

Shuntingyard.com | Singraven 9 | NL – 8226 RM Lelystad

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Michiel Tom
T +31 (0)6 51 66 24 11
info@shuntingyard.com
http://shuntingyard.com

Lelystad, 29 maart 2018

Reactie op consultatie ontwerpbesluit tot wijziging Besluit spoorwegpersoneel 2011

Geachte heer of mevrouw,

Door middel van deze brief maak ik, in mijn hoedanigheid als adviseur spoorwegveiligheid voor diverse Nederlandse spoorwegondernemingen en daarbij tevens handelend onder de naam Shuntingyard.com, mijn zienswijze kenbaar op het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011.

Ten aanzien van artikel I, onderdeel B

Ten aanzien van de hier voorgestelde wijziging vraag ik aandacht voor de volgende opmerking.

In de Spoorwegwet, artikel 50(2) is verplicht gesteld dat een machinist moet beschikken over:

- a) *één of meer beoordelingen van de Minister waaruit blijkt dat hij voldoet aan de krachtens artikel 9, tweede lid, voor de desbetreffende veiligheidsfunctie vastgestelde eisen inzake algemene kennis en vaardigheden (...), of*
- b) *een geldige machinistenvergunning die in een andere lidstaat van de Europese Unie is afgegeven.*

Toepassing van bovenvermelde onder a) lijkt te doen vermoeden dat een machinistenvergunning niet is vereist. Dat dit niet zo is, blijkt wel uit de Spoorwegwet, artikel 50(3):

“Een persoon die binnen het hoofdspoorwegverkeersysteem de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of van machinist met beperkte bevoegdheid uitoefent beschikt over een geldige machinistenvergunning”.

Working safely is a choice

Shuntingyard.com
Singraven 9
NL – 8226 RM Lelystad

Phone: +31 (0)651 66 24 11
http://shuntingyard.com
info@shuntingyard.com

KvK Flevoland 3909 1078
BTW-nummer 1696.58.855.B01
IBAN NL77 RABO 0378 439804

Dat een machinistenvergunning eerst wordt afgegeven als de aanvrager beschikt over een geldige beoordeling van de Minister, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de krachtens Spoorwegwet artikel 49(2) vastgestelde eisen inzake algemene kennis en vaardigheden, is geregeld in de Spoorwegwet artikel 51a onder c).

Er lijkt nu sprake van een “dubbeling”. Ik stel voor hiervoor een maatregel te nemen, die de leesbaarheid zal verbeteren.

Ten aanzien van artikel I, onderdeel C

Artikel 7, tweede lid (nieuw)

In het nieuwe tweede lid van artikel 7 wordt bepaald dat een beoordeling als bedoeld in artikel 51a, vierde lid, onder b, van de Spoorwegwet wordt afgegeven door **degene onder wiens gezag** de veiligheidsfunctie van machinist wordt uitgeoefend. In het hier aangehaalde artikel van de Spoorwegwet is echter bepaald dat de beoordeling **door de Minister** wordt afgegeven. Hier is niet duidelijk of een mandaat is verleend. Indien dit artikel niet als mandaatverlening is bedoeld, lijkt hier mijns inziens sprake van een tegenstrijdigheid.

Artikel 7, derde lid (nieuw)

Ten aanzien van het nieuwe derde lid van artikel 7 merk ik op dat verschillende spoorwegondernemingen er aan lijken te hechten om meer ruimte tot eigen interpretatie te krijgen met betrekking tot de wijze waarop het onderzoek wordt afgenomen. Ik ga er vanuit dat deze ondernemingen hun zienswijze dienaangaande zelf in het kader van de consultatie kenbaar zullen maken.

Het is naar mijn mening in verband met dit nieuwe onderdeel van het Besluit niet wenselijk dat **alle onderzoeken**, die moeten leiden tot het verkrijgen door machinisten van de bevoegdheid tot het mogen berijden van bepaalde gedeelten van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur (“lokale kennis van de infrastructuur”, voorheen ook wel aangeduid als “wegbekendheid”), **in alle gevallen een theorie- én een praktijkgedeelte** zouden moeten omvatten.

In dit geval stel ik voor een theorie- en een praktijkgedeelte hooguit te verplichten voor beoordelingen inzake **algemene** kennis en vaardigheden, **algemene** kennis van de infrastructuur waarop de machinist zal worden ingezet - voor zover die kennis geen lokale elementen bevat – en voor materieelkennis.

Artikel 7, vierde lid (nieuw)

Het komt mij voor dat het nieuwe vierde lid van artikel 7 **in strijd is** met hetgeen in overweging (3) van de Aanbeveling 2011/766/EU is opgenomen. Hierin staat:

*“Binnen de grenzen van de in de erkenningsverklaring omschreven bekwaamheidsgebieden (...) moeten erkende examinatoren **in de hele Unie** examens kunnen afnemen.”*

Het moet daarom naar mijn mening ook mogelijk zijn om binnen Nederland gebruik te maken van examinatoren, die al in andere lidstaten zijn erkend. Dit uiteraard met inachtneming van de bekwaamheidsgebieden van die examinatoren.

Uiteraard is wel duidelijk dat een erkenning om examens te mogen afnemen met betrekking tot infrastructuur uitsluitend door de lidstaat kan worden afgegeven waarin die infrastructuur is gelegen.

Artikel 7, zesde lid (nieuw)

Ten aanzien van het nieuwe zesde lid van artikel 7 komt het mij voor dat het voordelen heeft om de verplichting op te nemen om in de beoordeling te vermelden op welk element van de veiligheidsfunctie machinist de beoordeling betrekking heeft (algemene kennis, kennis van de infrastructuur, kennis van het materieel of taalkennis), waarbij de elementen infrastructuurkennis, materieelkennis en taalkennis bovendien nader in de beoordeling gespecificeerd zouden moeten worden.

Artikel 7, zevende lid (nieuw)

Ten aanzien van het nieuwe zevende lid onder a) van artikel 7 merk ik op dat de inhoud van de regeling van de Minister geen afbreuk mag doen aan het bepaalde in de overweging (3) van de Aanbeveling 2011/766/EU, maar dat deze uitsluitend betrekking mag hebben op specifieke nationale (Nederlandse) bepalingen.

Ten aanzien van het nieuwe zevende lid onder b) van artikel 7 merk ik voorts op dat de inhoud van de regeling van de Minister slechts betrekking mag hebben op de criteria waaraan de examinator moet voldoen, en niet op de procedure voor de erkenning aangezien deze geen onderwerp is van het Besluit 2011/765/EU.

Artikel 7, achtste lid (nieuw)

Ten aanzien van het nieuwe achtste lid van artikel 7 merk ik op dat de formulering “personen die hier redelijkerwijs belang bij hebben” tot onduidelijkheid kan leiden. Immers, hoe wordt een aanvraag tot verstrekking van de gegevens ingediend en behandeld, op welke wijze dient het “redelijke belang” te worden aangetoond en volgens welke criteria wordt dit dan getoetst? Een dergelijke beperking in de verstrekking lijkt bovendien strijdig te zijn met de publieke toegankelijkheid als bedoeld in aanwijzing 40 van de Aanbeveling 2011/766/EU.

Artikel 7, negende lid (nieuw)

Ten aanzien van het nieuwe negende lid van artikel 7 moet het naar mijn mening ook mogelijk zijn om personen toe te laten tot de onderzoeken als deze een opleiding hebben gevolgd bij een door een andere lidstaat erkend opleidingsinstituut. Ook hier verwijs ik naar (onder andere) de overweging (3) van de Aanbeveling 2011/766/EU.

Algemene opmerkingen en overwegingen

Tot nu toe wordt in de vigerende wet- en regelgeving enkel gesproken over erkende examinatoren. De machinistenrichtlijn 2007/59/EU daarentegen voorziet ook in de mogelijkheid dat niet alleen natuurlijke personen, maar ook instanties kunnen worden erkend voor het afnemen van examens.

In Duitsland is deze mogelijkheid bijvoorbeeld expliciet geïmplementeerd in wetgeving, namelijk in de *Triebfahrzeugführerscheinverordnung* (TfV).

Hierbij draagt de erkende instantie, onder toezicht van de nationale veiligheidsautoriteit en mits de instantie beschikt over (onder andere) een erkend systeem voor beheer van competenties, zorg voor de aanwijzing van geschikte examinatoren voor het afnemen van examens.

Naar mijn mening moet ook in Nederland de mogelijkheid in de wet- en regelgeving opgenomen worden om instanties non-discriminatoire te erkennen voor het afnemen van examens.

Het is in Duitsland bovendien aan spoorwegondernemingen, die beschikken over de Duitse equivalenten van de veiligheidscertificaten A en B, nadrukkelijk toegestaan **zonder nadere erkenning** examens van machinisten af te nemen en personeel op te leiden voor veiligheidsfuncties. Dit lijkt ook logisch, aangezien een voorwaarde voor het verkrijgen van dergelijke veiligheidscertificaten het beschikken over een gecertificeerd systeem voor (onder andere) competentiebeheer betreft. Dit competentiebeheersysteem is een verplicht onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming (zie ook Verordening (EU) 1158/2010, bijlage II, onderdeel N). Op grond van de gemeenschappelijke aanpak en de interoperabiliteit van het spoorverkeersysteem is het naar mijn mening belangrijk dat dit ook in Nederland op een dergelijke wijze zal verlopen.

Het is naar mijn mening zonder meer een goede stap dat de Nederlandse wet- en regelgeving nu in overeenstemming met de Richtlijn 2007/59/EU wordt gebracht. Die Richtlijn zet in de bijlage IV duidelijk uiteen welke elementen tot de algemene, voor het verkrijgen van een vergunning vereiste, kennis behoren. In de bijlagen V en VI somt de Richtlijn achtereenvolgens de voor de afgifte van een aanvullend bevoegdheidsbewijs vereiste kennis betreffende het rollend materieel en de te berijden infrastructuur op. Ik wijs er op dat het, mede gezien de wens én de noodzaak tot interoperabiliteit bij de inzet van machinisten, zeer belangrijk is dat de elementen algemene vakkennis, materieelkennis en infrastructuurkennis strikt onderscheiden worden. Daarbij is afstemming met de andere lidstaten noodzakelijk, vanwege het feit dat een vergunning in alle lidstaten moet worden erkend en moet kunnen worden gebruikt. De opleidings- en exameneisen voor het verkrijgen van de vergunning dienen dus in alle lidstaten hetzelfde te zijn.

Ik merk in dit verband bovendien op dat het beschikken over netwerkspecifieke kennis van de infrastructuur nooit een vereiste kan en mag zijn voor het verkrijgen van een in de gehele EU erkende machinistenvergunning, en de opsomming in de bijlage IV bij de richtlijn 2007/59/EU om die reden uitsluitend generiek voor de gehele Europese Unie mag worden uitgelegd. De Nederlandse implementatie daarvan – en met name het op de bijlage IV gebaseerde examenprogramma in Nederland – mag dan ook geen nationale en voor de Nederlandse infrastructuur specifieke elementen bevatten.

Aanvullend voorstel m.b.t. Besluit spoorwegpersoneel 2011, artikel 15

Hoewel onderstaand voor geen directe betrekking heeft op het betreffende ontwerpbesluit stel ik voor het in Besluit spoorwegpersoneel 2011 ook artikel 15 te laten vervallen.

Ik ben namelijk van mening dat artikel 15 overbodig is. In de Spoorwegwet artikel 32(1) onder a) is bepaald dat aan de spoorwegonderneming alleen een veiligheidscertificaat wordt verleend als deze beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan artikel 9 en Bijlage III van Richtlijn 2004/49/EU (Spoorwegveiligheidsrichtlijn). Hier is de volgende bepaling vermeldt:

“De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn (.....) programma’s voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd.”

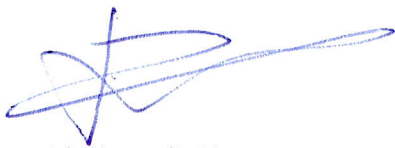
Deze bepaling is verder gespecificeerd in Verordening 1158/2010/EU, bijlage II, normelement N betreffende de *“programma’s voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd”*.

Hierdoor is dat wat Besluit spoorwegpersoneel 2011, artikel 15 beoogt te regelen al in een Europese Verordening opgenomen. Nationale wetgeving, dan wel afzonderlijke implementatie op dit punt is dan ook dubbel op en levert mogelijk beperkingen op voor de spoorwegonderneming. Om deze reden ben ik van mening dat artikel 15 uit het Besluit spoorwegpersoneel 2011 kan worden geschrapt.

In het vertrouwen u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd en tot nadere toelichting graag bereid, verblijft,

Met vriendelijke groet,

Shuntingyard.com



Michiel Tom (hvk)

Railway safety and dangerous goods consultant