



368

Besluit van 19 augustus 2009, houdende wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen, het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel in verband met het programma Beter Geregeld

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 juli 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/643 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 95/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEG L 143) en de artikelen 23, 31, 35, 49, 50, 51, 52, 64, en 65 van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 22 juli 2009, no. W.09.09.0230/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 augustus 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/906, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

Een aanvraag tot verlening van een bedrijfsvergunning bevat met het oog op het vereiste van financiële draagkracht de documenten, bedoeld in onderdeel I, onder 1, van de bijlage van richtlijn 95/18/EG.

B

Artikel 16a wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het eerste lid wordt «artikel 16, tweede lid» vervangen door: artikel 16, derde lid.

2. In de aanhef van het tweede lid wordt «artikel 16, tweede lid» vervangen door: artikel 16, derde lid.

C

In artikel 19, eerste lid, wordt «artikel 16, tweede lid» vervangen door: artikel 16, derde lid.

ARTIKEL II

In artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit spoorverkeer wordt «als bedoeld in de Seinregeling hoofdspoorwegen» vervangen door: als bedoeld in bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer.

ARTIKEL III

Het Besluit spoorwegpersoneel wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen d en e vervallen.
2. Onderdeel f wordt geletterd onderdeel d.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid vervalt.
2. Het vierde lid wordt vernummerd tot derde lid.

C

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6. Taken en bevoegdheden wagencontroleur

De wagencontroleur heeft als taak het controleren van goederenwagens en het controleren van de belading daarvan op kenbare gebreken.

D

De artikelen 8 en 9 vervallen.

E

In artikel 13, tweede lid, vervalt «en veiligheidsman».

F

Artikel 18 vervalt.

G

Artikel 19 vervalt.

H

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen e en f van het tweede lid vervallen.
2. Onderdeel g van het tweede lid wordt geletterd onderdeel e.
3. Na het tweede lid wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:
 3. In afwijking van het tweede lid, onderdeel a, kan:
 - a. in de wegbekendheid en de kennis van lokale voorschriften worden voorzien door een andere machinist, een rangeerder of een werktrein-begeleider, die de machinist begeleidt en hem de voor zijn taak benodigde informatie verschaft;
 - b. een voertuig worden bediend door een andere persoon die beschikt over kennis van werking en bediening van het betrokken voertuig, indien de machinist direct kan ingrijpen in de bediening en hij alle nodige bedieningsopdrachten geeft aan die andere persoon.

I

In artikel 26, tweede lid, onderdeel d, vervalt «leiders werkplek-beveiliging, veiligheidsslieden en».

J

In artikel 27, tweede lid, onderdeel d, vervalt «leiders werkplek-beveiliging, veiligheidsslieden en».

K

In artikel 32, eerste lid, vervalt «of aan een veiligheidsman».

L

In artikel 35, tweede lid, onderdeel c, wordt «artikel 34, onderdelen b en e tot en met g» vervangen door: artikel 34, onderdelen b, e en f.

M

Artikel 43 vervalt.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst met uitzondering van artikel III, onderdelen A, D, E, F, G, H, onder 1 en 2, I, J, K en M, die in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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

's-Gravenhage, 19 augustus 2009

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *derde* september 2009

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit verzamelbesluit strekt tot realisatie van enkele verbeteringen in drie algemene maatregelen van bestuur met betrekking tot het spoor. Het betreft het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen, het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel.

De verbeterpunten zijn door de spoorsector in het kader van het programma Beter Geregeld aangedragen. Daarbij is een onderscheid gemaakt in op korte termijn te realiseren quick wins en meer fundamentele en wetsgerelateerde onderwerpen die onderdeel vormen van de evaluatie van de Spoorwetgeving. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 11 juli 2007 (Kamerstukken II 2006/07, 30 800 XII, nr. 81).

In totaal zijn binnen het programma Beter Geregeld voor het spoor-domein 10 quick wins geformuleerd. Daarvan zijn inmiddels 5 quick wins gerealiseerd. Het gaat daarbij om de implementatie van het Tweede Europese Spoorpakket, de realisatie van een Toelatingsgids keuring spoorvoertuigen, het oplossen van de problematiek met betrekking tot vooruitbetaling op grond van de Regeling tarieven Spoorwegwet, enkele communicatieverbeteringen in relatie tot de spoorsector en knelpunten inzake het omgevingsregime op het onderdeel werken langs het spoor.

Met dit verzamelbesluit wordt de volgende tranche van quick wins gerealiseerd. Deze tranche omvat mede aanpassingen van enkele ministeriële regelingen. Bij brief van 16 maart 2009 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van de implementatie Beter Geregeld, Kamerstukken II 2008/09, 31 843, nr. 1.

Onderhavige wijzigingen zijn beperkt tot die wijzigingen die op grond van de vigerende Spoorwegwet gerealiseerd kunnen worden en betreffen vooral een actualisering van de regelgeving aan de bestaande praktijk, een verduidelijking in relatie tot internationale voorschriften, alsmede het opschonen van de wetgeving. De meeste quick wins kunnen pas (volledig) worden gerealiseerd, nadat de wet zelf is aangepast. Het gaat daarbij om aanpassingen van de wetgeving in verband met de implementatie van verschillende Europese richtlijnen. Hoewel beperkt van omvang, zijn de te realiseren quick wins van belang voor de sector. Met onderhavige wijzigingen wordt de spoorregelgeving verduidelijkt, gedereguleerd en geactualiseerd.

2. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Het onderhavige besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het besluit heeft voorts geen gevolgen voor de administratieve lasten voor de burger en heeft geen verdere financiële gevolgen voor het bedrijfsleven. Om deze redenen is onderhavig besluit niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

Artikel 10 schrijft voor dat voor het verkrijgen van een bedrijfsvergunning een spoorwegonderneming dient aan te tonen dat zij voldoet aan het vereiste van financiële draagkracht. De motivering van financiële draagkracht dient te worden gebaseerd op gegevens over de bedrijfsvoering, zoals jaarrekeningen, jaarbalansen en een bedrijfs- of ondernemingsplan. De onderneming dient op basis van het artikel voor het

aantonen van de getrouwheid van de jaarrekeningen en de jaarbalans een accountantsverklaring bij te voegen.

Met de wijziging in onderdeel A komt het vereiste van het meesturen van een accountantsverklaring te vervallen. Een spoorwegonderneming kan bij een aanvraag tot verlening van een bedrijfsvergunning voor het aantonen van financiële draagkracht volstaan met het aanleveren van de gegevens zoals genoemd in de bijlage van richtlijn 95/18/EG. De aanvullende nationale regels voor het aanleveren van documenten komen hierdoor alsnog te vervallen, hetgeen aansluit bij de vereisten zoals ook gesteld in de ons omringende landen. Voor de betrokken ondernemingen betekent dit een vereenvoudiging van de aanvraagprocedure.

Artikel I, onderdelen B en C

De in onderdelen B en C voorgestelde wijziging van artikel 16a en artikel 19, betreft een correctie van een foutieve verwijzing naar artikel 16, tweede lid. Dit dient artikel 16, derde lid, te zijn, dat ziet op de erkenning van een veiligheidszorgsysteem dat door de nationale veiligheidsinstantie in een andere lidstaat van de EU is gecertificeerd.

Artikel II

De wijziging van artikel 10, eerste lid, onderdeel b, betreft een correctie van een foutieve verwijzing.

Artikel III, onderdelen A, D, E, F, G, H, onder 1 en 2, I, J, K en M, en artikel IV

Met de in deze onderdelen voorgestelde wijzigingen komen de veiligheidsfuncties van leider werkplekbeveiliging en veiligheidsman, alsmede de aan hen toebedeelde taken en bevoegdheden, te vervallen.

Het vervallen van deze veiligheidsfuncties sluit aan bij de werkwijzen voor het veilig werken aan de spoorweginfrastructuur. Sinds de inwerkingtreding van de Spoorwegwet op 1 januari 2005 is door de spoorbranche intensief gewerkt aan de totstandkoming van een neutrale branche-organisatie, de Stichting Railalert. Hiermee wordt gebruik gemaakt van de grotere eigen verantwoordelijkheid voor de arbeidsveiligheid, zoals vastgesteld in de per 1 januari 2007 gewijzigde Arbowet. Tussen de Stichting Railalert, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Arbeidsinspectie vindt regelmatig afstemming plaats over de invulling van de zorg voor spoorweg- en arbeidsveiligheid binnen de kaders van de Spoorwegwet en de Arbowet. Op korte termijn zullen definitieve afspraken worden gemaakt over de invulling; het moment van inwerkingtreding van deze onderdelen is daaraan gekoppeld (zie artikel IV).

De Stichting Railalert is opgezet als certificerende instelling naar het model van de normenreeks EN 17000. Tot haar taken behoren:

- uitwerking van regelgeving, die kan fungeren als arbocatalogus;
- certificering van organisaties (zoals werkplekbeveiligingsbedrijven) en werkprocessen (planning van werken, werktrains en werkplekbeveiliging) voor spoorgerelateerde activiteiten;
- certificering van personen voor spoorgerelateerde taken;
- certificering van bedrijfsmiddelen en technische middelen voor spoorgerelateerde toepassingen.

De geschiktheid en bekwaamheid voor een veel grotere groep personen dan de leider werkplekbeveiliging en veiligheidsman, en in het bijzonder de taakhoud, worden feitelijk al binnen deze structuur beheerd. Beide functies sluiten door de voortgaande ontwikkeling van werkwijzen, taakhoud en vereiste kwalificaties niet meer aan bij de behoefte van de praktijk. Tegelijk heeft die praktijk behoefte aan verfijning, om de kwalificaties voor specifieke taakdelen nauwkeuriger te sturen.

De huidige wijze waarop deze twee functies in dit besluit geregeld zijn laat een dergelijke verfijning niet toe, en is alleen te realiseren met een aanzienlijke vergroting van de hoeveelheid regelgeving. Dit is ongewenst en vergroot zelfs de inflexibiliteit. Door beide functies te schrappen wordt aangesloten bij de ontwikkeling naar een grotere eigen verantwoordelijkheid voor de arbeidsveiligheid, zoals die in de gewijzigde Arbowet is verwoord. Doordat voor alle personen onder het bereik van de Stichting Railalert dan dezelfde uitgangspunten en methodieken kunnen worden gehanteerd, wordt een vereenvoudiging gerealiseerd.

Artikel III, onderdelen B en C

Binnen de functie van wagencontroleur wordt een onderscheid gemaakt tussen technische controle en controle veilige loop (artikel 3, derde lid). De controle veilige loop is als controle in beperkte vorm gericht op het visueel constateren van gebreken bij goederentreinen die over kortere afstanden rijden (artikel 6, tweede lid). In de praktijk is echter gebleken dat het aantal van deze treinen zodanig is afgenomen dat het in stand houden van deze vorm van controle geen nut meer heeft. Om deze reden komt de controle veilige loop te vervallen, alsmede de apart genoemde veiligheidsfunctie van wagencontroleur controle veilige loop. Dit voorkomt tevens het aanhouden van een afzonderlijke administratie door de spoorwegbedrijven en een afzonderlijke samenstelling van examens voor de functie van wagencontroleur controle veilige loop.

Artikel III, onderdeel I, onder 2

De aanvulling van artikel 24 van het Besluit spoorwegpersoneel betreft een verduidelijking van de regelgeving, voor twee reeds bestaande procedures in het spoorwegsysteem. De machinist als uitoefenaar van een veiligheidstaak, heeft altijd de verantwoordelijkheid voor het veilig rijden van een trein. In specifieke situaties heeft hij echter niet de detailkennis van de lokale situatie of de detailkennis voor de bediening van het voertuig.

De bepaling in het nieuwe derde lid, onderdeel a, voorziet erin dat de detailkennis voor de lokale situatie tijdens de rit aan de machinist kan worden verstrekt door een andere persoon die zelf ook een veiligheidstaak vervult en die uit dien hoofde die detailkennis reeds bezit. De verantwoordelijkheid voor alle aspecten van het rijden blijft berusten bij de machinist. Deze werkwijze wordt van oudsher aangeduid als piloteren, niet toevallig een afgeleide van de Engelse term pilot, in de betekenis van loods, als bij het loodsen van zeeschepen.

De bepaling in het nieuwe derde lid, onderdeel b, voorziet er verder in dat de detailkennis van het betrokken voertuig mag berusten bij een ander persoon, als aan de opgenomen voorwaarden is voldaan. Die komen er op neer dat de machinist de rem en tyfoon onder handbereik moet hebben, zicht moet hebben op de rijweg en de relevante boordinstrumenten, zich direct bij de persoon die het voertuig bedient bevindt, en zowel qua taal als qua inhoud met die persoon kan verstaan. Voor de persoon die bedient, geldt onverminderd de algemene verantwoordelijkheid van de betrokken spoorwegonderneming volgens artikel 54 van de Spoorwegwet dat die persoon geschikt en capabel is voor zijn taak. De nu beschreven werkwijze komt overeen met de reeds in de regelgeving beschreven situatie waarbij een leerling-machinist een voertuig bedient.

Deze verduidelijking vereenvoudigt zowel de toepassing van, als het toezicht op, de tot nu toe in veel algemener bewoordingen opgenomen regels.

Artikel III, onderdeel L

De wijziging van artikel 35, tweede lid, onderdeel c, betreft een correctie van een foutieve verwijzing naar een niet bestaand onderdeel van artikel 34.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings