

# **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

## ***Wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in verband met de toedeling van bevoegdheden aan spoorwegondernemingen inzake examineringen voor het bevoegdheidsbewijs en enige andere wijzingen***

### **1. Wat is de aanleiding**

De aanleiding om te komen tot dit conceptbesluit is een wijziging van de Spoorwegwet en de wens om de uitvoerbaarheid van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 te verbeteren.

De wijziging van de artikelen 51a en 51c van de Spoorwegwet is meegenomen in de Verzamelwet IenM 2018 (Stc. 2017, 480). Hierin is de bevoegdheid tot beoordelen van machinisten in het kader van het bevoegdheidsbewijs belegd bij de spoorwegondernemingen. Dit overeenkomstig de Machinistenrichtlijn (2007/59/EG). Voorheen was deze bevoegdheid belegd bij de minister en in mandaat bij de stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV). De beoordelingsbevoegdheid in het kader van de machinistenvergunning blijft bij de VVRV. Daarnaast dienen beide beoordelingen, dus in het kader van machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs, plaats te vinden door een door de VVRV erkende examinator.

Door de wetswijziging is het ook noodzakelijk om een aantal zaken in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 eveneens te wijzigen. Het betreft hier met name de bevoegdheid om een examenprogramma vast te stellen. De wetswijziging en dit besluit zullen gelijktijdig in werking treden.

### **2. Wie zijn de betrokkenen**

- Spoorwegpersoneel, met name machinisten;
- Spoorwegondernemingen;
- De VVRV.

### **3. Wat is het probleem**

De hierboven beschreven wijziging van de Spoorwegwet vereist een wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel. Zonder de bevoegdheid om een examenprogramma vast te stellen is de bevoegdheid tot examineren betekenisloos. Daarnaast bestaat de wens om op een aantal punten de uitvoerbaarheid van het Besluit te verbeteren.

- Tot nu werd in het Besluit verwezen naar niet-bindende aanbevelingen van de Europese Commissie inzake het publiekelijk openbaar maken van persoonsgegevens. Nederland acht dit niet proportioneel. Daarom wordt in het conceptbesluit geregeld dat de gegevens op aanvraag ter beschikking worden gesteld.
- De eis dat een personeelsteller zijn systeem van personeelsbeheer door de minister van IenW moet laten goedkeuren, wordt niet noodzakelijk geacht. Dit omdat elders in het Besluit en in de Spoorwegwet al geborgd is dat de spoorwegonderneming voor wie de veiligheidsfunctionaris werkt, zorgt dat de kennis van deze personen actueel blijft.

- Tot nu toe was het niet mogelijk om bij ministeriële regeling nader te specificeren aan welke eisen inzake onafhankelijkheid en expertise keuringsinstituten moeten voldoen die medische en psychologische keuringen verrichten. Dit wordt voor de toekomst wel wenselijk geacht.
- De regels inzake het erkennen van examinatoren die al in een andere lidstaat een erkenning hebben behaald, is niet duidelijk. Dit wordt in het Besluit nader geregeld.

#### **4. Wat is het doel?**

Het doel van dit Besluit is om de bevoegdheid om een examenprogramma vast te stellen in lijn te brengen met de verdeling van beoordelingsbevoegdheden van Minister (VVRV) en de spoorwegondernemingen, zoals die in de hierboven beschreven wijziging van de Spoorwegwet is neergelegd. Daarnaast wordt beoogd de uitvoerbaarheid van het Besluit te verbeteren, door aanpak van de onder 3 genoemde punten.

#### **5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?**

Regels over spoorwegpersoneel zijn vastgelegd in regelgeving (m.n. Spoorwegwet en Besluit en Regeling spoorwegpersoneel 2011). Deze regels zijn bedoeld om de deskundigheid van het personeel en de veiligheid op en rond het spoor te waarborgen. Om bovengenoemde punten aan te pakken is wijziging van regelgeving vereist. Daarnaast wordt de bovengenoemde verdeling van bevoegdheden inzake machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs voorgeschreven door de Europese Machinistenrichtlijn.

#### **6. Wat is het beste instrument?**

Wijziging van de toepasselijke regelgeving.

#### **7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijfsleven, overheid en milieu**

- De kosten voor het beleggen van de beoordelingsbevoegdheden en daaruit voortvloeiende bevoegdheden bij de spoorwegondernemingen zijn als volgt: 1.000 euro eenmalig voor het laten opleiden van de examinator en 500 euro per jaar voor bijscholing. Daarnaast bedragen de kosten voor het vervangen van een machinist, zodat deze zijn (neven)functie als examinator kan uitvoeren, ongeveer 1.000 euro per jaar, per examinator.
- Lasten voor bedrijfstellers zullen verminderen.
- Voor examinatoren die elders zijn erkend en in Nederland ook door de VVRV erkend willen worden zal de situatie duidelijker worden.