

KombiRail Europe B.V.  
Oudelandseweg 33 | NL-3194 AR Hoogvliet - Rotterdam

Uw contactpersoon  
**Thomas Knechtel**  
Managing Director

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

Hoogvliet, 20 april 2018

### **Reactie i.v.m. consultatie ontwerpbesluit wijziging Besluit spoorwegpersoneel 2011**

Geachte heer of mevrouw,

Door middel van deze brief maakt KombiRail Europe BV haar zienswijze kenbaar ten aanzien van het op 15 maart 2018 in consultatie gebrachte ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, hierna "BSP".

KombiRail Europe BV maakt, als Nederlandse en internationale spoorwegonderneming met veiligheidslicenties in Nederland en Duitsland, van de gelegenheid gebruik om dringend te wijzen op het grote belang van een verregaande harmonisatie ten aanzien van het opleiden, examineren en diplomeren cq. certificeren van personeel in veiligheidsfunctie in Europa. Wij brengen daarom volgende zienswijze onder uw aandacht. Deze toelichting volgt hierna artikelsgewijs.

#### **Ten aanzien van BSP artikel 6**

In artikel 6 lid c is de mogelijkheid vermeld om nadere regels te stellen, bij ministeriële regeling, aan de examenprogramma's: namelijk voor de machinistenvergunning – in mandaat gegeven aan de Stichting Veiligheid en Vakbekwaamheid Railvervoer, VVRV – en het bevoegdheidsbewijs, dat aan de spoorwegonderneming voorbehouden is.

De formulering van dit artikel is naar de mening van KombiRail Europe zodanig, dat er ruimte bestaat voor bemoeienis met de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming om zelf examenprogramma's op te stellen voor de kennis van infrastructuur en van materieel van de machinisten, die onder haar verantwoordelijkheid worden ingezet. Deze bemoeienis is naar de mening van KombiRail Europe ongewenst: het is immers van groot belang dat machinisten, rangeerders en wagencontroleurs onder verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming worden ingezet, zodanig dat deze inzet aansluit op de eisen die in haar veiligheidsmanagementsysteem aan dit personeel worden gesteld. Bij KombiRail Europe zijn veel eisen aan het personeel zo opgezet dat het personeel zonder meer internationaal kan worden ingezet.

KombiRail Europe B.V.

Oudelandseweg 33  
NL-3194 AR Hoogvliet - Rotterdam  
T +31 10 494 39 09  
F +31 10 495 05 10

KvK Rotterdam 24449080  
BTW-nummer NL820257862 B01

ABN AMRO Bank 51.79.08.719  
IBAN: NL95ABNA0517908719 BIC: ABNANL2A

In het kader van de interoperabiliteit is het cruciaal dat dit zo blijft. Anders gezegd: het veiligheidsmanagementsysteem van de spoorwegonderneming bepaalt de wijze van inzet bij die spoorwegonderneming en de wijze van competentiebeheer die daarbij nodig is. Juist om die reden zijn de eisen aan competentiebeheer uitgebreid beschreven in Bijlage II van Verordening 1158/2010/EG (onderdeel N, competentiebeheersysteem).

#### **T.a.v. artikel 7(2)**

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 mandaat is verleend. Indien dit artikel niet als mandaatverlening is bedoeld, lijkt hier naar de mening van KombiRail Europe sprake van een tegenstrijdigheid.

#### **T.a.v. artikel 7(3)**

Ten aanzien van het nieuwe derde lid van artikel 7 merken wij op dat wij er groot belang aan hechten om meer ruimte tot eigen interpretatie te krijgen met betrekking tot de wijze waarop het onderzoek wordt afgenomen.

Het is naar onze mening namelijk 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*"), ook daadwerkelijk in *alle gevallen* een theorie- én een praktijkgedeelte zouden moeten omvatten. Dit komt ons voor als onnodig complicerend, waarbij de toegevoegde waarde ons niet duidelijk is.

In dit geval stel KombiRail Europe voor een theorie- en een praktijkgedeelte slechts toe te passen bij algemene kennis en vaardigheden, algemene kennis van de infrastructuur - voor zover die kennis geen lokale kennis is - en voor materieelkennis.

#### **T.a.v. artikel 7(4)**

Dit artikel lijkt in tegenspraak met de geest van hetgeen vermeld is in overweging nummer 3 van de Aanbeveling 2011/766/EU is opgenomen:

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

KombiRail Europe stelt zich op het standpunt dat in Nederland examinatoren moeten kunnen worden ingezet, die al in andere lidstaten zijn erkend. Dit uiteraard wel met respect voor de verschillende competentiegebieden van die betreffende examinatoren.

KombiRail Europe vindt uiteraard wél dat een erkenning tot examinering met betrekking tot infrastructuur alleen door die lidstaat kan worden afgegeven waarin die infrastructuur is gelegen.

#### **T.a.v. artikel 7(6)**

KombiRail Europe wijst op de voordelen die het mogelijk heeft 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). Hierbij zouden de elementen infrastructuurkennis, materieelkennis en taalkennis dan in de beoordeling gespecificeerd zouden moeten worden.

#### **T.a.v. artikel 7(7)**

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

Ten aanzien van het nieuwe zevende lid onder b) van artikel 7 merken wij ook op dat de inhoud van de regeling van de Minister alleen betrekking mag hebben op de criteria waaraan de examinerator moet voldoen, en niet op de procedure voor de erkenning: deze is immers geen onderwerp van het Besluit 2011/765/EU.

#### **T.a.v. artikel 7(8)**

Naar de mening van KombiRail Europe kan de formulering "personen die hier redelijkerwijs belang bij hebben" tot onduidelijkheid leiden. De vraag dringt zich hier op hoe een aanvraag tot verstrekking van de gegevens wordt ingediend en behandeld, op welke wijze het "redelijke belang" dan aangetoond moet worden en volgens welke criteria dit wordt getoetst. Een dergelijke beperking in de verstrekking lijkt ons bovendien strijdig met de publieke toegankelijkheid als bedoeld in aanwijzing 40 van de Aanbeveling 2011/766/EU.

#### **T.a.v. artikel 7(9)**

Ten aanzien van het nieuwe negende lid van artikel 7 moet het naar mening van KombiRail Europe 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 is een verwijzing naar (onder andere) de overweging (3) van de Aanbeveling 2011/766/EU ons inziens op zijn plaats.

#### **Opmerkingen t.a.v. interoperabiliteit**

Tot nu toe wordt in de betrokken wet- en regelgeving slechts gesproken over *erkende examineratoren*. De machinistenrichtlijn 2007/59/EU voorziet er echter ook in 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 examineratoren voor het afnemen van examens.

KombiRail Europe vindt dat ook in Nederland de mogelijkheid in de wet- en regelgeving opgenomen moet worden om instanties non-discriminatoire te erkennen voor het afnemen van examens.

Het is in Duitsland bovendien aan *spoorwegondernemingen* om *zonder nadere erkenning* personeel op te leiden voor veiligheidsfuncties en examens af te nemen. Dit is in onze visie ook logisch, aangezien het beschikken over en het toepassen van een systeem voor competentiebeheer een voorwaarde voor het verkrijgen van de veiligheidscertificaten is. Dit is bij spoorwegondernemingen immers een vast onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem (Verordening 1158/2010/EG, bijlage II, normelement N). KombiRail Europe is van mening dat, op grond van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden – zie eveneens (o.a.) Verordening 1158/2010/EG – en de interoperabiliteit van het spoorverkeersysteem, de werkwijze daarmee feitelijk al is geregeld. KombiRail Europe acht het belangrijk dat dit ook in Nederland op een dergelijke wijze kan verlopen om – zoals hierboven al aangehaald – de inzet van personeel in veiligheidsfuncties optimaal af te stemmen op haar veiligheidsbeheersysteem.

#### **Ten aanzien van het te wijzigen examenprogramma voor de Machinistenvergunning**

Gezien de nauwe samenhang tussen de scope van de consultatie in verband met de voorgenomen wijzigingen in het BSP en de te wijzigen eindtermen voor het verkrijgen van een machinistenvergunning in Nederland wil KombiRail Europe het volgende opmerken.

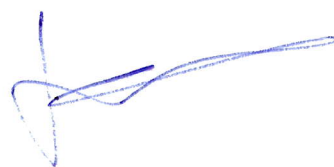
In de bijlagen V en VI zijn in de Richtlijn de voor de afgifte van een aanvullend bevoegdheidsbewijs vereiste kennis van het rollend en van de te berijden infrastructuur genoemd. KombiRail Europe wijst er op dat het, mede gezien de noodzaak tot interoperabiliteit bij de internationale inzet van machinisten, van groot belang is dat de elementen algemene vakkennis, materieelkennis en infrastructuurkennis *strikt onderscheiden worden*. Daarbij is afstemming met de andere lidstaten noodzakelijk en zelf onvermijdelijk, vanwege het gegeven dat een vergunning in alle lidstaten moet zijn erkend en moet worden toegepast. De opleidings- en exameneisen voor het verkrijgen van de vergunning zullen dus in alle lidstaten hetzelfde moeten zijn. Zij mogen in de visie van KombiRail Europe geen netwerkspecifieke vereisten omvatten. Bij de beschouwing van de inmiddels gepubliceerde concept-termen hebben wij echter moeten constateren dat dit op een aanzienlijk aantal aspecten echter wel degelijk het geval lijkt te zijn.

KombiRail Europe merkt 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 dat bijlage IV bij de richtlijn 2007/59/EU om die reden alleen maar algemeen - dus slechts v.w.b. in de gehele Europese Unie van toepassing is – mag worden uitgelegd. De Nederlandse implementatie hiervan – en met name het op de bijlage IV van de Richtlijn gebaseerde examenprogramma in Nederland – mag naar mening van KombiRail Europe dan ook geen nationale en voor de Nederlandse infrastructuur specifieke elementen bevatten.

Wij zien uw reactie graag tegemoet. Voor inhoudelijke vragen en opmerkingen kunt zich wenden tot ondergetekende via telefoonnummer +31(0)6 5166 2411).

Met vriendelijke groet,  
KombiRail Europe BV

in opdracht van  
T. Knechtel  
Managing Director

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Michiel Tom', with a long horizontal stroke extending to the right.

Michiel Tom  
Safety manager