en

b. doet blijken dat de aanvrager voldoet aan de krachtens artikel 9 voor de betrokken veiligheidsfunctie vastgestelde eisen inzake medische en psychologische geschiktheid.

2. Het keuringsreglement, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, voorziet in de mogelijkheid van een herkeuring indien de aanvrager bezwaar heeft tegen de uitslag van de keuring in eerste instantie.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen eisen worden gesteld aan de inhoud van de verklaring van medische geschiktheid respectievelijk van psychologische geschiktheid.

Artikel 11

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

- a. 55 jaar nog niet heeft bereikt, is geldig voor de duur van drie jaar, gerekend vanaf de datum van afgifte;
- b. 55 jaar heeft bereikt, is geldig voor de duur van een jaar, gerekend vanaf de datum van afgifte.

2. De verklaring van medische geschiktheid, afgegeven aan een rangeerder, een treindienstleider met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid, die de leeftijd van:

- a. 40 jaar nog niet heeft bereikt, is geldig voor de duur van vijf jaar, gerekend vanaf de datum van afgifte;
- b. 40 jaar doch nog niet de leeftijd van 63 jaar heeft bereikt, is geldig voor de duur van drie jaar, gerekend vanaf de datum van afgifte;
- c. 63 jaar heeft bereikt, is geldig voor de duur van een jaar, gerekend vanaf de datum van afgifte.

3. De verklaring van psychologische geschiktheid is geldig voor de duur van:

- a. vijf jaar gerekend vanaf de datum van uitgifte indien die is afgegeven aan een machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid;
- b. onbepaalde tijd indien die is afgegeven aan een rangeerder, een treindienstleider met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid.

4. De verklaring van medische geschiktheid respectievelijk van psychologische geschiktheid verliest haar geldigheid indien bij een tussentijdse keuring door een keuringsinstituut als bedoeld in artikel 50, vierde lid, van de wet, blijkt dat de betrokkene niet langer voldoet aan de krachtens artikel 9 voor de uitoefening van de betrokken veiligheidsfunctie vastgestelde eisen inzake medische geschiktheid respectievelijk psychologische geschiktheid.

5. Een tussentijdse keuring als bedoeld in het vierde lid vindt plaats indien bij degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend of bij de bij besluit van Onze Minister aangewezen personen, bedoeld in artikel 69, eerste lid, van de wet, het vermoeden bestaat dat de betrokkene niet langer voldoet aan de voor de uitoefening van die veiligheidsfunctie vastgestelde eisen inzake medische geschiktheid respectievelijk psychologische geschiktheid.

Artikel 12

1. Een aanvraag tot verlening of wijziging van een machinistenvergunning wordt ingediend bij Onze Minister en gaat vergezeld van de bij regeling van onze Minister vast te stellen documenten.

2. Onze Minister besluit op een aanvraag binnen één maand nadat voldaan is aan het bepaalde in het eerste lid en de vergoeding voor het in behandeling nemen van de aanvraag is voldaan.

3. De machinistenvergunning voldoet aan de daaromtrent bij of krachtens artikel 4 en bijlage I van richtlijn 2007/59/EG gestelde regels.

4. De machinistenvergunning is geldig voor de duur van tien jaar gerekend vanaf de datum van afgifte.

5. Een machinistenvergunning door Onze Minister verleend aan een persoon met de leeftijd van 18 of 19 jaar is slechts geldig voor het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen op hoofdspoorwegen in Nederland.

6. Onze Minister kan op aanvraag van de houder een duplicaat afgeven van de machinistenvergunning.

Artikel 13

1. Het bevoegdheidsbewijs, bedoeld in artikel 51a, vierde lid, van de wet, voldoet aan de daaromtrent bij of krachtens artikel 4 en bijlage I van richtlijn 2007/59/EG gestelde regels.
2. Het bevoegdheidsbewijs vermeldt de spoorvoertuigen en de hoofdspoorweginfrastructuur waarop het betrekking heeft.
3. Het bevoegdheidsbewijs vermeldt slechts de spoorvoertuigen en de hoofdspoorweginfrastructuur ten aanzien waarvan de machinist met volledige bevoegdheid of de machinist met beperkte bevoegdheid beschikt over een geldige beoordeling als bedoeld in artikel 51a, vierde lid, onderdeel b, van de wet.
4. Het bevoegdheidsbewijs voor de machinist met beperkte bevoegdheid vermeldt de beperking tot het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen met een maximumsnelheid van 40 km per uur.
5. De bevoegdheid als wagencontroleur wordt bij machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid aangekend op het bevoegdheidsbewijs.
6. Het bevoegdheidsbewijs is voor onbepaalde tijd geldig.
7. Het bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid indien betrokkene de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid niet meer uitoefent onder het gezag van degene die het bevoegdheidsbewijs heeft verstrekt of door schorsing of intrekking van het bevoegdheidsbewijs door degene die het bevoegdheidsbewijs heeft verstrekt.
8. Degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of van machinist met beperkte bevoegdheid wordt uitgeoefend, verstrekt bij de beëindiging van het dienstverband aan de betrokken machinist een gewaarmerkte kopie van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken.
9. Degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of van machinist met beperkte bevoegdheid wordt uitgeoefend, voorziet in een geschillenregeling omtrent de verstrekking, schorsing en intrekking van een bevoegdheidsbewijs.

Artikel 14

1. Het bezit van een bedrijfspas als bedoeld in artikel 51, eerste lid, van de wet is niet vereist voor:
 - a. de treindienstleider met volledige bevoegdheid en treindienstleider met minimale bevoegdheid;
 - b. rangeerders en wagencontroleurs, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland en die slechts dienst doen op een nabij de rijksgrens gelegen station vanwege het rijden naar de rijksgrens, mits zij voldoen aan de in het land van hun standplaats geldende eisen betreffende de voor uitoefening van hun functie vereiste bevoegdheid.
2. De bedrijfspas bevat ten minste de volgende gegevens:
 - a. naam en geboortedatum van de houder;
 - b. aanduiding van de veiligheidsfunctie of veiligheidsfuncties waarop de bedrijfspas betrekking heeft;
 - c. datum van afgifte;
 - d. eventuele beperkingen of voorwaarden ten aanzien van de medische en psychologische geschiktheid en
 - e. naam van degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie waarvoor de bedrijfspas is afgegeven, wordt uitgeoefend.
3. Een bedrijfspas is voor onbepaalde tijd geldig.
4. Een bedrijfspas verliest zijn geldigheid:

- a. door schorsing of intrekking van de bedrijfspas door degene die de bedrijfspas heeft verstrekt;
 - 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 het tweede lid, onderdelen b, d en e;
 - d. indien de houder de veiligheidsfunctie niet meer uitoefent onder het gezag van degene die de bedrijfspas heeft verstrekt.
5. In de gevallen, bedoeld in het vierde lid, neemt degene die de bedrijfspas heeft afgegeven, de pas in.

Artikel 15

1. Degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, draagt zorg voor vakinhoudelijke leiding over de persoon 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 hoofdspoorwegverkeerssysteem, dat hij personen die de betrokken veiligheidsfunctie uitoefenen kan instrueren, beoordelen en corrigeren ten aanzien van de goede uitoefening van die functie.

Artikel 16

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.

2. Het periodieke onderzoek van de machinist met volledige bevoegdheid en de machinist met beperkte bevoegdheid, bedoeld in artikel 51a, zesde lid, van de wet, vindt plaats met inachtneming van het bepaalde in bijlage VII van richtlijn 2007/59/EG.

Artikel 17

Degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, niet zijnde een spoorwegonderneming die houder is van een veiligheidsattest of een beheerder die houder is van een veiligheidsvergunning, 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.

Artikel 18

1. Het register van machinistenvergunningen, bedoeld in artikel 51a, derde lid, van de wet, voldoet aan het daaromtrent bepaalde in de beschikking van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 oktober 2009 tot vaststelling van de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen als bedoeld in Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (2010/17/EG; PbEU L 8/17).

2. Onze Minister verleent op verzoek van de machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid inzage in zijn gegevens in het register van machinistenvergunningen en verstrekt de betreffende machinist op verzoek tevens een afschrift van de op hem betrekking hebbende gegevens.

3. Het register van bevoegdheidsbewijzen, bedoeld in artikel 51a, vijfde lid, van de wet, voldoet aan het daaromtrent bepaalde in de beschikking van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 oktober

2009 tot vaststelling van de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen als bedoeld in Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (2010/17/EG; PbEU L 8/17).

4. De houder van het register van bevoegdheidsbewijzen verleent op verzoek van de machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid inzage in zijn gegevens in het register en verstrekt de betreffende machinist op verzoek tevens een afschrift van de op hem betrekking hebbende gegevens.

Artikel 19

1. Onze Minister erkent op aanvraag een keuringsinstituut voor de afgifte van een verklaring van medische geschiktheid respectievelijk psychologische geschiktheid als bedoeld in artikel 50, eerste en tweede lid, van de wet, indien het beschikt over de voor de keuring van personeel met een veiligheidsfunctie vereiste onafhankelijke organisatie en expertise.

2. Onze Minister kan aan een erkenning als bedoeld in het eerste lid voorschriften en beperkingen verbinden.

3. Onze Minister kan een erkenning schorsen of intrekken indien het keuringsinstituut niet meer voldoet aan de voor de erkenning gestelde eisen.

Artikel 20

1. Onze Minister erkent op aanvraag een opleidingsinstituut als bedoeld in artikel 51b, eerste lid, van de wet, indien het beschikt over de voor de opleiding van personeel met een veiligheidsfunctie vereiste expertise en onpartijdigheid.

2. Onze Minister kan aan een erkenning als bedoeld in het eerste lid voorschriften en beperkingen verbinden.

3. Onze Minister kan een erkenning schorsen of intrekken indien het opleidingsinstituut niet meer voldoet aan de voor de erkenning gestelde eisen.

Artikel 21

1. Verklaringen van medische geschiktheid, verklaringen van psychologische geschiktheid en certificaten van bekwaamheid die op basis van het Besluit spoorwegpersoneel aan een machinist met volledige bevoegdheid of een machinist met beperkte bevoegdheid zijn afgegeven, blijven geldig voor de duur dat deze zijn afgegeven.

2. Machinisten met minimale bevoegdheid als bedoeld in artikel 3, eerste lid onderdeel c, van het Besluit spoorwegpersoneel, blijven bevoegd tot het uitoefenen van hun functie overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel tot 1 juli 2014.

3. Certificaten van bekwaamheid die op basis van het Besluit spoorwegpersoneel aan een rangeerder met volledige bevoegdheid, wagencontroleur, treindienstleider met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid zijn afgegeven, worden gelijkgesteld met beoordelingen van Onze Minister waaruit blijkt dat de rangeerder, wagencontroleur, treindienstleider met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid voldoet aan de krachtens artikel 49, eerste lid, van de wet, vastgestelde eisen inzake algemene kennis, bekwaamheid en ervaring.

4. Verklaringen van medische geschiktheid en verklaringen van psychologische geschiktheid die op basis van het Besluit spoorwegpersoneel aan een rangeerder met volledige bevoegdheid, treindienstleider

met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid zijn afgegeven:

a. worden gelijkgesteld met verklaringen van medische geschiktheid en verklaringen van psychologische geschiktheid afgegeven aan een rangeerder, treindienstleider met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid op basis van dit besluit;

b. blijven geldig voor de duur waarvoor deze zijn afgegeven.

5. Een bedrijfspas die op basis van het Besluit spoorwegpersoneel aan een rangeerder met volledige bevoegdheid of een wagencontroleur is afgegeven, wordt gelijkgesteld met een bedrijfspas afgegeven aan een rangeerder of wagencontroleur op basis van dit besluit.

6. Werktreinbegeleiders, aan wie tevens de bevoegdheid is verleend tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van rangeerder als bedoeld in artikel 11, derde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel, blijven bevoegd tot het uitoefenen van hun functie als rangeerder overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens het Besluit spoorwegpersoneel tot 1 juli 2014.

Artikel 22

Aanwijzingen als keuringsinstituut als bedoeld in artikel 28, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel, worden gelijkgesteld met erkenningen als keuringsinstituut als bedoeld in artikel 19 van dit besluit.

Artikel 23

Een wijziging van de TSI Exploitatie gaat voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijziging uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 24

In het Besluit spoorverkeer wordt na artikel 39 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 39a

Artikel 36, eerste lid, van de wet geldt niet voor een spoorvoertuig:

a. dat in overeenstemming met de op 31 december 2004 geldende voorschriften kon worden gebruikt op een hoofdspoorweg;

b. waarvoor Onze Minister voor 19 juli 2008 een inzetcertificaat heeft verleend als bedoeld in artikel 36, vierde lid, van de wet, zoals dat op 19 juli 2008 luidde;

c. dat voldoet aan de technische voorschriften van de Overeenkomst inzake het wederzijdse gebruik van personenrijtuigen en bagagewagens in het internationale verkeer (RIC) in haar laatst geldende redactie, in het voertuigregister van een staat is ingeschreven, en waarmee voor 19 juli 2008 van hoofdspoorweginfrastructuur gebruik werd gemaakt, of

d. dat voldoet aan de technische voorschriften van de Overeenkomst inzake het wederzijdse gebruik van goederenwagens in het internationale verkeer (RIV) in haar laatst geldende redactie, in het voertuigregister van een staat is ingeschreven, en waarmee voor 19 juli 2008 gebruik werd gemaakt van hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 25

Het Besluit spoorwegpersoneel wordt ingetrokken.

Artikel 26

1. Het Besluit keuring spoorvoertuigen wordt ingetrokken.

2. De artikelen 4 tot en met 20 en artikel 28 van het Besluit spoorweginfrastructuur vervallen.

Artikel 27

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 28

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit spoorwegpersoneel 2011.

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

's-Gravenhage, 3 mei 2011

Beatrix

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *vierentwintigste* mei 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Onderhavig Besluit spoorwegpersoneel 2011 (hierna: Besluit) strekt tot uitvoering van de artikelen 49 tot en met 52 van de Spoorwegwet, zoals deze luiden na het van kracht worden van de Wet tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG¹ (hierna: Implementatiewet).

Tevens wordt met dit Besluit het Besluit keuring spoorvoertuigen ingetrokken, vervallen enkele artikelen van het Besluit spoorweginfrastructuur en wordt een artikel van het Besluit spoorverkeer gewijzigd, eveneens in verband met de gewijzigde Spoorwegwet ter implementatie van voornoemde richtlijnen.

De uitwerking van de gewijzigde artikelen van de Spoorwegwet leidt, ingegeven door de noodzaak tot implementatie van een groot aantal bepalingen uit bovengenoemde richtlijn 2007/59/EG² (hierna: Machinistenrichtlijn), tot noodzakelijke wijzigingen van vele onderdelen van het huidige Besluit spoorwegpersoneel³. Daarbij speelt ook een rol dat de bedrijfsvoering bij de spoorwegondernemingen de afgelopen jaren sterk is gewijzigd, hetgeen een direct effect heeft op de samenstelling van de groepen en de aantallen veiligheidsfuncties die werkzaam zijn op en rond het spoor. Zo heeft bijvoorbeeld de voortgaande verschuiving van wagenladingvervoer naar gesloten treinen en containertreinen, beide zonder rangeren onderweg, geresulteerd in een sterke afname van het aantal rangeerders. En buiten de grootste goederenemplacementen wordt de taak van wagencontroleur vrijwel alleen nog uitgeoefend door daartoe opgeleide machinisten. Inmiddels staan tegenover circa 5000 personen met de taak van machinist ongeveer 800 treindienstleiders en minder dan 200 personen met begeleidende taken.

Omdat machinisten nu, onder de Machinistenrichtlijn vallend, de verreweg grootste groep personen met een veiligheidsfunctie uitmaken, en tevens de Machinistenrichtlijn voor deze groep dwingende regels voorschrijft ten aanzien van de kennis-, bekwaamheids- en ervaringseisen en de daarmee samenhangende opleidingseisen en examinering, is het voor de opzet en hanteerbaarheid van de nieuwe regelgeving wenselijk om deze groep van machinisten als uitgangspunt te nemen. De regelgeving betreffende de overige veiligheidsfuncties zal deze opzet zoveel als mogelijk volgen.

Aangezien deze nieuwe opzet leidt tot een omvangrijke wijziging van het huidige Besluit spoorwegpersoneel, is gekozen voor vaststelling van een geheel nieuw Besluit spoorwegpersoneel 2011.

In het Besluit worden nadere regels vastgesteld betreffende de personen die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie uitoefenen. Deze nadere regels hebben betrekking op de eisen ten aanzien van de vereiste kennis, bekwaamheid en ervaring, alsmede de eisen ten aanzien van de medische en psychologische geschiktheid, op de wijze waarop deze aspecten worden getoetst en op de afgifte van documenten waaruit blijkt dat aan de gestelde eisen wordt voldaan. Voorts wordt de bevoegdheid tot het uitoefenen van veiligheidsfuncties afhankelijk gesteld van het bereiken van een bepaalde minimumleeftijd en worden eisen gesteld aan de taalbeheersing. Daarnaast bevat het onderhavige Besluit nadere regels ten aanzien van het register van machinistenvergunningen, het register van bevoegdheidsbewijzen, de

¹ Kamerstukken II 2009/10, 32 289, nr. 2.

² Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU L 315).

³ Besluit van 3 december 2004, houdende vaststelling van voorschriften met betrekking tot de bekwaamheid en geschiktheid van spoorwegpersoneel (Staatsblad 2004, 664; laatstelijk gewijzigd bij besluit van 19 augustus 2009).

bedrijfsvoering en de organisatie van degene onder wiens gezag een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend.

2. Veiligheidsfuncties binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem

In het hoofdspoorwegverkeerssysteem wordt op het punt van de veiligheid uitgegaan van de volgende basisprocessen:

1. het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen: de hierbij behorende taken worden verricht door een machinist met volledige bevoegdheid of een machinist met beperkte bevoegdheid;
2. het samenstellen en begeleiden van treinen alsmede het controleren van de staat van de spoorvoertuigen en treinen: de veiligheidstaken bij dit proces worden uitgevoerd door een rangeerder of een wagencontroleur;
3. 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 met volledige bevoegdheid of een treindienstleider met minimale bevoegdheid.

Binnen deze drie basisprocessen zijn de genoemde functies van essentieel belang voor de veiligheid op en rond 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 met volledige of beperkte bevoegdheid niet rijden zonder begeleiding van de treindienstleider, voor rangeren is zowel een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid als een rangeerder nodig en de wagencontroleur voert in samenwerking met de machinist met volledige of beperkte bevoegdheid de nodige veiligheidscontroles uit voordat de laatste met zijn goederentrein kan vertrekken.

In het huidige Besluit spoorwegpersoneel wordt nog uitgegaan van gradaties van bevoegdheden binnen de veiligheidsfunctie van machinist: machinist met volledige bevoegdheid, machinist met beperkte bevoegdheid, machinist met minimale bevoegdheid en gereedschapsmachinist.

In het nu voorgestelde Besluit worden ten aanzien van de veiligheidsfunctie van machinist gebaseerd op de Europese regelgeving slechts de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid en de veiligheidsfunctie van machinist met beperkte bevoegdheid gehandhaafd. Deze twee functies vallen volledig onder de reikwijdte van de Machinistenrichtlijn.

De machinist met beperkte bevoegdheid onderscheidt zich ten opzichte van de machinist met volledige bevoegdheid in de eerste plaats door de bevoegdheid tot het besturen en begeleiden van slechts een of meerdere typen spoorvoertuigen in categorie A. Tot deze categorie behoren rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren. De machinist met volledige bevoegdheid is daarentegen niet alleen bevoegd tot het besturen en begeleiden van alle typen spoorvoertuigen van categorie A, maar tevens voor alle typen spoorvoertuigen van categorie B (vervoer van reizigers, vervoer van goederen). Daarnaast is de machinist met beperkte bevoegdheid slechts bevoegd tot het besturen en begeleiden van de een of meerdere tot categorie A behorende typen spoorvoertuigen met een maximum rijsnelheid van 40 km/u. Deze snelheidsbeperking wordt aangetekend op het bevoegdheidsbewijs dat door de spooronderneming aan de betreffende machinist met beperkte bevoegdheid wordt verstrekt.

Voorts wordt de bevoegdheid tot het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen als machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid aangevuld met het vereiste dat het bevoegdheidsbewijs geldig moet zijn voor de spoorvoertuigen en de hoofdspoorweginfrastructuur waarvan gebruik wordt gemaakt. Deze systematiek heeft praktische gevolgen voor de nu nog bestaande functie van machinist met minimale bevoegdheid (ook wel rangeermachinist genoemd). Deze functie zal in de nieuwe situatie worden aangemerkt als veiligheidsfunctie van machinist met beperkte bevoegdheid, met dien verstande dat het bevoegdheidsbewijs slechts geldig is voor enkele specifieke in categorie A genoemde typen spoorvoertuigen, namelijk rangeerlocomotieven en andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren.

Voor de machinist met volledige bevoegdheid en de machinist met beperkte bevoegdheid geldt de verplichting om te beschikken over een geldige machinistenvergunning en een geldig bevoegdheidsbewijs, terwijl bij de overige veiligheidsfuncties kan worden volstaan met een geldige bedrijfspas.

In het vigerende Besluit spoorwegpersoneel heeft de gereedschapsmachinist als taak het rijden met zogenaamd zelfrijdend gereedschap tijdens het gebruik als zodanig op sporen die ten behoeve van werkzaamheden aan de infrastructuur zijn gestremd voor het gewone treinverkeer. Deze taak is nu nog aangewezen als veiligheidstaak. Het is echter wenselijk gebleken de gereedschapsmachinist, met de implementatie van de Machinistenrichtlijn, om de navolgende redenen niet meer onder de spoorwegwetgeving te laten vallen.

De Stichting railAlert is de examenstichting voor de gereedschapsmachinist. Uit recent overleg met deze Stichting is gebleken dat zij doende is een nieuw kader in te richten voor de aansturing en certificering van de bedrijven waarvan de activiteiten zich beperken tot het rijden met zelfrijdend gereedschap op buitendienstgestelde sporen. De inzet van dergelijk zelfrijdend gereedschap vindt uitsluitend plaats binnen het raamwerk van het door de Stichting railAlert als branche-organisatie vastgestelde Normenkader Veilig Werken en de daarop gebaseerde documenten. Dit raamwerk vormt samen met de certificering van personen, processen, organisaties en middelen die worden gebruikt bij de uitvoering van werkzaamheden aan de infrastructuur een alomvattend systeem voor de uitvoering van die werkzaamheden.

De door Stichting railAlert ingezette activiteiten richting de gebruikers van zelfrijdend gereedschap en de voortzetting van de bestaande certificering van de individuele gereedschapsmachinisten maken het mogelijk de gereedschapsmachinist niet meer van overheidswege te reguleren. Ook de Machinistenrichtlijn maakt het mogelijk hen van de werking van deze richtlijn uit te zonderen.¹ Overigens vallen bedrijven waarvan de activiteiten zich beperken tot het rijden met zelfrijdend gereedschap niet onder de definitie van spoorwegonderneming zoals bedoeld in Richtlijn 2001/14/EG, en kan ook om die reden uitgezonderd worden van de toepassing van de Machinistenrichtlijn. Daarom is er voor gekozen de gereedschapsmachinist buiten de nadere regeling van dit Besluit te brengen. Dit is consistent met het niet meer onder een veiligheidsattest laten vallen van het rijden met zelfrijdend gereedschap op buiten dienst gesteld spoor, door middel van een wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest.

Zoals hiervoor al aangegeven is de samenstelling van de groepen en de aantallen veiligheidsfuncties die werkzaam zijn op en rond het spoor door een gewijzigde bedrijfsvoering de afgelopen jaren sterk gewijzigd. Zo is het aantal werktreinbegeleiders, in het huidige Besluit spoorwegpersoneel nog afzonderlijk benoemd als veiligheidsfunctie, sterk verminderd door de

¹ Zie artikel 2, derde lid, onderdeel d, van de Machinistenrichtlijn.

gewijzigde taken bij de uitvoering van werkzaamheden aan de infrastructuur. Evenals bij de gereedschapsmachinist worden de taken van de werktreinbegeleider, zijnde het samenstellen en begeleiden van treinen en het begeleiden van spoorvoertuigen, uitsluitend uitgevoerd binnen een buiten dienst gesteld spoor. Omwille van consistentie met de andere functies die op dergelijke gebieden van toepassing zijn, is het logisch deze functie ook niet langer meer van overheidswege te reguleren en vanaf nu te laten vallen onder de brancheverantwoordelijkheid en het Normenkader Veilig Werken.

Voor het samenstellen en begeleiden van treinen en het begeleiden van spoorvoertuigen op in dienst zijnd spoor, blijft de rangeerder verantwoordelijk. Vanwege de kleine omvang van de groep van werktreinbegeleiders die ook rangeerwerk verrichten op in dienst zijnd spoor, is in het Besluit ervoor gekozen om deze samen te brengen onder de verruimde taak van rangeerder. De rangeerder met minimale bevoegdheid is komen te vervallen.

De huidige in het Besluit spoorwegpersoneel opgenomen veiligheidsfunctie van treindienstleider blijft gehandhaafd. De binnen deze functie bekende gradaties van treindienstleider met volledige bevoegdheid en treindienstleider met minimale bevoegdheid blijven als afzonderlijk benoemde veiligheidsfuncties bestaan.

Niet aangemerkt als veiligheidsfunctie zijn de functies van conducteur/chef van de trein, brugwachter, opzichter, voorbereider werkplekbeveiliging en een aantal technische functies zoals storingsmonteur en spanningsdeskundige. Bij deze functies gaat het om functies waarbij geen directe invloed aanwezig is op een discriminerende veiligheidstaak naar andere bedrijven en kan worden volstaan met een veiligheidszorg binnen het eigen bedrijf. 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. Om dezelfde redenen zijn al in 2009 de veiligheidsfuncties van leider werkplekbeveiliging en veiligheidsman komen te vervallen.¹

Voorzover de uitoefening van deze functies in bepaalde situaties toch van enige invloed kan zijn op de spoorwegveiligheid, geldt 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 op de medische keuringen toepassing vinden. Bij toepassing van het uitgangspunt «markt waar mogelijk, overheid waar nodig» is het dan ook niet nodig deze kaders nog verder aan te vullen met nadere regels ten aanzien van bedoelde functies en situaties.

3. Opleiding en examinering

Kern van de Machinistenrichtlijn is dat een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid beschikt over een door of namens de nationale veiligheidsinstantie af te geven machinistenvergunning en een door de spoorwegonderneming onder wiens gezag de machinist dienst doet te verstrekken bevoegdheidsbewijs.² Om deze te kunnen verkrijgen moet een machinist voldoen aan in de Machinistenrichtlijn gestelde kennis-, bekwaamheids- en ervaringseisen alsmede aan in de Machinistenrichtlijn gestelde medische en psychologische eisen. De opleidingen, keuringen en

¹ Zie wijziging van 19 augustus 2009 van het Besluit spoorwegpersoneel (Staatsblad 2009, 368).

² Zie artikel 4 en bijlage I van de Machinistenrichtlijn.

examiningen in verband met het voldoen aan die eisen dienen te worden uitgevoerd door daartoe erkende personen en organisaties.

Deze eisen uit de Machinistenrichtlijn vertonen aanmerkelijke gelijkheid met de eisen die het huidige Besluit spoorwegpersoneel formuleert voor personeel met veiligheidstaken. Op veel onderdelen is daardoor sprake van voortzetting in aangepaste vorm. Voor deze achterliggende processen wordt daarom zoveel mogelijk aangesloten bij het reeds bestaande.

Daarbij wordt wel van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal wijzigingen te realiseren die direct bijdragen aan het op een hoog niveau waarborgen van het vakmanschap van de machinisten en het andere personeel met veiligheidstaken.

Bij de bespreking met de Tweede Kamer van het door de Inspectie Verkeer en Waterstaat opgestelde rapport van 31 maart 2009 «Onderzoek opleiding en wegbekendheid van machinisten»¹, zijn deze wijzigingen reeds aangekondigd. Zij hebben onder meer betrekking op:

- het inrichten van een module-structuur voor opleiding en examinering;
- het stellen van inhoudelijke eisen aan praktijkopleiders, de zgn. mentor-machinisten;
- het integreren van attitude-aspecten in opleiding en examinering;
- het ontwikkelen van standaardcriteria voor de inhoud van wegbekendheid;
- het mogelijk maken van toepassen van rijnsimulators bij de opleiding en examinering;
- het bijeenbrengen van een inhoudelijk basispakket voor kennis en vaardigheden; en
- meer algemeen, het bij elkaar brengen van alle betrokkenen op het terrein van spoorverkeersproces en procesuitvoering op één centraal punt binnen het spoorwegsysteem.

Een uitvloeisel hiervan is dat onderdelen van de infrastructuur- en voertuigkennis uit de Machinistenrichtlijn, die ten grondslag liggen aan het bevoegdheidsbewijs, op initiatief van de spoorwegondernemingen worden ondergebracht in een aantal algemene modules, die op dezelfde wijze worden behandeld als de kennis die aan de machinistenvergunning ten grondslag ligt.

De inrichting van deze modules biedt, op het gebied van de infrastructuurkennis, naast het voordeel van standaardisatie voor alle gebruikers, ook het voordeel van vereenvoudiging van de erkenning van buitenlandse opleidingsinstituten, aangezien de opleiding met betrekking tot de infrastructuur ingevolge de Machinistenrichtlijn moet worden verzorgd vanuit het land waar de te berijden infrastructuur zich bevindt.²

De voor machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid toegepaste werkwijzen en methoden worden, waar relevant, ook toegepast voor het andere personeel met veiligheidstaken. Voor rangeerders kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van een aanzienlijk aantal kennismodules die voor machinisten worden ontwikkeld. Hetzelfde geldt voor de keuringen en examineringen met de bijbehorende registratie.

Het Europees Spoorwegagentschap³ bereidt een advies voor inzake de erkenning van opleidingscentra. Dit advies is 22 november 2010 aan de Europese Commissie ter besluitvorming voorgelegd. Via het overleg met de Europese Commissie in het kader van het Railway Interoperability and Safety Committee⁴ zal in de loop van 2012 hiertoe een Commissie Besluit van kracht worden. Ten aanzien van onderhavig Besluit is daarbij van belang dat, bij de keuze voor de erkenning van opleidingscentra, zowel zelfstandige opleidingscentra als organisaties onder wiens gezag een machinist werkzaam is en waarbinnen de opleidingen zelf plaatsvinden, kunnen worden erkend. Ook is gebleken dat als onderdeel van de

¹ Zie Kamerstukken II, 2009/10, 29 893, nr. 82.

² Zie artikel 23, lid 6, van de Machinistenrichtlijn.

³ Zie artikel 17, lid 2, van de Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (Spoorwegbureauverordening) (PB L 164 van 30.4.2004).

⁴ Zie artikel 32, lid 1, van de Machinistenrichtlijn.

erkenningseisen criteria geformuleerd zullen worden voor de ervaring en vaardigheden van degenen die de praktijkinstructie van machinisten gaan verzorgen. Dergelijke criteria zijn nu al onderdeel van de Nederlandse regelgeving.¹ Door middel van de erkenningseisen voor de opleidingsinstituten zal ook worden verlangd dat deze praktijkinstructeurs gecertificeerd zijn.

Volledigheidshalve wordt hierbij nog opgemerkt dat de spoorondernemingen worden geacht zelf goede afspraken te maken over het eventueel terugbetalen van de opleidingskosten², indien de medewerker vrijwillig het bedrijf verlaat en in dienst treedt bij een andere spooronderneming.

In de Machinistenrichtlijn is voorzien dat het Europees Spoorwegagentschap tevens criteria ontwikkelt voor examens en examinatoren.³ Een advies voor besluitvorming door de Europese Commissie is op 22 november 2010 aan de Europese Commissie aangeboden. In de loop van 2012 wordt een Commissie Besluit terzake verwacht. Nu de examinering vanwege de minister van Infrastructuur en Milieu zal plaatsvinden en nader door de Europese Commissie vast te stellen criteria zich rechtstreeks richten tot de minister van Infrastructuur en Milieu, vervalt de noodzaak om in het Besluit hieromtrent nadere regels vast te stellen. In geval van mandatering van examentaken door de minister van Infrastructuur en Milieu aan een exameninstituut, zullen de voorwaarden die gelden voor examinatoren via dit mandaat aan het exameninstituut worden opgelegd.

4. Administratieve lasten en andere financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

Het Besluit is een beleidsneutrale uitwerking van de met de Implementatiewet gewijzigde Spoorwegwet.

Evenals de wijziging van de Spoorwegwet brengt het Besluit geen gevolgen voor de administratieve lasten met zich mee voor het bedrijfsleven, voor wat betreft het spoorverkeer. Wel worden met onderhavig Besluit een aantal wensen gerealiseerd die leiden tot een efficiëntere werkwijze.

Voor het werken aan de infrastructuur vervallen de administratieve lasten die gemoeid zijn met het fungeren van de Stichting railAlert als examenstichting. Ook vervallen de kosten vanwege het als veiligheidstaak reguleren van gereedschapsmachinisten. Omdat het verdere certificeringsstelsel zoals Stichting railAlert dat uitvoert op de bestaande wijze blijft functioneren, is de vermindering van de administratieve lasten zeer gering tot verwaarloosbaar.

5. Uitvoering en handhaving

De (gedeeltelijke) uitvoering en handhaving van dit Besluit is ondergebracht bij de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW), onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De IVW heeft een uitvoerings- en handhavingstoets verricht en heeft in dat kader onder andere de volgende opmerkingen gemaakt.

In de eerste plaats acht de IVW de gehanteerde definities en bevoegdheden van de personen met een veiligheidsfunctie onduidelijk. In het Besluit is hiermee alsnog rekening gehouden. In de tweede plaats is de IVW van mening dat de gereedschapsmachinist als veiligheidsfunctie moeten blijven bestaan. In het kader van onderscheid tussen vervoerproces en werkproces is dit echter geen logische invulling van de veiligheidsverantwoordelijkheden; de toelichting is op dit punt verduidelijkt. Voorts heeft het IVW aangegeven dat in het Besluit (en met name in de toelichting) niet moet worden vooruit gelopen op de ontwikkeling van

¹ Zie artikelen 12, 13 en 14 van de Regeling spoorwegpersoneel.

² Zie artikel 24, lid 1, van de Machinistenrichtlijn

³ Zie artikel 25, lid 5, van de Machinistenrichtlijn.

een Railexpertisecentrum. Deze suggestie is overgenomen. Tevens vraagt de IVW aandacht voor het overgangsrecht. Daarin is inmiddels in voorzien.

De diverse overige opmerkingen hebben op onderdelen geleid tot redactionele verbeteringen en verduidelijkingen in zowel het voorstel van het Besluit als in de toelichting.

6. Overlegorganen Verkeer en Waterstaat

Ter voorbereiding van de implementatie van richtlijn 2007/59/EG én ter uitvoering van de wensen in de sector ten aanzien van het efficiënt inrichten van de regelgeving (zie programma Beter Geregeld¹) heeft informeel overleg plaatsgevonden met experts uit de sector. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp-Besluit dat op 25 maart 2010 via de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW) is voorgelegd aan de sector. In het ontwerp-Besluit was sterk geanticipeerd op de totstandkoming van een Railexpertisecentrum. Uit de reacties op het ontwerp-Besluit is geconcludeerd om deze ontwikkeling buiten het Besluit te houden. Het nu voorliggende Besluit maakt de ontwikkeling van een Railexpertisecentrum niet onmogelijk. Partijen kunnen besluiten om gezamenlijk op te trekken en het Railexpertisecentrum gemeenschappelijke taken laten voorbereiden en desgewenst uit te voeren. Ook het onderbrengen van overheidstaken via een mandaatconstructie is niet onmogelijk waarbij uiteraard de verantwoordelijkheid blijft bij de partijen zoals die in dit voorliggende Besluit zijn verwoord.

Het ontwerp-Besluit is in een digitale consultatieronde voorgelegd aan de OVW. Daarbij is gevraagd om specifiek antwoord te geven op een aantal vragen die door het OVW secretariaat zijn geformuleerd. Een aantal respondenten heeft deze vraagstelling daadwerkelijk gevolgd, anderen hebben in de tekst van het ontwerp-Besluit zelf hun opmerkingen gemaakt.

De volgende partijen hebben een inhoudelijke reactie gegeven:

a. Koninklijk Nederlandsvervoer spoorgoederenvervoer (KNV), mede namens de spoorgoederenvervoerders en de regionale spoorvervoerders verenigd in FMN, vraagt aandacht voor het Railexpertisecentrum en niet vooruit te lopen op de ontwikkelingen dienaangaande. Aangezien in het Besluit niet meer wordt vooruitgelopen op de ontwikkeling van een Railexpertisecentrum, zijn deze passages ook niet meer van toepassing. KNV vraagt voorts om aandacht te besteden aan de opleidingskosten en suggereert om via een mandaatsconstructie de registers elders onder te brengen. In de toelichting is nader ingegaan op de opleidingskosten; in dit Besluit wordt niets vastgelegd over de wijze van dagelijks beheer van de registers.

b. NS-Reizigers (NSR) vraagt om een spoedige vaststelling van de ministeriële regeling ten aanzien van de medische en psychologische eisen, met behoud van het huidige niveau. De nadere regels ter uitvoering van dit Besluit zullen zo snel mogelijk worden vastgesteld. NSR verwijst voorts naar de reactie van NedTrain inzake het vervallen van de machinist met minimale bevoegdheid.

c. Nedtrain vraagt of om een risico-analyse te maken voor het vervallen van de veiligheidsfunctie van machinist met minimale bevoegdheid of om deze alsnog aan te merken als veiligheidsfunctie. Inmiddels is besloten de machinist met minimale bevoegdheid aan te merken als machinist met beperkte bevoegdheid en zijn bevoegdheidsbewijs te beperken tot de (sub)categorie A1/A4. Nedtrain is het ook oneens met het vervallen van de veiligheidsfunctie van treindienstleider met minimale bevoegdheid; zie hiervoor de reactie van ProRail.

¹ Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 86.

d. ProRail zou graag zien dat er meer verwezen wordt naar de TSI-Exploitatie en dat minder nationale regels worden gesteld; in een aantal artikelen wordt verwezen naar de TSI-Exploitatie, om redenen van leesbaarheid en duidelijkheid is daarbij niet in alle gevallen gebruik gemaakt van een verwijzing naar de TSI-Exploitatie. Het ontwerp-Besluit zou niet vooruit moeten lopen op de ontwikkelingen van het Railexpertise-centrum; dit verzoek is gehonoreerd.

Het vervallen van de functie van de treindienstleider met minimale bevoegdheid wordt door ProRail ter discussie gesteld in het licht van de Europese regelgeving verwoord in de TSI-Exploitatie. Deze functie komt voor op «niet centraal bediende gebieden» van het spoorwegnet (NCBG's). Door de krachtigere verwijzing naar de TSI-Exploitatie kan ProRail zelf haar verantwoordelijkheid invullen voor de inrichting van de functie, mits voldaan wordt aan de eisen uit de TSI- Exploitatie; de functie van treindienstleider met minimale bevoegdheid is in het ontwerp-Besluit alsnog als veiligheidsfunctie aangewezen.

e. railAlert vraagt aandacht voor de grens tussen het in gebruik zijnde hoofdspoor en buiten dienst gesteld spoor. Dit is van belang voor het onderscheid tussen werkproces en vervoerproces. Binnen buiten dienst gestelde gebieden komen volgens railAlert zowel vervoerprocessen als werkprocessen voor. In de toelichting is hier nader op ingegaan.

f. Stichting Examens Rail Vervoer (SERV) is het er mee eens dat de veiligheidsfunctie voor werkzones en voor de machinist met minimale bevoegdheid en de treindienstleider met minimale bevoegdheid vervallen, maar vraagt wel om in de toelichting op het Besluit aandacht te schenken aan de modulestructuur die de mogelijkheid biedt om afgeleide functies te harmoniseren. In de toelichting is nader op dit punt ingegaan.

g. Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) zou graag zien dat de minister van Infrastructuur en Milieu zijn bevoegdheden ten aanzien van de vergunningverlening aan machinisten en de daarbij behorende registers uitbesteed aan het NIWO. Dit is onderwerp van een nader besluit dat niet in dit Besluit wordt vastgelegd.

h. Strukton Rail Equipment (SREq) is het eens met de tekst van het ontwerp-Besluit, zoals de beperking van het aantal veiligheidsfuncties, PO/MO keuringen, arbeidsmobiliteit, vergunningverlening, bevoegdheidsbewijzen en bedrijfspas. Het oprichten van een Railexpertisecentrum zal de uniformiteit ten goede komen. Het ontwerp-Besluit biedt veel kansen voor bedrijven om binnen de contouren van de doelregelgeving haar verantwoordelijkheid in te vullen.

i. Vereniging Spoorweg Documentatie (VSD) stelt dat nog niet is uitgesproken of de VSD zal opgaan in het Railexpertisecentrum. Aangezien in het Besluit niet meer wordt vooruitgelopen op de ontwikkeling van een Railexpertisecentrum, zijn deze passages ook niet meer van toepassing.

7. Transponeringstabel

Richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de gemeenschap besturen (PbEU L 315)

Richtlijn 2007/59/EG	Geïmplementeerd in artikel/geen implementatie
art. 1	geen implementatie
art. 2, eerste en tweede lid	
art. 2, derde lid	art. 4, eerste lid, Besluit
art. 3	art. 1 Spoorwegwet
art. 4, eerste lid, en bijlage I	
art. 4, tweede lid	geen implementatie

Richtlijn 2007/59/EG	Geïmplementeerd in artikel/geen implementatie
art. 4, derde en vierde lid	artt. 1, 3, eerste en tweede lid, en 13, tweede en derde lid, Besluit
art. 5	geen implementatie
art. 6, eerste lid	art. 51a, eerste lid, Spoorwegwet en art. 12, eerste lid, Besluit
art. 6, tweede lid	art. 51a, vierde lid, Spoorwegwet
artt. 7, eerste lid, 9, tweede lid, tweede volzin	art. 50, eerste lid, Spoorwegwet
art. 7, tweede lid	art. 51a, vierde lid, Spoorwegwet en art. 13, tweede en derde lid, Besluit
art. 8	geen implementatie
art. 9, eerste lid,	art. 51a, eerste lid, Spoorwegwet
art. 10	artt. 5, eerste lid, 12, vijfde lid, Besluit
art. 11, eerste lid	geen implementatie
art. 11, tweede en derde lid, en bijlage II	art. 9, eerste lid, Besluit en Regeling spoorwegpersoneel 2011
art. 11, vierde lid, en bijlage IV	art. 6, eerste lid, Besluit
art. 12 en bijlage VI	art. 5, tweede lid, Besluit
art. 13, eerste en tweede lid, en bijlagen V en VI	artt. 6, eerste lid, 7, Besluit
art. 13, derde lid	art. 8, eerste lid, Besluit
art. 14	art. 12, Besluit
art. 15	art. 51a, Spoorwegwet en art. 13, Besluit
art. 16, eerste lid, en bijlage II	art. 11, eerste en derde lid, Besluit
art. 16, tweede lid	art. 16, Besluit
art. 17	art. 51a, zevende lid, Spoorwegwet en artt. 13, zevende en achtste lid, 14, Besluit
art. 18	art. 53, eerste en tweede lid, Spoorwegwet en art. 11, vijfde lid, Besluit
art. 19	artt. 51a, eerste, tweede en derde lid, 53, Spoorwegwet en artt. 7, 12, 18, 20
art. 20	artt. 50, tweede lid, 51b, Spoorwegwet en artt. 19 en 20, Besluit
art. 21	geen implementatie
art. 22, eerste en derde lid en bijlage I	art. 51a, derde lid, Spoorwegwet en art. 18, eerste en tweede lid, Besluit
art. 22, tweede tot en met vijfde lid en bijlage I	art. 51a, vijfde lid, Spoorwegwet en art. 18, derde en vierde lid, Besluit
art. 22, zesde lid	geen implementatie
art. 23, eerste tot en met derde lid, vijfde en zesde lid en bijlage III	art. 51a, achtste lid, 51b, Spoorwegwet
art. 23, vierde lid	art. 51b, tweede lid, Spoorwegwet
art. 23, zevende lid	art. 50, tweede lid, Spoorwegwet
art. 23, achtste lid	Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest
art. 24, eerste lid	collectieve overeenkomst spoorsector
art. 24, tweede lid	geen implementatie
art. 25	art. 50, tweede lid, Spoorwegwet en art. 7 Besluit en Mandaatbesluit Minister van Infrastructuur en Milieu
artt. 26, 27 en 28	geen implementatie
art. 29	artt. 51a, tweede en achtste lid, 53, tweede lid en art. 13, zevende lid, Besluit
art. 30	artt. 76, 77 Spoorwegwet en art. 1 onder 4 WED
artt. 31 tot en met 36	geen implementatie
art. 37	art. V en KB inwerkingtreding
artt. 38 en 39	geen implementatie

Artikelsgewijze toelichting

Artikelen 2 tot en met 4

Ingevolge de artikelen 1, onderdeel j, en 49 van de Spoorwegwet, worden hier de functies aangewezen die, naast de te onderscheiden functies van machinist met een volledige bevoegdheid en machinist met een beperkte bevoegdheid, binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem worden aangemerkt als veiligheidsfunctie.

De Machinistenrichtlijn is van toepassing op machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem in de Gemeenschap besturen ten behoeve van een spoorwegonderneming, waarvoor een veiligheids-certificaat is vereist.¹ Machinisten waarvan de taakuitvoering valt buiten dit werkingsgebied van de Machinistenrichtlijn, hoeven daarom niet onder de nationale regelgeving ter implementatie van de richtlijn te vallen. Hieraan is in artikel 4, eerste lid, inhoud gegeven door machinisten die alleen met zelfrijdend gereedschap op buiten dienst gestelde sporen rijden, niet onder dit Besluit te laten vallen. Het rijden met zelfrijdend gereedschap op buiten dienst gesteld spoor betreft het uitvoeren van werkzaamheden aan, in of nabij de infrastructuur, met een grote verscheidenheid aan voertuigen die weliswaar op het spoor rijden maar slechts als werktuig dienen voor bijvoorbeeld het werken aan de bovenleiding, aan de spoorconstructie en andere objecten.

Verplaatsingen van voertuigen over afstanden van enkele meters worden soms uitgevoerd of begeleid door andere personen dan machinisten, zoals storingmonteurs ten behoeve van storingsherstel en statische beproevingen, of een conducteur bij het combineren van treinstellen. Deze personen vervullen niet de taak van machinist zoals die in de Machinistenrichtlijn, en in dit Besluit, is omschreven en hoeven dan ook niet te voldoen aan de bepalingen van dit Besluit. Wel geldt voor deze personen de algemene zorgplicht van artikel 54 van de Spoorwegwet.

De huidige veiligheidstaken van de rangeerder met volledige bevoegdheid en de werktreinbegeleider zijn samengevoegd in de nieuw geformuleerde veiligheidstaak van de rangeerder. De beperking van de rangeerder tot het samenstellen en begeleiden op enkel emplacementen is in verband daarmee komen te vervallen. Hiermee wordt bereikt dat de persoon die, geen machinist zijnde, een machinist begeleidt bij het uitvoeren van een verplaatsing, onder één uniforme aanduiding valt. Bij het begeleiden van treinen en spoorvoertuigen is de maximum toegestane snelheid 40 km/h. De nu nog in het Besluit spoorwegpersoneel afzonderlijk benoemde veiligheidsfunctie van werktreinbegeleider valt niet meer onder het regime van de wettelijke regeling, maar onder het door de branche ontwikkelde Normenkader Veilig Werken. Bij de uitvoering van werkzaamheden aan de infrastructuur is steeds meer sprake van op de uitvoering van de specifieke activiteiten ter plekke toegesneden inzet van personen bij het daar rijden met zelfrijdend gereedschap. Deze veranderingen leiden tot een ook voor de toepassing in de praktijk eenvoudig hanteerbare situatie bij het rijden op buiten dienst gestelde sporen bij werkzaamheden aan de infrastructuur.

Indien de machinist van een trein, die altijd beschikt over een volledige of beperkte bevoegdheid, een deel van zijn taak bij het uitvoeren van een beweging niet zelf kan vervullen, wordt hij begeleid door een rangeerder. Bij onderhoudsmachines die van elders naar de werklocatie rijden, ligt hier het omschakelpunt bij het wisselen van in dienst zijnd spoor naar buiten dienst zijnd spoor. Dit omschakelpunt is weer consistent met de in een vergevorderd besluitvormingsstadium verkerende Technische Specificatie voor de Interoperabiliteit voor locomotieven en rijkstrijtuigen, op basis van de Interoperabiliteitsrichtlijn.²

Artikelen 5 en 12, vijfde lid

De minimumleeftijd wordt met het eerste lid van artikel 5 voor alle veiligheidsfuncties gelijkgetrokken op 18 jaar. De Machinistenrichtlijn noemt voor machinisten een minimumleeftijd van ten minste 20 jaar, met de mogelijkheid voor de lidstaten om een minimumleeftijd van ten minste 18 jaar te hanteren. In het laatste geval blijft de geldigheid van de machinistenvergunning echter beperkt tot het grondgebied van de lidstaat van afgifte. In overleg met de spoorwegondernemingen is besloten om de

¹ Zie artikel 2 lid 1 van de Machinistenrichtlijn.

² Zie paragraaf 2.3 van richtlijn 2008/57/EG (PbEU L 191).

huidige minimumleeftijd van 21 jaar te verlagen tot 18 jaar. Deze leeftijd gold al algemeen voor de overige veiligheidsfuncties. In andere landen, waaronder België, zijn met de minimumleeftijd van 18 jaar goede ervaringen opgedaan. Een minimum leeftijd van 18 jaar maakt het mogelijk om beter aan te sluiten op de duur van schoolopleidingen die gewoonlijk aan de vakopleiding tot machinist voorafgaan. De lagere minimumleeftijd maakt het ook mogelijk een opleiding in te richten binnen het reguliere beroepsonderwijs. Een meerwaarde voor de veiligheid wordt van een hogere leeftijd niet verwacht.

In artikel 12, vijfde lid, is de bepaling opgenomen dat 18- en 19-jarigen in het bezit van een machinistenvergunning slechts bevoegd zijn tot het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen op hoofdspoorwegen in Nederland. Vanaf een leeftijd van 20 jaar is de machinistenvergunning ook geldig in alle overige EU-lidstaten. Aangezien de Machinistenrichtlijn slechts de erkenning vereist van geldige machinistenvergunningen van machinisten van 20 jaar of ouder, is een andere EU-lidstaat in beginsel niet verplicht om een machinistenvergunning te erkennen van een Nederlandse 18 of 19 jarige machinist met volledige of beperkte bevoegdheid. Uiteraard staat het iedere lidstaat wel vrij om een dergelijke vergunning te accepteren als een geldige machinistenvergunning. Zo zal Nederland geldige machinistenvergunningen uit andere EU-lidstaten erkennen, die aan personen met de leeftijd van 18 en 19 jaar zijn verleend.

De Machinistenrichtlijn vereist dat de machinist die contact onderhoudt met de infrastructuurbeheerder beschikt over de kennis van de taal die de infrastructuurbeheerder voorschrijft. De machinist moet immers in staat zijn om tijdens de treinrit met de betreffende verkeersleiding te communiceren. In eerste instantie zal de persoon die een veiligheidsfunctie uitoefent derhalve de Nederlandse taal dienen te beheersen op een wijze dat hij de voor de betreffende functie gebruikelijke procescommunicatie kan voeren en begrijpen. Voorts kan de infrastructuurbeheerder, bijvoorbeeld ter vereenvoudiging van het internationale verkeer, met name voor grensbaanvakken, een andere taal dan de Nederlandse toestaan¹. Het taalniveau voor machinisten is in de Machinistenrichtlijn nader gespecificeerd.² De functionele omschrijving in het tweede lid komt hiermee overeen. Hoewel de vereiste taalbeheersing niet formeel wordt getoetst, zal bij de examinering, bijvoorbeeld tijdens het praktijkgedeelte van het onderzoek dat door de minister van Infrastructuur en Milieu ingevolge artikel 7 wordt afgenomen, voldoende duidelijkheid worden verkregen over de mate waarin de betreffende persoon beschikt over de noodzakelijke taalbeheersing.

Artikel 6

Artikel 6 vormt samen met artikel 8, dat de bedrijfsgebonden eisen regelt, het stelsel van vakbekwaamheidseisen voor personen met een veiligheidsfunctie. Ingevolge artikel 6 worden de hier genoemde vakbekwaamheidseisen voor alle veiligheidsfuncties geregeld door middel van de vaststelling van een examenprogramma door de minister van Infrastructuur en Milieu. Het eerste lid betreft de algemene en specifieke vakbekwaamheidseisen ten behoeve van de machinist met volledige bevoegdheid en de machinist met beperkte bevoegdheid. Het tweede lid betreft de algemene vakbekwaamheidseisen ten behoeve van de rangeerder, de wagencontroleur, de treindienstleider met volledige bevoegdheid en de treindienstleider met minimale bevoegdheid.

De in het eerste lid, onderdeel a, genoemde eisen hebben betrekking op de eisen inzake algemene kennis en vaardigheden van de machinist met volledige of beperkte bevoegdheid, zoals gesteld in bijlage IV van de Machinistenrichtlijn. Tot deze eisen behoort bijvoorbeeld de kennis en

¹ Zie paragraaf 4.2.1.5 van de TSI Exploitatie.

² Zie bijlage VI, onderdeel 8, van de Machinistenrichtlijn.

vaardigheden omtrent spoorwegtechniek, spoorverkeer, verkeersveiligheid, samenstelling van treinen of de praktische kenmerken van het vak als machinist (lange werktijden, weg van huis, enz.).

De in het eerste lid, onderdeel b, genoemde eisen hebben betrekking op de voor de machinisten vereiste specifieke vakkennis inzake spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur, zoals gesteld in bijlagen V en VI van de Machinistenrichtlijn. Hieronder wordt bijvoorbeeld begrepen de kennis op het gebied van voorgeschreven testen en controles voor het vertrek, de kennis van het rollend materieel, het betreffende baanvak waarop wordt gereden, de remproef of de bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van het baanvak. Ook dient de machinist bijvoorbeeld in staat te zijn in geval van een storing of ongeval de noodzakelijke maatregelen te kunnen treffen om de trein en reizigers te beschermen.

Binnen het examenprogramma wordt er niet alleen een onderscheid gemaakt tussen de hiervoor genoemde vakbekwaamheidseisen van de machinist met volledige bevoegdheid en de machinist met beperkte bevoegdheid, maar is er ook een onderscheid binnen de veiligheidsfunctie van machinist met beperkte bevoegdheid. Dit onderscheid is mede gerelateerd aan de categorieën en typen spoorvoertuigen waarvoor de betreffende machinist wordt geacht bevoegd te zijn en de maximumsnelheid waarmee mag worden gereden.

Door de vakbekwaamheidseisen op te nemen in een door de minister van Infrastructuur en Milieu vast te stellen examenprogramma, dat bestaat uit een aantal consistente modules en onderdelen, ontstaat er een pakket waardoor de branchepartijen wederzijds kunnen vertrouwen op de aanwezigheid van de betrokken competenties als machinist met volledige of beperkte bevoegdheid. Dit vereenvoudigt het uitwisselen en ter beschikking stellen van machinisten, binnen en buiten de eigen onderneming, aanmerkelijk. Voor de machinist met volledige of beperkte bevoegdheid is het voordeel dat het niveau van zijn kennis en vaardigheid eenvoudig is aan te tonen aan zijn nieuwe werkgever. Het bevorderen van de arbeidsmarkt mobiliteit van machinisten is één van de doeleinden van de Machinistenrichtlijn.¹

De modules die de specifieke vakkennis in verband met de hoofdspoorweginfrastructuur bevatten, zijn behalve voor de Nederlandse machinisten tevens van belang voor buitenlandse machinisten en voor hun opleiding en examinering. Een buitenlandse machinist met volledige of beperkte bevoegdheid dient met betrekking tot de infrastructuur een opleiding en examen conform Nederlandse eisen te hebben gevolgd. De opleiding en het examen waarborgen hiermee dat buitenlandse machinisten die in Nederland op hoofdspoorweginfrastructuur rijden volledig bekend zijn met de in Nederland geldende regels en methodes. Hierdoor bestaat voor buitenlandse ondernemingen tevens een transparante situatie met betrekking tot de voor het rijden in Nederland te verwerven kennis van de infrastructuur.

Ingevolge het tweede lid wordt ten behoeve van de veiligheidsfunctie van rangeerder, wagencontroleur, treindienstleider met volledige bevoegdheid en treindienstleider met minimale bevoegdheid door de minister van Infrastructuur en Milieu een examenprogramma vastgesteld dat voldoet aan de eisen inzake de algemene kennis, bekwaamheid en ervaring, zoals vastgesteld in paragraaf 4.6 en bijlagen J en L van de TSI Exploitatie.

Deze eisen zien op vergelijkbare eisen zoals gesteld voor de machinisten, zoals eisen ten aanzien van de algemene vakkennis, de kennis van operationele procedures en veiligheidssystemen, de kennis van het rollend materieel, wegbekendheid en het vermogen de betreffende kennis in praktijk te brengen. Getracht wordt om deze veiligheidsfuncties zoveel

¹ Zie de overwegingen 5 en 6 van de Machinistenrichtlijn.

als mogelijk gebruik te laten maken van dezelfde examenmodules zoals opgesteld ten behoeve van de machinisten.

Artikel 7

Voordat een machinistenvergunning of een bevoegdheidsbewijs kan worden verstrekt, moet aantoonbaar zijn dat in ieder geval is voldaan aan de ingevolge artikel 6 voor de betreffende functie gestelde vakbekwaamheidseisen. Hiertoe is in het eerste lid vastgesteld dat de minister van Infrastructuur en Milieu een beoordeling geeft aan degene die na een door de minister afgenomen onderzoek voldoet aan de voor de betreffende veiligheidsfunctie van toepassing zijnde vakbekwaamheidseisen.

De in het tweede lid genoemde theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, onder toezicht rijden) moeten met elkaar in evenwicht zijn. Opleiding met computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, beveiligingssituaties, enz. Het gebruik van simulators is niet verplicht, maar kan nuttig zijn voor het doeltreffend opleiden van machinisten; het is vooral nuttig voor het oefenen in ongewone omstandigheden of voor voorschriften die minder vaak worden toegepast.

Ingevolge het vijfde lid is de beoordeling van de ingevolge artikel 6 vastgestelde vakbekwaamheidseisen van de personen met een veiligheidsfunctie voor onbepaalde tijd geldig. Dit betekent dat de toetsing van de betreffende kennis en vaardigheden slechts eenmaal plaatsvindt. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder onder wiens gezag de persoon met een veiligheidsfunctie werkzaam is, dient als onderdeel van het veiligheidszorgsysteem wel te zorgen voor een opleidingsproces om de vakkennis op peil te houden (zie artikel 16 van dit Besluit).

Artikel 8

Voor een goede taakuitvoering dient personeel met een veiligheidsfunctie in aanvulling op de door de minister van Infrastructuur en Milieu getoetste kennis en bekwaamheid, bedoeld in artikel 6, tevens te beschikken over kennis van processen en technieken die eigen zijn aan de organisatie en de locatie waar zij werkzaam zijn. Het eerste tot en met vierde lid bevatten voor de betreffende veiligheidsfunctie een overzicht van bedoelde specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid. Het is daarmee richtinggevend voor de invulling van die kennis door de organisatie onder wiens gezag de betrokken veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend.

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 Spoorwegwet. 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 geluidsemisseries.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat in het Besluit spoorwegpersoneel ten aanzien van de treindienstleider was opgenomen dat deze kennis moest bezitten van bijlage A van de Technische voorschriften Interoperabiliteit 2002/734/EG. Deze TSI is inmiddels vervangen door een nieuwe hogesnelheid TSI uit 2008. Echter de ERTMS-eisen zijn ook van toepassing buiten het hogesnelheidsnetwerk op het conventionele netwerk. Daartoe is er nu een verwijzing opgenomen naar paragraaf 3 van bijlage A1 van de TSI-Exploitatie van 11 augustus 2006 voor wat betreft de digitale communicatie naar de DMI (Driver Machine Interface) in de cabine van de machinist én een verwijzing naar bijlage C van diezelfde TSI van

11 augustus 2006 waarin bepalingen over de mondelinge communicatie is opgenomen.

De beoordeling van de specifieke bedrijfskennis geschiedt ingevolge het vijfde lid door een vakinhoudelijk leidinggevende. Via het veiligheidszorgsysteem moeten de ondernemingen borgen dat deze personen beschikken over de voor hun taak noodzakelijke verdergaande kennis en inzichten. De wijze waarop instructie en beoordeling plaatsvinden, moeten zijn beschreven in het veiligheidszorgsysteem van de betrokken onderneming. Het streven van de branche is om de kennis en vaardigheden van opleiders, examinatoren en vakinhoudelijk leidinggevenden samenhangend te regelen. Zodoende kunnen ook vakinhoudelijk leidinggevenden worden opgenomen in hetzelfde proces voor kennisborging als de anderen.

Een beoordeling als bedoeld in het vijfde lid is vereist voor de afgifte van een bevoegdheidsbewijs ten behoeve van een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid (zie artikel 51a, vierde lid, van de Spoorwegwet) dan wel ten behoeve van de afgifte van een bedrijfspas voor de overige veiligheidsfuncties (zie artikel 51, eerste lid, van de Spoorwegwet en artikel 14 van dit Besluit).

Artikel 9

Dit artikel vormt de grondslag voor het bij ministeriële regeling vaststellen van de eisen inzake de medische en psychologische geschiktheid van de personen met een veiligheidsfunctie. Het eerste lid verwijst naar de eisen die gelden voor de machinist met volledige bevoegdheid en de machinist met beperkte bevoegdheid. Het tweede lid verwijst naar de eisen die gelden ten aanzien van de rangeerder, de treindienstleider met volledige bevoegdheid en de treindienstleider met minimale bevoegdheid.

In het eerste lid wordt verwezen naar de in bijlage II van de Machinistenrichtlijn opgenomen criteria, met daarbij de mogelijkheid voor de minister van Infrastructuur en Milieu om nadere criteria vast te stellen. De bepalingen omtrent de eisen inzake de medische en psychologische geschiktheid ten aanzien van machinisten zijn in de Machinistenrichtlijn immers vrij summier. De beoordelingscriteria zijn beperkt gehouden, behalve voor zicht- en hoorvermogen. De opgenomen criteria zijn evenwel minima, zodat het de lidstaten vrij staat om aanvullende of zwaardere criteria te stellen¹, die dan alleen gelden voor de machinisten die in die lidstaat worden gekeurd of beoordeeld. De ontwikkeling van de in het spoorwegsysteem toegepaste technieken brengt hier enerzijds nieuwe eisen met zich mee, zoals meer belang van het nabij zien vanwege het toenemende gebruik van computerdisplays, en anderzijds verruiming van eisen omdat technische en operationele voorzieningen relevante risico's aanmerkelijk verminderen.

Onder het huidige Besluit spoorwegpersoneel bestaat een gevestigde praktijk voor zowel de medische als de psychologische geschiktheid. Op een aantal onderdelen worden deze nu aangepast. De spoorbranche is voorts voornemens om te komen tot een algehele herziening van de psychologische beoordelingscriteria. Naast de binnen de branche bestaande behoefte om de correlatie tussen beoordelingsuitslag en veiligheidsgedrag te vergroten, verlangt de Machinistenrichtlijn dat enkele aspecten die nu niet beoordeeld worden, zoals de geheugenfunctie, wel opgenomen gaan worden.

Ingevolge het tweede lid worden bij ministeriële regeling de eisen vastgesteld inzake de medische en psychologische geschiktheid voor de veiligheidsfunctie van rangeerder, de treindienstleider met volledige bevoegdheid en de treindienstleider met minimale bevoegdheid. De eisen ten behoeve van deze veiligheidsfuncties worden vastgesteld met inachtneming van paragraaf 4.7 van de TSI Exploitatie.

¹ Artikel 11, lid 2, van de Machinistenrichtlijn.

Het derde lid regelt twee uitzonderingen op het vereiste om te moeten beschikken over een geldige verklaring van medische geschiktheid en een geldige verklaring van psychologische geschiktheid. Dit geldt in de eerste plaats voor de wagencontroleur. In verband met de aard van deze veiligheidstaak is het niet noodzakelijk in het kader van dit Besluit eisen te stellen aan de medische en psychologische geschiktheid. Het betreft hier een functie waarbij in veel mindere mate dan bij de overige veiligheidsfuncties anderen in gevaar kunnen worden gebracht door onvoldoende geschiktheid van de betreffende functionaris. Dat betekent uiteraard niet dat de wagencontroleur niet medisch en psychologisch geschikt behoeft te zijn voor zijn functie. De beoordeling daarvan wordt echter overgelaten aan degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend. Hier geldt voorts de zorgplicht, bedoeld in artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de Spoorwegwet. En in de tweede plaats behoeven ook rangeerders, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, niet te voldoen aan de bij of 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.

Artikel 10

Nadat bij de keuring is gebleken dat de aanvrager voldoet aan de in artikel 9 voor de betrokken veiligheidsfunctie gestelde eisen met betrekking tot de medische en psychologische geschiktheid, geeft het keuringsinstituut een verklaring van medische geschiktheid respectievelijk psychologische geschiktheid af. De medische en psychologische keuringen zullen worden uitgevoerd door keuringsinstituten die zijn erkend door de minister van Infrastructuur en Milieu (zie ook artikel 19).

De keuringen zullen ingevolge het eerste lid plaatsvinden overeenkomstig een door de minister van Infrastructuur en Milieu goedgekeurd keuringsreglement. Het keuringsreglement zal in de eerste plaats een regeling ter zake van de keuringsprocedure inhouden. De keuring wordt uitgevoerd door een keuringsarts die bekend is met de taken van de betrokkenen binnen het spoorverkeer. Een keuringsarts kan echter in specifieke gevallen (bijvoorbeeld als hij overweegt een te keuren persoon onder voorwaarden of beperkingen goed te keuren) behoefte hebben aan het advies van een collega-arts, die op een bepaald terrein over specialistische kennis beschikt. Daarom zal in het keuringsreglement, evenals nu in de Regeling spoorwegpersoneel is geregeld, tevens worden voorzien in een rol voor de arts-deskundigen. De arts-deskundige verricht geen keuring, hij geeft de keuringsarts alleen advies. Daarnaast zal het keuringsreglement in ieder geval voorzien in de mogelijkheid tot het verrichten van een herkeuring. Indien de keuring het oneens is met de keuringsuitslag, kan via een voorziening in het keuringsreglement om een herkeuring worden gevraagd (tweede lid).

Het is mogelijk, ook binnen het kader van de Machinistenrichtlijn, om aan een verklaring beperkingen of voorwaarden te verbinden. Achterliggende gedachte is daarbij dat het aanwezige veiligheidsrisico moet uitmaken of het verantwoord is iemand een veiligheidstaak te laten uitvoeren, en niet een algemene eis voor een algemene situatie. De beperkingen of voorwaarden worden bij de beoordelingsuitslag vermeld.

In het huidige Besluit spoorwegpersoneel wordt uitgegaan van een op papier afgegeven uitslagdocument. Met de toenemende toepassing van elektronisch berichtenverkeer en gegevensopslag blijkt dit een toenemende administratieve belasting te vormen. De vorm van het uitslagdocument wordt daarom nu opengelaten. De branchepartijen kunnen daardoor zelf nader uitwerken in welke vorm dit berichtenverkeer vorm

kan krijgen. Overeenkomstig de eisen van de Machinistenrichtlijn moet dit voldoen aan de geldende EG-privacy-regelgeving.¹

Artikel 11

Dit artikel regelt de geldigheidsduur van de verklaringen van medische en psychologische geschiktheid.

Het eerste lid heeft betrekking op de geldigheidsduur van de verklaring van medische geschiktheid, afgegeven aan een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid. Het tweede lid geldt ten aanzien van de rangeerder, de treindienstleider met volledige bevoegdheid en de treindienstleider met minimale bevoegdheid. Aangezien tekortkomingen die op latere leeftijd kunnen ontstaan bij machinisten ernstige risico's met zich kunnen brengen, wordt voor hen de geldigheidsduur van de verklaring van medische geschiktheid bij het stijgen van de leeftijd korter, dan de gehanteerde geldigheidsduur zoals vastgesteld voor andere veiligheidsfuncties. Bij de rangeerder, de treindienstleider met volledige bevoegdheid en de treindienstleider met minimale bevoegdheid is aangesloten bij de in de TSI Exploitatie genoemde geldigheidsduur.

Het derde lid betreft de geldigheidsduur van de verklaring van psychologische geschiktheid. De verklaring van psychologische geschiktheid voor de machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid heeft een geldigheidsduur van vijf jaar. De hier gehanteerde geldigheidsduur gaat verder dan de Machinistenrichtlijn, waar geen maximum wordt genoemd. Het betreft immers de zwaarste veiligheidsfunctie. Dit is toegestaan aangezien de Machinistenrichtlijn slechts minimumeisen stelt.

De verklaring van psychologische geschiktheid is geldig voor onbepaalde tijd indien afgegeven aan een rangeerder, treindienstleider met volledige bevoegdheid of treindienstleider met minimale bevoegdheid.

Ingevolge het vierde en vijfde lid verliest een verklaring van medische respectievelijk psychologische geschiktheid haar geldigheid indien betrokkene bij een tussentijdse keuring niet meer blijkt te voldoen aan de gestelde eisen, nadat eerder hiervoor al het vermoeden is ontstaan bij de spoorwegonderneming, de infrastructuurbeheerder of de toezichthouder, bedoeld in artikel 69 van de Spoorwetwet.

Artikel 12

De minister van Infrastructuur en Milieu besluit ingevolge het tweede lid op een aanvraag tot verlening of wijziging van een machinistenvergunning binnen een maand nadat de hiervoor vastgestelde vergoeding alsmede de bij de aanvraag bij te sluiten documenten zijn ontvangen.

Ingevolge het derde lid dient de machinistenvergunning te voldoen aan de bij of krachtens artikel 4 en bijlage I van de Machinistenrichtlijn gestelde regels. In Verordening (EU) nr. 36/2010 heeft de Europese Commissie nadere voorschriften vastgesteld omtrent het te hanteren model van de machinistenvergunning, waaronder bijvoorbeeld de voorwaarde dat de vergunning een document betreft op creditcard-formaat.²

Ingevolge het vierde lid is een machinistenvergunning geldig voor de duur van tien jaar vanaf de datum van afgifte. Deze bepaling is vergelijkbaar met de geldigheid van rijbewijzen voor motorrijtuigen. Gedurende deze periode dient de machinist wel te beschikken over geldige verklaringen van medische en psychologische geschiktheid.

Een machinistenvergunning wordt in enkelvoud afgegeven. De minister van Infrastructuur en Milieu kan ingevolge het zesde lid op aanvraag van de houder een duplicaat van de betreffende vergunning afgeven, bijvoorbeeld in geval van verlies, diefstal of vernietiging van de vergunning.

¹ Zie richtlijn 95/46/EG en Verordening (EG) nr. 45/2001.

² Verordening (EU) Nr. 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (L 13/1).

Artikel 13

In artikel 13 worden nadere regels vastgesteld omtrent het bevoegdheidsbewijs.

Ingevolge het eerste lid dient het bevoegdheidsbewijs te voldoen aan de bij of krachtens artikel 4 en bijlage I van de Machinistenrichtlijn gestelde regels. Zo zal, evenals bij de machinistenvergunning, ook voor het bevoegdheidsbewijs gebruik worden gemaakt van een vastgesteld model.¹ Dit model bestaat uit een document met gegevens over onder andere de werkgever, de houder, de taalkennis en de types spoorvoertuigen en infrastructuur waarop de houder rijbevoegd is. Het model van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs is vastgelegd in Verordening (EU) nr. 36/2010 van 3 december 2009.

Op het bevoegdheidsbewijs komt ook tot uitdrukking of de houder een machinist met volledige bevoegdheid is (categorie A/B) of dat het een machinist met beperkte bevoegdheid (categorie A) betreft. In paragraaf 2 van het algemene deel van de toelichting is al aangegeven dat de onder het Besluit spoorwegpersoneel bekende veiligheidsfunctie van machinist met minimale bevoegdheid in de nieuwe situatie zal worden aangemerkt als veiligheidsfunctie van machinist met beperkte bevoegdheid, met dien verstande dat het bevoegdheidsbewijs slechts geldig kan zijn voor rangeerlocomotieven en andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren. Op het bevoegdheidsbewijs dient hiervoor gebruik te worden gemaakt van een nadere keuze binnen de categorie A (subcategorie A1/A4 en/of A5).

Het tweede lid bepaalt dat het bevoegdheidsbewijs de spoorvoertuigen en de hoofdspoorweginfrastructuur vermeldt waarop het bewijs betrekking heeft. Het is aan degene onder wiens gezag de machinist met volledige of beperkte bevoegdheid werkzaam is, om vast te stellen op welke spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur betrokkene daadwerkelijk wordt ingezet. Slechts deze spoorvoertuigen en infrastructuur worden op het bevoegdheidsbewijs vermeld.

Het derde lid geeft aan dat slechts die spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur op het bevoegdheidsbewijs kunnen worden vermeld, ten aanzien waarvan de betreffende machinist ook daadwerkelijk beschikt over een geldige beoordeling. Hiervoor kan de spooronderneming gebruik maken van de gegevens uit het register van machinistenvergunningen, waarin ook informatie is opgenomen over de beoordelingen.

Machinisten met een beperkte bevoegdheid zijn slechts bevoegd tot het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen met een maximumsnelheid van 40 km/u. De kennis en vaardigheden die vereist zijn voor het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen met een hogere snelheid dan 40 km/u maken geen onderdeel uit van de voor de uitoefening van de functie van machinist met beperkte bevoegdheid gestelde eisen en het daarmee samenhangende examenprogramma. De snelheidsbeperking wordt door de verstrekker van het bevoegdheidsbewijs ingevolge het vierde lid op het bevoegdheidsbewijs aangetekend.

Hoewel het bevoegdheidsbewijs ingevolge het zesde lid in beginsel voor onbepaalde tijd geldig is, verliest het zijn geldigheid indien betrokkene de functie niet meer uitoefent onder het gezag van degene die het bevoegdheidsbewijs heeft verstrekt. Dit is uiteraard het geval indien de betreffende machinist bij zijn huidige werkgever vertrekt, maar kan ook het geval zijn indien de machinist binnen dezelfde spooronderneming niet meer deze veiligheidsfunctie uitoefent. Het bevoegdheidsbewijs verliest voorts zijn geldigheid door schorsing of intrekking van het bevoegdheidsbewijs door degene die het bewijs heeft verstrekt. Aanleiding hiervoor kan zijn dat de machinist met volledige of beperkte bevoegdheid bij het periodieke onderzoek, bedoeld in artikel 16, tekortschiet op het punt van de specifieke vakkennis inzake de spoorvoertuigen en de hoofdinfrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft, alsmede op

¹ Zie ook noot 22.

het punt van de voor de veiligheidsfunctie vereiste bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid.

De Machinistenrichtlijn verlangt dat de spoorondernemingen, bij besluiten omtrent verstrekking, wijziging, schorsing of intrekking van het bevoegdheidsbewijs, in hun veiligheidszorgsysteem een herbeoordelingsprocedure inrichten.¹ Derhalve is in het negende lid een bepaling opgenomen die de ondernemingen verplichten tot het vaststellen van een geschillenregeling omtrent de verstrekking, wijziging, schorsing en intrekking van een bevoegdheidsbewijs.

Artikel 14

Ingevolge artikel 51, eerste lid, van de Spoorwegwet, verschaft degene onder wiens gezag binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, behoudens bij algemene maatregel van bestuur omschreven uitzonderingen, aan degene die de betrokken functie uitoefent een bedrijfspas. Blijkens artikel 51, tweede lid, van de Spoorwegwet, wordt geen bedrijfspas verstrekt aan een machinist met volledige bevoegdheid of een machinist met beperkte bevoegdheid en aan wie een bevoegdheidsbewijs is verstrekt. In artikel 14 van onderhavig Besluit worden de nadere regels vastgesteld met betrekking tot de bedrijfspas.

Het bezit van een geldige bedrijfspas is ingevolge het eerste lid, onderdeel a, niet vereist voor treindienstleiders met volledige of minimale bevoegdheid. Treindienstleiders 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 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, bijvoorbeeld indien de treindienstleider wel buiten werkt.

Voorts behoeven ook rangeerders en wagencontroleurs, in dienst van een in het buitenland gevestigde (spoorweg)onderneming, die hun standplaats hebben in het buitenland en die slechts dienst doen op grensdienstbaanvakken, ingevolge het eerste lid, onderdeel b, niet te beschikken over 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. Dit personeel is 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.

Voor de bedrijfspas is niet voorzien in de vaststelling van een uniform model. Wel worden in het tweede lid de gegevens opgesomd die de bedrijfspas minimaal dient te bevatten. De organisaties 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. De nadere uitvoering wordt aan de verstreckende organisaties overgelaten.

Ingevolge het derde lid is een bedrijfspas voor onbepaalde tijd geldig. Desalniettemin verliest een bedrijfspas zijn geldigheid in de gevallen als genoemd in het vierde lid, waarna blijkens het vijfde lid door degene die de bedrijfspas heeft afgegeven de desbetreffende pas wordt ingenomen.

¹ Artikel 15 Machinistenrichtlijn.

Artikel 15

Dit artikel is inhoudelijk onveranderd overgenomen uit het vigerende Besluit spoorwegpersoneel. Het geeft mede inhoud aan de in de Machinistenrichtlijn en Spoorwegveiligheidsrichtlijn opgenomen zorgplicht voor het te allen tijde beschikken over de benodigde kennis bij het personeel.

De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder onder wiens gezag de veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend, dat wil zeggen die de persoon met een veiligheidsfunctie in dienst heeft of contracteert, dient ingevolge het eerste lid te zorgen voor vakinhoudelijke leiding over de betreffende persoon. 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 is niet bezwaarlijk indien 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 16

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. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder onder wiens gezag de persoon met een veiligheidsfunctie werkzaam is, dient als onderdeel van het veiligheidszorgsysteem derhalve te zorgen voor een opleidingsproces om de vakkennis op peil te houden en dit periodiek te beoordelen. Hiertoe dient de periodieke herinstructie. De periodiciteit en de inhoud van alsmede de wijze waarop herinstructie plaatsvindt, wordt voor de niet-machinisten vrij gelaten.

Ingevolge het tweede lid vindt het periodieke onderzoek van de machinist met een volledige bevoegdheid en van de machinist met een beperkte bevoegdheid plaats met inachtneming van de eisen zoals die zijn gesteld in bijlage VII van de Machinistenrichtlijn. Zo dient om de drie jaar of na afwezigheid van meer dan één jaar de taalbeheersing te worden onderzocht. Dit geldt overigens alleen voor zogenaamde anderstaligen. Voorts dient om de drie jaar een periodiek onderzoek plaats te vinden op het punt van de specifieke vakkennis inzake de spoorvoertuigen en de hoofdinfrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft, alsmede op het punt van de voor de veiligheidsfunctie vereiste bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid.

Indien na het periodieke onderzoek blijkt dat de betreffende persoon met een veiligheidsfunctie niet meer beschikt over de vereiste vakkennis, zal dit aanleiding kunnen zijn voor degene onder wiens gezag deze persoon werkzaam is om het bevoegdheidsbewijs dan wel de bedrijfspas te schorsen of in te trekken.

Artikel 17

Ook in het huidige Besluit spoorwegpersoneel werd al een plaats ingeruimd voor organisaties die, zelf geen spoorwegonderneming zijnde, bevoegd personeel zoals machinisten ter beschikking stellen. Sinds de inwerkingtreding van het huidige Besluit spoorwegpersoneel hebben zich enkele van deze ondernemingen gevestigd. Bij de beoordeling van hun systeembeheer wordt eenzelfde benadering gekozen als voor het veiligheidszorgsysteem van een spoorwegonderneming, zonder de voor het personeelsbeheer niet relevante elementen. Dergelijke bedrijven

dienen te voldoen aan de in artikel 33, tweede lid, onderdeel e, van de Spoorwegwet gestelde eisen met betrekking tot personeelsbeheer.

Hoewel zij in de Machinistenrichtlijn niet genoemd worden, nemen deze bedrijven ook in andere landen een groeiende plaats in het functioneren van het spoorwegsysteem. Zo maken zij het mogelijk dat spoorwegondernemingen ook sterk in omvang en frequentie wisselende vervoeren, zoals in het goederenvervoer veel voorkomen, op efficiënte en veilige wijze kunnen verrichten. Over enkele praktische aspecten van de uitvoering van de Machinistenrichtlijn zullen met de spoorbranche nog afspraken worden gemaakt.

Artikel 18

Het eerste en tweede lid is van toepassing op het register van machinistenvergunningen, waarvan de minister van Infrastructuur en Milieu als houder is aangewezen (zie artikel 51a van de Spoorwegwet). De inhoud van het register is nader uitgewerkt in de beschikking van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 oktober 2009 tot vaststelling van de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen als bedoeld in Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (2010/17/EG; PbEU L 8/17). Het register bevat in de eerste plaats informatie over de huidige status van de vergunning. In de tweede plaats bevat het informatie over de afgegeven vergunning als zodanig, zoals bijvoorbeeld de naam-, adres- en woonplaatsgegevens van de houder of de datum van afgifte van de vergunning en de datum waarop de geldigheid van de vergunning afloopt. Tot deze gegevens behoren ook een weergave van de eventuele medische beperkingen. Het betreft hier de verplichtingen om lenzen of een bril te dragen en/of een gehoorapparaat te dragen. Het register bevat in de derde plaats de historische informatie over de vergunning, zoals gegevens met betrekking tot eventuele wijzigingen of gegevens over een diefstal van de vergunning. En in de vierde plaats bevat het register informatie over de beoordelingen en de verklaringen van medische en psychologische geschiktheid die aan de toekenning van de vergunning voorafgaan en over de periodieke keuringen die na de verlening van de vergunning plaatsvinden om te waarborgen dat de vergunning zijn geldigheid behoudt.

Het derde en vierde lid ziet op het register van bevoegdheidsbewijzen, dat evenals het register van machinistenvergunningen dient te voldoen aan voornoemde beschikking van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 oktober 2009.

Artikel 19

De medische en psychologische keuringen moeten worden verricht door een door de minister van Infrastructuur en Milieu erkent keuringsinstituut. Een keuringsinstituut wordt ingevolge het eerste lid erkend indien het beschikt over de voor de keuring van personeel met een veiligheidsfunctie vereiste onafhankelijke organisatie en expertise.

Aan een erkenning kan de minister van Infrastructuur en Milieu blijkens het tweede lid voorschriften en beperkingen verbinden. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de voorwaarde dat het keuringsinstituut slechts keuringen van machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid mag verrichten.

Artikel 20

Dit artikel regelt de in de Machinistenrichtlijn verlangde erkenning van opleidingsinstituten. Dit kan een zelfstandig instituut zijn, dan wel een opleidingsstelsel dat is geïntegreerd in een spoorwegonderneming.

Van de Europese Commissie is nog nadere besluitvorming te verwachten over de criteria voor erkenning van opleidingsinstituten. De verwachting is dat daarin aan de praktijkopleider van machinisten eisen gaan worden gesteld die qua strekking overeenkomen met de eisen aan de mentormachinist zoals die nu zijn opgenomen in de Regeling spoorwegpersoneel.

Aan de erkenning kan ingevolge het tweede lid voorschriften en beperkingen worden verbonden. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie dat het opleidingsinstituut slecht een deel van de opleiding mag verzorgen of zich slechts mag beperken tot de opleiding van een specifieke veiligheidsfunctie. Het resterende deel van de opleiding zal dan moeten worden gevolgd bij een ander erkend opleidingsinstituut.

Artikel 21

Dit artikel bevat bepalingen van overgangsrecht voor enkele veiligheidsfuncties. De in het eerste lid getroffen voorziening heeft betrekking op de huidige machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid. Eerder verleende bevoegdheden moeten ingevolge de Machinistenrichtlijn zoveel mogelijk worden gewaarborgd. Daartoe is in het eerste lid bepaald dat de documenten die voor het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige Besluit aan machinisten met volledige bevoegdheid of machinisten met beperkte bevoegdheid zijn afgegeven hun geldigheid behouden voor de duur waarvoor zij zijn afgegeven. Samen met de gelijkstellingsbepaling uit artikel V, derde lid, van de wet tot wijziging van de Implementatiewet¹, waarbij de certificaten van bekwaamheid van de machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid worden gelijkgesteld met de ingevolge dit besluit vereiste beoordelingen van de minister van Infrastructuur en Milieu, kunnen deze machinisten vervolgens een machinistenvergunning en een bevoegdheidsbewijs krijgen. De machinisten behoeven hiervoor geen opleiding te volgen en examen te doen conform de nieuwe vakbekwaamheidseisen. Het tweede lid voorziet in een overgangsbepaling ten aanzien van de huidige machinisten met minimale bevoegdheid. Machinisten met minimale bevoegdheid worden ingevolge dit besluit niet meer afzonderlijk aangewezen als veiligheidsfunctie binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem. Ingevolge het tweede lid blijven echter deze machinisten tot 1 juli 2014 bevoegd om hun functie uit te oefenen overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de oude regeling. Gedurende deze overgangperiode worden de machinisten met minimale bevoegdheid in staat gesteld om een opleiding te volgen en examen te doen conform de nieuwe vakbekwaamheidseisen zoals deze zullen gelden voor machinisten met beperkte bevoegdheid.

Het derde tot en met zesde lid voorzien in gelijkstellingsbepalingen voor de huidige rangeerder met volledige bevoegdheid, de wagencontroleur en de treindienstleider. De eerder aan hen verleende documenten worden gelijkgesteld aan de ingevolge dit besluit vereiste documenten, met dien verstande dat de verklaringen van medische en psychologische geschiktheid hun geldigheid behouden voor de duur dat deze overeenkomstig het Besluit spoorwegpersoneel zijn afgegeven. Nadat de geldigheid van laatstgenoemde documenten is komen te vervallen, zullen deze personen alsnog moeten voldoen aan de nieuwe eisen voor de afgifte van de verklaringen van medische en psychologische geschiktheid. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat een wagencontroleur niet hoeft te beschikken over een verklaring van medische en psychologische geschiktheid.

De werktreinbegeleider heeft ingevolge het Besluit spoorwegpersoneel als afgeleide tevens de bevoegdheid van rangeerder, waardoor hij ook bevoegd is tot het begeleiden van een werktrein over in dienst zijnd spoor. Deze bevoegdheid is ingevolge dit besluit ondergebracht bij de nieuwe veiligheidsfunctie van rangeerder. De huidige werktreinbegeleider die als

¹ Zie Kamerstukken II, 2009/10, 32 289, nr. 9.

beoogd rangeerder wil rangeren op in dienst zijnd spoor zal zich derhalve alsnog de daaraan verbonden kennis eigen moeten maken en de daarvoor benodigde examens met goed gevolg moeten afleggen. Ingevolge het zesde lid blijven de huidige werktreinbegeleiders, aan wie tevens de bevoegdheid is verleend tot het uitoefenen van de bevoegdheid van rangeerder, tot 1 juli 2014 bevoegd hun taken als (sec) rangeerder uit te voeren. Deze periode sluit aan bij de behoefte om een zo groot mogelijk aantal werktreinbegeleiders annex rangeerders nog gebruik te kunnen laten maken van hun op basis van het Besluit spoorwegpersoneel verkregen bevoegdheden. Indien een werktreinbegeleider annex rangeerder ook na afloop van deze periode de bevoegdheden van rangeerder zou willen blijven uitoefenen, dient hij alsnog te voldoen aan alle vereisten die gelden voor de veiligheidsfunctie van rangeerder.

Artikel 22

De op het Besluit spoorwegpersoneel gebaseerde aanwijzingen van keuringsinstituten voor de afgifte van verklaringen van medische en psychologische verklaringen, worden ingevolge dit artikel gelijkgesteld met erkenningen als keuringsinstituut voor de afgifte van verklaringen van medische en psychologische verklaringen als bedoeld in artikel 19 van dit besluit. De eisen betreffende de erkenning als keuringsinstituut verschillen immers niet van de eisen die van toepassing waren voor de aanwijzing als keuringsinstituut voor de inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 23

In dit Besluit wordt in een aantal artikelen dynamisch verwezen naar de TSI Exploitatie, waardoor ook toekomstige wijzigingen van de TSI Exploitatie automatisch doorwerken in de betreffende bepalingen. Artikel 23 geeft aan vanaf welk tijdstip de wijzigingen doorwerken, namelijk vanaf het moment dat aan de betreffende wijziging van de TSI Exploitatie uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 24

Het nieuwe artikel 39a van het Besluit spoorverkeer noemt vier categorieën spoorvoertuigen waarvoor de hoofdregel van het ingevolge de Implementatiewet gewijzigde artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet niet geldt. De bovenbedoelde hoofdregel houdt in dat een spoorvoertuig moet beschikken over een (aanvullende) vergunning voor indienststelling om van hoofdspoorweginfrastructuur gebruik te kunnen maken. Het nieuwe artikel 39a van het Besluit spoorverkeer geeft uitvoering aan artikel 36, tweede lid, van de Spoorwegwet in verbinding met artikel 21 van richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191). Het twaalfde lid van het voornoemde artikel 21 maakt het mogelijk om het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur door bestaande spoorvoertuigen op basis van bestaande nationale regelingen te continueren. Het moet in dit verband wel spoorvoertuigen betreffen die al voor 19 juli 2008 gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur mochten maken.

Artikel 26

Ter uitvoering van de Implementatiewet wordt met dit artikel het Besluit keuring spoorvoertuigen ingetrokken en vervallen de genoemde artikelen van het Besluit spoorweginfrastructuur. De betreffende bepalingen worden grotendeels in de wet zelf vastgesteld.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus