

SBB Cargo Deutschland GmbH · Schifferstr. 166 · D-47059 Duisburg

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Directie openbaar vervoer en spoor

Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Unser Zeichen	Durchwahl	Datum
	15.03.2018	SBBCD180420.lenW.fh	+31 6 51541916	20 april 2018

Betreff: Reactie op consultatie voorgestelde wijziging Besluit Spoorwegpersoneel 2011

Geachte heer of mevrouw,

Middels deze brief wil SBB Cargo Deutschland GmbH haar reactie kenbaar maken op het op 15 maart jl. geconsulteerde ontwerpbesluit tot wijzigen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (verder BSp) in verband met de toedeling van bevoegdheden aan spoorwegondernemingen inzake de examinering voor het bevoegdheidsbewijs conform de bijlagen van de Machinistenrichtlijn.

Met deze reactie wil SBB Cargo Deutschland GmbH als internationaal vervoerder met veiligheidscertificaat in meerdere lidstaten, nadrukkelijk van de gelegenheid gebruik maken om nogmaals het belang van een vergaande Europese harmonisatie ten aanzien van het opleiden, examineren en certificeren van operationeel spoorwegpersoneel met een veiligheidsfunctie te benadrukken. Het voorgestelde ontwerpbesluit beschouwen wij als een flinke stap in de richting van deze harmonisatie. Desondanks willen wij onderstaande opmerkingen onder uw aandacht brengen.

Gezien het feit dat deze consultatie inhoudelijk nauw samenhangt met wijzigingen ten aanzien van het examenprogramma en de bijbehorende eindtermen voor het verkrijgen van de Nederlandse machinistenvergunning, hebben wij ons veroorloofd met onze reactie te wachten tot na het (informeel) publiceren van de ontwerp-eindtermen en de toelichting daarop.

SBB Cargo Deutschland GmbH
Schifferstrasse 166
47059 Duisburg

Stadtsparkasse KölnBonn
Kto.: 275 029 70
BLZ: 370 501 98

Sitz der Gesellschaft: Duisburg
Amtsgericht Duisburg
HRB 41599
USt-Id-Nr. DE 8134 85 216

Telefon: +49 (0) 203 607 8302
Telefax: +49 (0) 203 607 8309

Deutsche Bank AG Köln
Kto.: 410 193 5337
BLZ: 370 700 60

Geschäftsführer:
Götz Jesberg

www.sbbcargo-international.com

Artikelsgewijs:

Wijziging art 6 BSp:

In het nieuw voorgestelde artikel 6 wordt middels lid c de mogelijkheid opgenomen om bij ministeriele regeling nadere regels te stellen aan de examenprogramma's ten behoeve van de machinistenvergunning (in mandaat belegd bij de VVRV) en het bevoegdheidsbewijs (voorbehouden aan de spoorwegondernemingen).

Naar onze mening laat een dergelijk ruime formulering ruimte voor ongewenste inmenging in de primaire verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen om examenprogramma's op te stellen waarmee de kennis van de infrastructuur en het rollend materieel en de vakbekwaamheid van haar veiligheidsfunctionarissen wordt geborgd. Het op de juiste wijze (passend voor de beoogde inzet van de veiligheidsfunctionaris en passend op de binnen de onderneming gehanteerde standaarden en procedures) borgen van deze kennis en vakbekwaamheid is voor de spoorwegonderneming immers cruciaal voor een veilige en continue bedrijfsvoering! Zoals eerder opgemerkt is hierbij een vergaande internationale harmonisatie van levensbelang voor het internationale vervoer. SBB Cargo Deutschland GmbH heeft vanuit deze optiek geen enkel belang bij mogelijk bijkomende nationale regelgeving.

Wijziging art 7 BSp:

Het nieuwe lid 2 van dit artikel verleent de bevoegdheid voor het afgeven van een beoordeling volgens Art 51a, lid 4, b van de Spoorwegwet aan degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist met volledige of beperkte bevoegdheid wordt uitgeoefend. In het betreffende artikel van de spoorwegwet wordt – in de actueel geldige versie van de Spoorwegwet – echter expliciet benoemd dat deze beoordeling door de minister wordt afgegeven. Deze discrepantie wordt middels Art II lid A van de Wet van 29 november 2017 ("Verzamelwet IenM 2018") opgeheven. Voor zover ons bekend is op dit moment nog geen datum gepubliceerd waarop deze wijziging van kracht zal worden. Wij gaan ervan uit dat deze wijzigingen simultaan worden ingevoerd.

Het nieuwe lid 3 van dit artikel geeft de mogelijkheid om naast een verplicht theorie- en praktijkgedeelte ook onderzoek in een simulator deel uit te laten maken van het examenprogramma. Naar onze mening is het niet aan de wetgever om vast te leggen welke soort examens uitgevoerd moeten worden, daar deze examens onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming vallen en als zodanig onder de werking van het veiligheidsbeheerssysteem beschreven moeten zijn.

Wij zijn van mening dat het examineren van (bepaalde) onderwerpen middels simulatie een betere beoordeling van de kennis en vaardigheden van de kandidaat oplevert dan in een praktijkexamen zou kunnen worden gedaan. Ook dient dubbele toetsing te worden vermeden. Derhalve is het niet wenselijk dat alle onderzoeken automatisch een theorie- en een praktijkgedeelte moeten omvatten. Het tekstvoorstel laat onvoldoende ruimte aan de spoorwegonderneming om – afhankelijk van het onderwerp – het examenprogramma

zodanig in te richten dat optimaal gebruik gemaakt kan worden van de specifieke voordelen van de 3 examenvormen (theorie, praktijk en simulatie).

Wij willen u adviseren dit artikel tekstueel te heroverwegen, zodat het aansluit bij de bevoegdheden van de spoorwegonderneming ten aanzien van het inrichten van een passend examenprogramma en tevens een ruimere toepassing van simulatie bij de examinering mogelijk wordt.

Het nieuwe lid 6 omvat de minimale voorwaarden welke in de beoordeling moeten worden vastgelegd. Naar onze mening zijn de beschreven onderdelen niet voldoende en zou moeten worden overwogen deze aan te vullen met de volgende onderdelen:

- Een opgave van het aantal opleidingsuren, bij voorkeur verdeeld over theorie en praktijk;
- Een opsomming van de onderwerpen die specifiek beoordeeld zijn;
- En vermelding of de beoordeling ook simulatie heeft omvat, en zo ja, welke onderdelen middels simulatie zijn beoordeeld.

De reden waarom wij deze aanvulling voorstellen, is dat het hiermee naar onze mening gemakkelijker wordt voor spoorwegondernemingen om afgegeven beoordelingen op hun inhoudelijke waarde te kunnen schatten. Ervaringen in Duitsland (waar inmiddels het vermelden van deze zaken op een beoordeling inmiddels is voorgeschreven) hebben ons geleerd dat zonder deze informatie op de beoordeling vanwege onduidelijkheden over de exacte inhoud van de beoordeling (en de daaraan voorafgaande opleiding) met zekerheid tot aanvullende en zelfs dubbele beoordelingen zal leiden.

Het nieuwe lid 7 a, bepaalt dat de minister regels kan stellen ten aanzien van examinatoren die beschikken over een in een andere lidstaat verleende erkenning. Naar onze mening is het stellen van aanvullende eisen aan in andere lidstaten erkende examinatoren niet zonder meer mogelijk. Dergelijke eisen mogen slechts worden gesteld indien het de kennis van de nationale infrastructuur betreft en er geen sprake is van een dubbeling met eisen die al in een andere lidstaat zijn beoordeeld.

Eventuele aanvullende eisen zou o.a. als consequentie hebben dat certificaten of vermeldingen op het bevoegdheidsbewijs waarmee materieelbevoegdheid wordt aangetoond, welke zijn afgegeven door een in een andere lidstaat erkende examiner niet geldig zijn in Nederland. Dit is uitermate complicerend, kostenverhogend en onwerkbaar voor het internationale spoorvervoer.

Eventuele aanvullend benodigde instructie voor bijvoorbeeld het omgaan met aanvullende nationale beveiligingssystemen valt naar onze mening onder de reikwijdte van de beoordeling voor de infrastructuur.

Wij verzoeken u de voorgestelde ontwerp tekst op dit punt te heroverwegen en aan te passen.

Verhoudingen tussen veiligheidsfuncties

SBB Cargo Deutschland GmbH betreurt het, dat in het voorliggende ontwerpbesluit (of de bijbehorende toelichting hierop) geen verduidelijking plaatsvindt van de scheidslijn tussen de veiligheidsfuncties van machinist met volledige of beperkte bevoegdheid en rangeerder. In de praktijk kost de interpretatie van ILenT dat het aan- en afkoppelen van

spoorvoertuigen niet onder de bevoegdheid van de machinist, maar onder de bevoegdheid van de rangeerder vallen voor de spoorwegondernemingen – naar onze mening – onnodige belasting ten aanzien van certificering, kosten en aanvullende administratie.

SBB Cargo Deutschland GmbH heeft de veiligheid van het spoorstelsel hoog in haar vaandel. Desondanks kunnen wij niet begrijpen waarom het niet mogelijk is om een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid vanuit de spoorwegonderneming tevens de bevoegdheid van rangeerder te verstrekken. Wij snappen dat deze veiligheidsfunctie als zodanig niet onder de werking van de machinistenrichtlijn valt en onderstrepen tevens de noodzaak voor een passende opleiding en certificering. Echter, naar onze mening omvat de opleiding en examinering van machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid alle elementen die voor de functie van rangeerder noodzakelijk zijn. In de praktijk is dit duidelijk herkenbaar in bijvoorbeeld de werkzaamheden die een radiolocbestuurder uitvoert. Vanwege het feit dat hij het voertuig bestuurt is hij machinist conform de wet, maar hij is tevens begeleider van het rangeerdeel.

De aspecten waarin de werkzaamheden van machinist met volledige of beperkte bevoegdheid afwijken van de werkzaamheden van de rangeerder (specifieke materieelgebonden handelingen, arbeidsveiligheidsaspecten) vallen – naar onze mening – onder de specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid zoals is vastgelegd in Art 8 lid 2 van het BSp 2011. Volgens artikel 51 lid 1 van de Spoorwegwet behoort het afgeven van een beoordeling ten aanzien van deze elementen aan degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend. Wij willen u dringend verzoeken een (verdere) wijziging of aanvulling van art 6 lid 2 van het BSp te overwegen, zodanig, dat het de spoorwegonderneming mogelijk maakt om op basis van:

- a. een geldige machinistenvergunning, en;
- b. een geldige beoordeling ten aanzien van de kennis van de infrastructuur en het rollend materieel voor de afgifte van een bevoegdheidsbewijs voor de functie van machinist met volledige of beperkte bevoegdheid, en;
- c. een geldige beoordeling van de specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis voor de veiligheidsfunctie van rangeerder,

behalve een bevoegdheidsbewijs voor de functie van machinist met volledige of beperkte bevoegdheid, tevens de bevoegdheid voor het uitvoeren van de functie van rangeerder te verlenen.

Deze zienswijze is volledigheidshalve niet van toepassing op veiligheidsfunctionarissen die enkel worden opgeleid voor de veiligheidsfunctie van rangeerder.

Tot slot

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Indien u naar aanleiding van deze reactie op de consultatie aanvullende vragen of opmerkingen heeft, kunt u zich rechtstreeks wenden tot dhr Freek Hilkemeijer (+31 6 5154 1916).

Mit freundlichen Grüßen
SBB Cargo Deutschland GmbH

i.o.

Andreas Mack
Eisenbahnbetriebsleiter



Freek Hilkemeijer
Vakinhoudelijk leidinggevende
Nederland