



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Informatiebulletin Spoorwegpersoneel

overzicht van de gewijzigde wetgeving voor spoorwegpersoneel



# Inhoudsopgave

Verantwoording	3
Ontstaansgeschiedenis Europese regelgeving voor personeel	4
Documenten Europese en nationale regelgeving	6
Toepassingsbereik	7
Invoeringsplanning	8
Machinistenvergunning, bevoegdheidsbewijs en bedrijfspas	9
Internationale overeenkomsten	10
Leeftijdscriterium	11
Opleiding	12
Examinering	13
Geldigheidsduur en her-instructie	14
Medische en Psychologische keuringseisen	15
Aanvragen machinistenvergunning	16
Registers	17
Toekomstige veranderingen	18
Personeel met niet-veiligheidsfuncties	19
Bijlage	20

# Verantwoording

Dit informatiebulletin is bedoeld om antwoord te geven op de vele vragen die leven binnen de spoorwegsector als gevolg van de wijzigingen die gaan optreden. De aanleiding van aangepaste regelgeving is tweërlei: enerzijds is dat de omzetting van Europese regels in nationale wet- en regelgeving en anderzijds is dat het gevolg van de evaluatie van de spoorwegwet 2005.

Naast dit informatiebulletin bestaan er ook nog de Memorie van Toelichting bij de diverse regelgevingen; deze toelichtingen kunnen ook informatie leveren om vragen te beantwoorden.

Indien er discrepanties bestaan tussen deze tekst van het informatiebulletin en de tekst van de wet- en regelgeving is deze laatste maatgevend. Vandaar dat er in de voetnoot een disclaimer is opgenomen dat aan dit informatiebulletin geen rechten kunnen worden ontleend.

# Ontstaansgeschiedenis Europese regelgeving voor personeel

In 2004 is de discussie gevoerd in de Europese Raad van Transportministers over een ontwerp voor een richtlijn voor machinisten. Dit voorstel is door de Europese Commissie opgesteld als gevolg van de discussie in het Europees Parlement bij de besluitvorming over de veiligheidsrichtlijn (04/49/EG). Het Europees Parlement wenste ook veiligheidseisen voor het personeel in de veiligheidsrichtlijn. Toen is het besluit genomen om deze in een aparte richtlijn onder te brengen. Doel van deze Europese richtlijn Certificering Machinisten (Richtlijn 2007/59/EG) is de harmonisatie van eisen die door de Lidstaten aan machinisten worden gesteld en om het hoge veiligheidsniveau te handhaven. De richtlijn regelt niet alleen de eisen aan machinisten, maar ook aan de opleiding, examinering, afgifte van documenten en registraties voor deze functie.

In Nederland heeft de omzetting van deze Europese richtlijn in nationale wetgeving plaatsgevonden in hoofdstuk 3, paragraaf 5, van de Spoorwegwet, Besluit spoorwegpersoneel 2011 en de (ministeriële) Regeling spoorwegpersoneel 2011. Omdat deze nationale regelgeving ook de eisen aan andere veiligheidsfuncties regelt zijn tegelijkertijd ook daarvoor wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen komen voort uit de evaluatie van de spoorwegwetgeving die in 2008/2009 is uitgevoerd, maar vloeit ook voort uit de TSI's (Technische Specificaties Interoperabiliteit).

# Documenten Europese en nationale regelgeving

## Europese documenten

Op het gebied van de Europese regelgeving voor spoorwegpersoneel zijn er nu vier documenten beschikbaar, in de naaste toekomst worden dat er zes. Het zijn de volgende documenten:

**Richtlijn 2007/59/EG** van 23 oktober 2007 (publicatie in OJ 2007-L315/51 van 03.12.2007), inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen besturen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap.

**Beschikking van de Commissie 2010/17/EG** van 29 oktober 2009 (publicatie in OJ 2010-L8/17 van 13.01.2010), inzake de vaststelling van de basisparameters voor registers van machinistevergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen als bedoeld in Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

**Verordening 36/2010/EG** van 3 december 2009 (publicatie in OJ 2010-L13/1 van 19.01.2010), inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

In aanbouw is nog een **Commissie Beslissing en Aanbeveling (DV05 en DV06- niet publiek beschikbaar)** op het gebied van opleiding en examinering, deze beide documenten worden in 2012 verwacht. Hierin zijn de onderwerpen van de opleiding opgenomen alsmede de kwaliteitseisen voor het opleidingsinstituut. Dit Besluit/Aanbeveling bevat tevens de eisen voor examinatoren. Er is sprake van een Besluit en een Aanbeveling omdat er meer wordt vastgelegd dan de Richtlijn vraagt. De eisen uit het Besluit zijn verplicht, de eisen uit de Aanbeveling kunnen ook op andere wijze worden ingevuld.

**Besluit van de Commissie 2011/314/EU** van 12 mei 2011 (publicatie in OJ 2011-L144/1 van 31.05.2011) betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem „Exploitatie en verkeersleiding” van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. Deze TSI vervangt per 01.01.2012 de bestaande TSI-OPE 2006/920/EG van 11.08.2006. De TSI-OPE is vooral van belang voor de andere veiligheidsfuncties dan die van machinist.

## Nationale documenten

**Wijziging van de Spoorwegwet** van 16 december 2010 (publicatie in Staatsblad 2011, 218 van 13 mei 2011). De Spoorwegwet is aangepast als gevolg van de omzetting in nationale wetgeving van de richtlijn voor de certificering van machinisten, maar ook voor de richtlijnen interoperabiliteit 2008/57/EG, wijziging van de veiligheidsrichtlijn 2008/110/EG en liberaliseringsrichtlijn 2007/58/EG. Hoofdstuk 3, paragraaf 5, van de Spoorwegwet regelt in de artikelen 49-54 de eisen voor personeel met een veiligheidsfunctie.

**Besluit spoorwegpersoneel 2011** van 3 mei 2011 (publicatie in Staatsblad 2011, 240 van 24 mei 2011). Dit Besluit bevat veel van de voorwaarden die op basis van de Europese richtlijn op nationaal niveau geregeld moeten worden, binnen de contouren die de Spoorwegwet (art. 49-54) vastlegt.

**(ministeriële) Regeling spoorwegpersoneel 2011** (nog te publiceren). Deze Regeling omvat de keuringseisen voor de medische en psychologische keuringen alsmede de erkenning van EG-beroeps-kwalificaties. Deze Regeling zal in september 2011 worden vastgesteld.

**Koninklijke Besluiten.** Om deze nationale wet- en regelgeving (Wet en Besluit) in werking te stellen is er nog een Koninklijk Besluit nodig. Voorzien is een inwerkingtreding per oktober 2011. Dit is net voor de datum die in het Europees stappenplan van art. 37 van de Richtlijn is vastgelegd. Hier treedt een verschil met de Europese regelgeving op. In het Europese stappenplan zouden de huidige machinisten nog van documenten volgens de bestaande wet- en regelgeving voorzien mogen worden tot in 2018. Gelet op de wens vanuit de sector voor een snelle overgang, is er in Nederland voor gekozen om zodra de geldigheid van bestaande documenten is verlopen, deze te vervangen door documenten van de nieuwe systematiek. Zeker voor machinisten houdt dit een belangrijke wijziging in.

Bij het Koninklijk Besluit voor het Besluit spoorwegpersoneel 2011 zal artikel 20 (opleidingsinstellingen) nog niet in werking treden. De reden daarvoor is dat in Nederland op dit moment geen erkenningsregeling voor opleidingsinstellingen bestaat en dat daarvoor in 2012 Europese regelgeving van kracht zal worden. Na publicatie van die

Europese Regelgeving zal ook dit artikel voor de erkenning van opleidingsinstituten en examinatoren, eveneens via een Koninklijk Besluit in werking treden, verwijzend naar de eisen in dat Commissie Besluit en Aanbeveling.

**Mandaatsbesluit Examen Stichting.** De ingevolge de Spoorwegwet aan de Minister opgedragen uitvoering van de examens voor de veiligheidsfuncties, zal de Minister niet zelf uitvoeren, maar onder haar verantwoordelijkheid uit laten voeren. Daarvoor is het plan om de huidige Stichting Examens Rail Vervoer (SERV) dit mandaat te verlenen.

# Toepassingsbereik

De nationale wet- en regelgeving voor spoorwegpersoneel (Wet, Besluit en Ministeriële Regeling) is alleen van toepassing op hoofdspoorwegen. Voor de lokale en bijzondere spoorwegen is aparte regelgeving in aanbouw, die geen verband zal leggen met deze regelgeving onder de Spoorwegwet.

Een tweede uitsluiting van deze regelgeving geldt voor personeel dat materieel slechts verplaatst over kleine afstanden, bijvoorbeeld storingsmonteurs. Een machinistenvergunning is voor dit personeel niet nodig.

In het verleden was het hebben van wel/geen beveiliging van het baanvak een criterium of een machinist de beschikking moest hebben van diploma's. Dit criterium bestaat in de nieuwe regelgeving niet meer.

Een nieuw criterium is van toepassing als het hoofdspoor buiten dienst is gesteld. Op het moment dat het spoor buiten dienst is gesteld, geldt dat een persoon geen machinist is volgens het BSP2011 als tevens is voldaan aan de criteria dat de persoon een als gereedschap dienend spoorvoertuig bedient én dat dit geschiedt tijdens werkzaamheden aan, in of nabij het spoor. Dit ondanks het feit dat er bij deze werkzaamheden gebruik wordt gemaakt van spoorwegmaterieel.

In het Besluit Spoorwegpersoneel zoals dat geldig was, werd ook voorzien in afgeleide veiligheidsfuncties. Deze toepassing is gewijzigd zodat aparte documenten voor iedere functie zijn vereist. Door de modulaire opbouw van de examens behoeft voor een tweede functie slechts examen te worden gedaan in de nog ontbrekende modules.

De wet- en regelgeving heeft betrekking op de volgende personen met een veiligheidsfunctie (art. 2 Besluit):

- a. machinist met volledige bevoegdheid;
- b. machinist met beperkte bevoegdheid;
- c. rangeerder;
- d. wagencontroleur;
- e. treindienstleider met volledige bevoegdheid;
- f. treindienstleider met minimale bevoegdheid.

# Invoeringsplanning

In artikel 37 van de Richtlijn Certificering Machinisten is een tijdschema van geleidelijke invoering vermeld. Dit tijdschema gaat van start als de parameters voor de registers zijn vastgesteld. Dit is gebeurd door middel van het voornoemde document 2010/17/EG van 29.10.2009. Het tijdschema gaat in twee jaar na het vaststellen van de parameters van de registers. Daarmee gaat volgens de Europese richtlijn het volgende tijdschema per november 2009 van start.

- Nov 2011 Invoering van registers
- Nov 2011 Afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen voor grensoverschrijdende diensten
- Nov 2013 Afgifte van nieuwe vergunningen en bevoegdheidsbewijzen
- Nov 2018 Alle machinisten moeten zijn voorzien van de nieuwe documenten
- Nov 2018 Overgangsbepaling bestaande documenten geldig tot 7 jaar na het aanleggen van de registers

In de nationale regelgeving (wijziging Spoorwegwet, art. V, en Besluit, art. 21) is een overgangsregeling vastgesteld die regelt in welke gevallen reeds verstrekte documenten kunnen worden omgezet in documenten overeenkomstig de nieuwe wet- en regelgeving en in welke gevallen bij verstrijken van de geldigheidsduur vervangen behoeven te worden door documenten overeenkomstig de nieuwe wet- en regelgeving. Omdat de bedrijfspassen voor machinisten volgens de oude regelgeving een geldigheidsduur hadden van 5 jaar, zullen in Nederland op basis van deze overgangsregeling alle Nederlandse machinisten binnen 5 jaar voorzien zijn van documenten overeenkomstig de nieuwe wet- en regelgeving. Daarmee is in Nederland een snellere overgang bewerkstelligd dan de Europese richtlijn voorschrijft.

# Machinistenvergunning, bevoegdheidsbewijs en bedrijfspas

Machinisten zullen een vergunning nodig hebben én een bevoegdheidsbewijs voor materieel en infrastructuur. Deze zullen worden verstrekt als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- Een machinistenvergunning wordt verstrekt door de Minister (lees de IVW) als aan 3 criteria is voldaan: leeftijdscriterium, algemene kennis en vaardigheden en medisch/psychologisch goedgekeurd. Een vergunning wordt eigendom van de machinist zelf.
- Een bevoegdheidsbewijs voor infrastructuur en materieel wordt verstrekt door het eigen bedrijf als voldaan is aan de eisen voor specifieke vakkennis van de spoorvoertuigen en infrastructuur waarop wordt gereden, taalbeheersing (infrastructuur bevoegdheidsbewijs) en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid. Bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid wordt door het bedrijf zelf onderwezen en beoordeeld zonder overheidsbemoeienis. Een bevoegdheidsbewijs blijft eigendom van het bedrijf.

Aan het overige personeel met een veiligheidsfunctie (met uitzondering van treindienstleider volledig/minimaal bevoegd) wordt een bedrijfspas verstrekt door het bedrijf als er bewijzen zijn van

- a. minimale leeftijd
- b. algemene kennis, bekwaamheid en ervaring
- c. medische en psychologische geschiktheid
- d. specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid
- e. taalbeheersing.

De modellen voor de machinistenvergunning en het bevoegdheidsbewijs zijn Europees voorgeschreven in Verordening 2010/36/EG. Omdat sprake is van een Europese verordening zijn deze modellen ook voor bedrijven in Nederland rechtstreeks van toepassing en is geen nationale regeling vastgesteld.

Om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de bestaande indeling van minimaal, beperkt en volledig bevoegde machinisten is gebruik gemaakt van de mogelijkheden die Verordening 36/2010 biedt. Deze Verordening onderscheidt twee categorieën met bijbehorende typen spoorvoertuigen. Binnen categorie A de typen rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren en binnen categorie B de typen vervoer van reizigers en vervoer van goederen. In Nederland is daarbij de volgende koppeling gelegd:

- Machinist met volledige bevoegdheid: vergunning + bevoegdheidsbewijs voor alle typen spoorvoertuigen binnen de categorie A én B.
- Machinist met beperkte bevoegdheid: vergunning + bevoegdheidsbewijs voor één of meerdere typen spoorvoertuigen binnen categorie A.

De momenteel nog bekende veiligheidsfunctie van machinist met minimale bevoegdheid wordt in de nieuwe wet- en regelgeving aangemerkt als veiligheidsfunctie met beperkte bevoegdheid, met dien verstande dat het bevoegdheidsbewijs slechts geldig is voor categorie A, type rangeerlocomotieven of andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren.

Machinisten met beperkte bevoegdheid zijn slechts bevoegd tot het besturen en begeleiden van spoorvoertuigen met een maximum snelheid van 40 km/u.

Rijdt een machinist voor meerdere bedrijven, dan zal ieder bedrijf moeten zorgen voor de afgifte van een bevoegdheidsbewijs. De reden voor deze dubbele uitgifte is dat de bedrijfsgebonden kennis deel uitmaakt van het bevoegdheidsbewijs. Het is aan het bedrijf welke aanvullende toetsen zij willen doen voor een machinist die al een bevoegdheidsbewijs voor dat materieel en die infrastructuur heeft. Het bedrijf is echter wel verantwoordelijk voor de correcte afgifte van het bevoegdheidsbewijs.

# Internationale overeenkomsten

Op dit moment bestaan er twee overeenkomsten met Duitsland, ingegeven door een afspraak tussen twee ministers in 1996, waarbij het internationale treinverkeer tussen Nederland en Duitsland werd bevorderd. Deze overeenkomsten behelzen enerzijds het korte grensverkeer tussen de landsgrens en het grensstation en anderzijds een overeenkomst voor het lange afstandsverkeer. In beide gevallen worden de diploma's van de desbetreffende machinisten erkend in Duitsland voor Nederlandse machinisten en in Nederland voor Duitse machinisten. Voorwaarde is natuurlijk wel dat zij hun kennis van het baanvak op peil houden en in staat zijn om met de treindienstleiders te communiceren. De machinistenrichtlijn biedt onder art. 37.3 de mogelijkheid om deze wederzijdse erkenning te continueren tot uiterlijk 2018. Samen met de overgangsregeling in het Besluit Spoorwegpersoneel 2011 betekent dit dat Nederlandse machinisten met geldige documenten volgens het oude systeem van deze internationale overeenkomst gebruik mogen blijven maken totdat de geldigheidsduur van hun documenten verstrijkt. Daarna moeten deze machinisten voorzien zijn van een vergunning en een bevoegdheidsbewijs voor materieel en infrastructuur.

Voor de bevoegdheidsbewijzen is er bij grensovergang een bijzonder attentiepunt. Heeft de spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat deel B en rijdt bij de grens dezelfde trein met dezelfde machinist verder, dan volstaat voor de machinist een vergunning en één bevoegdheidsbewijs voor materieel en infrastructuur. Gaat echter aan de grens de verantwoordelijkheid van de trein over op een andere spoorwegonderneming, dan moet de machinist van beide ondernemingen een bevoegdheidsbewijs hebben.

# Leeftijdscriterium

De Europese richtlijn schrijft een minimum leeftijd voor van 20 jaar voor het verkrijgen van een machinistenvergunning. Nationaal mag een Lidstaat 18 jaar hanteren. Op verzoek van de spoorwegsector wordt van deze voorwaarde gebruik gemaakt, dat betekent dat voor het *nationale* verkeer binnen Nederland de minimum leeftijd voor het verkrijgen van een vergunning 18 jaar is. Voor het *internationale* verkeer is de minimum leeftijd 20 jaar.

Als de minimum leeftijd voor het verkrijgen van een vergunning 18 jaar is, heeft dit tot gevolg dat een aspirant machinist van 17 jaar tijdens stages (onder verantwoordelijkheid van zijn mentor/leraar) een trein kan besturen.

Er bestaan ook leeftijdseisen voor herkeuring; zie daarvoor de paragraaf geldigheidsduur.

# Opleiding

Dit is een ingewikkeld verhaal omdat voor opleiding er een aantal activiteiten gelijktijdig plaatsvinden die wel in samenhang moeten worden uitgevoerd. Het gaat om de diverse soorten opleidingsinstellingen die er bestaan, de te stellen eisen, de inhoud van de opleiding en diverse initiatieven binnen en buiten de spoorsector.

Opleidingsinstellingen zullen in de toekomst een erkenning van de Minister (via de IVW) nodig hebben. Opleidingsinstellingen kunnen of interne opleidingen zijn binnen spoorwegondernemingen of private scholen of een ROC. Voor interne bedrijfsopleidingen zal de erkenning verlopen via het veiligheidsmanagementsysteem van het bedrijf, dat daarin aantoont dat het zal voldoen aan de eisen die van kracht gaan worden. NB: verzorgt een intern opleidingsinstituut tevens opleidingen voor andere bedrijven, dan is een eigen erkenning nodig. Particuliere scholen en ROC's vragen rechtstreeks een erkenning aan bij de IVW. De eisen die aan deze erkenningen van opleidingsinstellingen worden gesteld via de toekomstige regelgeving hebben betrekking op de inhoud en de organisatie van de opleiding en de kwaliteitsborging van procedures, documentatie en docenten. De IVW zal tegen die tijd (begin 2012) bekend maken hoe aanvragen voor een erkenning als opleidingsinstituut ingediend kunnen worden. Voor de inhoud van de opleiding machinisten is door de sector een kwalificatiedossier gemaakt dat de goedkeuring heeft gekregen van de ministers van VenW (nu IenM) en OCW. Dit kwalificatiedossier is voor de vergunning getoetst tegen de eisen uit de machinistenrichtlijn bijlage IV. Deze regelgeving betreft de initiële opleidingen voor machinisten. Voor de andere veiligheidsfuncties is het werkingsprincipe gelijk, al zal hiervoor eerst nog het kwalificatiedossier moeten worden opgesteld en zijn er voor de inhoud van de opleiding geen Europese eisen.

Opleidingsinstellingen die opleiden voor grensbaanvakken zullen ook een erkenning nodig hebben van de bevoegde autoriteit van het buurland. Met de buurlanden zijn in het Europese afstemmingsoverleg daarover afspraken worden gemaakt.

Voor vervolgoedingen zal veelal gewerkt worden met een interne bedrijfsopleiding. Dit zal via het VMS van dat bedrijf geborgd moeten worden.

Een apart punt vormt de taalopleidingen. Bijlage VI, par 8 van de richtlijn (waar in BSP 2011 naar wordt verwezen) bevat de taaleisen – niveau 3 voor machinisten. Voor de overige veiligheidsfuncties is dit vastgelegd in de TSI-OPE (par 4.2.1.5 en aanhangsel E). De komende regelgeving voor eisen aan opleidingsinstellingen en examinatoren bevat ook kwaliteitseisen voor de erkenning van deze taalinstellingen.

# Examinering

Examinering is een verantwoordelijkheid van de overheid. Machinisten moeten een vergunning hebben, die pas wordt verleend als o.a. aan de algemene en vakinhoudelijke eisen wordt voldaan. Hetzelfde geldt voor de overige veiligheidsfuncties waar pas door het bedrijf een bedrijfspas mag worden uitgereikt als aan via het examen is aangetoond dat aan de eisen is voldaan. Dit geldt ook voor de functies waarvoor fysiek geen bedrijfspas wordt uitgereikt (treindienstleider volledig bevoegd). De Minister geeft een (positieve) beoordeling indien de betrokken persoon in het kader van de examinering voldoet aan het voorgeschreven examenprogramma. Een beoordeling is in principe voor onbepaalde tijd geldig. Voor de beoordeling van de kennis schrijft het Besluit spoorwegpersoneel 2011 een door de Minister vastgesteld examenprogramma voor (art. 6) en op basis van de toekomstige regelgeving zullen examinatoren erkend moeten worden. Dit zal ook van toepassing zijn op de periodieke (her-)instructie.

In praktische zin is voorzien dat de SERV gaat zorgen voor het opstellen van het examenprogramma dat vervolgens door de Minister (via de IVW) formeel wordt vastgesteld. Tevens zal de SERV de examinatoren aanwijzen en registreren. Het plan is om via een mandaat van de Minister aan de SERV vast te leggen. Met dit mandaat zal de komende Europese regelgeving (2012) voor examinering bindend worden.

De SERV zal daarbij ook het verplichte register voor examinatoren onder verantwoordelijkheid van de Minister gaan beheren. Voor grensbaanvakken zal de examinator zowel een Nederlandse als een buitenlandse aanwijzing nodig hebben. Met Duitsland zijn daarover afspraken gemaakt en zal de examinator moeten voldoen aan de Duitse eisen zoals deze zijn vastgelegd in § 15 Anerkennung von Personen und Stellen für die Prüfung – Prüfungsorganisation van de Triebfahrzeugführerscheinverordnung – TfV van 29.04.2011.

Voor de grensovergang met België geldt een soortgelijke afspraak, wederzijdse erkenning van het opleidingsinstituut en van examinatoren door de IVW vanuit Nederland en vanuit België vanuit DVIS. In het Koninklijk Besluit in België zal worden opgenomen dat het opleidingsinstituut verantwoordelijk is voor het aanwijzen en registreren van Belgische examinatoren. Het Belgische Koninklijk Besluit is nog niet gepubliceerd.

# Geldigheidsduur en her-instructie

De geldigheidsduur van een machinistenvergunning is 10 jaar, daarna zal een nieuwe vergunning moeten worden aangevraagd. In principe betreft dit een administratieve vernieuwing van de vergunning; een nieuwe vergunning zal normaliter worden verleend, zolang de betrokkene nog beschikt over geldige verklaringen van medische en psychologische geschiktheid en ook tussentijds zijn vakkennis op peil heeft gehouden, hetgeen door het bedrijf ook periodiek dient te worden getoetst (her-instructie). Bevoegdheidsbewijzen en bedrijfspassen hebben in principe een onbeperkte geldigheidsduur; de geldigheid vervalt echter indien betrokkene bij de periodieke toetsing tekortschiet op het punt van de specifieke vakkennis van spoorvoertuigen en infrastructuur of de bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid. In alle gevallen geldt dat als er vermoeden bestaat dat de houder niet meer aan de eisen voldoet, dat degene die het bevoegdheidsbewijs of bedrijfspas heeft verstrekt dit onderzoekt en zo nodig de documenten intrekt. Een machinistenvergunning wordt eigendom van de machinist zelf, een bevoegdheidsbewijs blijft eigendom van het bedrijf. Verlaat de machinist het bedrijf, dan heeft hij recht op een gewaarmerkte kopie van de bevoegdheidsbewijzen die hij ter beschikking had. Gaat hij/zij bij een ander bedrijf werken dat kan deze zelf beoordelen of de kopieën leiden tot een nadere toets van de kennis die de machinist heeft, voordat een bevoegdheidsbewijs van dat bedrijf wordt uitgereikt.

Personeelstellers zullen met hun opdrachtgevers (spoorwegondernemingen) afspraken moeten maken hoe de vakinhoudelijke kennis én de bedrijfsgebonden kennis op peil wordt gebracht en gehouden, opdat de uitgeleende machinisten voldoen aan de criteria voor het uitreiken van een bevoegdheidsbewijs voor dat bedrijf.

Het bedrijf is er voor verantwoordelijk dat de kennis van haar personeel op orde blijft, daartoe wordt er periodiek her-instructie georganiseerd. In BSP2011 art. 16 is vastgelegd hoe deze instructie moet plaatsvinden.

## Periodieke keuringen

De medische en psychologische verklaringen hebben een beperkte houdbaarheid, 3 tot 5 jaar en bij het stijgen van de leeftijd neemt de frequentie van keuren toe. De geldigheid gaat in op de datum van afgifte van de verklaring. Omdat de eisen vanuit de Europese Richtlijn voor machinisten en vanuit de TSI verschillen, ontstaat de volgende tabel.

veiligheidsfunctie	Medische verklaring			Psychologische verklaring
Machinist	tot 55 jaar: 3 jaar	55 jaar en ouder: 1 jaar		5 jaar
Rangeerder	tot 40 jaar: 5 jaar	van 40 tot 63 jaar: 3 jaar	63 jaar en ouder: 1 jaar	Onbepaalde tijd
Treindiens- tleider	tot 40 jaar: 5 jaar	van 40 tot 63 jaar: 3 jaar	63 jaar en ouder: 1 jaar	Onbepaalde tijd
Wagen controleur	Geen verklaring vereist			Geen verklaring vereist

# Medische en Psychologische keuringseisen

Voor het verkrijgen van een vergunning moet een machinist beschikken over een medische en psychologische verklaring. Vanuit Europa zijn er in bijlage II bij de richtlijn een beperkt aantal medische en psychologische eisen gesteld, met de mogelijkheid om nationaal aanvullende eisen te stellen. De medische eisen zijn beperkt tot “horen” en “zien”, en de psychologische eisen gaan niet verder dan geschikt voor de functie. Voor machinisten zijn deze eisen vastgelegd in bijlage II bij de richtlijn en voor de overige veiligheidsfuncties in paragraaf 4.6 en 4.7 van de TSI-OPE.

In aanvulling op de richtlijn zijn in de Nederlandse regelgeving eisen gesteld, welke zijn verwoord in bijlage 1 t/m 4 van de Regeling spoorwegpersoneel 2011. Dit betekent wel dat bijvoorbeeld een machinist met een buitenlandse vergunning mogelijk minder streng is gekeurd op medische en psychologische eisen dan een Nederlandse collega.

**Bijlage 1** bevat de medische eisen voor de veiligheidsfuncties van rangeerder, machinist met volledige bevoegdheid en machinist met beperkte bevoegdheid;

**Bijlage 2** bevat de medische eisen voor de veiligheidsfunctie van treindienstleider met volledige bevoegdheid;

**Bijlage 3** bevat de medische eisen van de veiligheidsfunctie van treindienstleider met minimale bevoegdheid;

**Bijlage 4** bevat de psychologische geschiktheidseisen voor alle veiligheidsfuncties

NB: Voor de veiligheidsfunctie van wagencontroleur worden geen medische en psychologische eisen gesteld, zoals geregeld in art. 9 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011.

In Nederland onderscheiden we twee machinistenfuncties, beperkt bevoegd en volledig bevoegd. Omdat verklaringen van medische en psychologische geschiktheid gekoppeld zijn aan de verlening van een machinistenvergunning en er Europees maar één vergunning bestaat, wordt in het register van vergunningen aangetekend dat de betreffende machinist is gekeurd overeenkomstig de medische en psychologische eisen van een machinist met een volledige bevoegdheid dan wel met een beperkte bevoegdheid. Voor met name de beperkt bevoegde machinist zijn er lagere psychologische eisen.

De keuringen en afgifte van verklaringen van medische en psychologische geschiktheid geschiedt door de IVW erkende keuringsinstituten. De bestaande instituten die door de IVW nu al zijn erkend behouden op basis van de overgangsregeling in BSP2011 art. 22 hun erkenning. Wel zijn de medische eisen op basis van bijlage 1 van RSP2011 aangepast. Dit zal mogelijk leiden tot aanpassingen in hun keuringsreglementen. Zodra de RSP2011 is vastgesteld zullen de medische keuringsinstituten hiervan op de hoogte worden gesteld. De psychologische eisen voor alle veiligheidsfuncties zijn nog niet up to date volgens de laatste medische inzichten, omdat daarover binnen de spoorwegbranche nog geen overeenstemming bestaat. Indien die overeenstemming er in de toekomst is, kan bijlage 4 van de Regeling spoorwegpersoneel 2011 daarvoor alsnog worden aangepast. De Minister heeft daarin een eigen verantwoordelijkheid en zij zal bezien hoe die verantwoordelijk wordt ingevuld.

De keuringsinstituten moeten een keuringsreglement opstellen dat de goedkeuring van de Minister behoeft (BSP2011 art. 10.1a). In dit keuringsreglement moet het keuringsinstituut een regeling opnemen hoe wordt omgegaan met bezwaren tegen de keuringsuitslag.

Op de website van de IVW is een overzicht te vinden van de erkende medische en psychologische keuringsinstituten. De Ministeriële Regeling schrijft in een aantal gevallen voor dat er arts-deskundigen geraadpleegd moeten worden. Deze artsen worden door de Minister aangewezen. Deze aangewezen arts-deskundigen betreffen de artsen van PMA (Polikliniek Mens en Arbeid) van het Coronell instituut bij het AMC in Amsterdam.

# Aanvragen machinistenvergunning

De meeste documenten (bevoegdheidsbewijzen en bedrijfspassen) worden door het bedrijf uitgereikt en zij zullen daarvoor zelf procedures ontwikkelen. De machinistenvergunning wordt uitgereikt door de Minister van IenM via de IVW. De IVW zal daarvoor op basis van de vereisten in Verordening 2010/36/EU een protocol opstellen en dat via haar website bekend maken.

Een vergunning kan worden aangevraagd bij de Minister (lees de IVW) als bewijsmateriaal voor de drie bovengenoemde eisen aanwezig is. Leeftijd blijktend uit een geldige identiteitskaart of paspoort; verklaringen van een keuringsinstituut betreffende medische en psychologische geschiktheid en een door de SERV, namens de minister, afgegeven beoordelingen van algemene kennis en vaardigheden. Aan het verlenen van een vergunning zijn kosten verbonden, te betalen gelijktijdig bij het indienen van de aanvraag voor de vergunning. Deze kosten zullen volgens eerste schattingen ongeveer €100,- bedragen.

# Registers

Op basis van de richtlijn moeten er registers voor vergunningen en bevoegdheidsbewijzen worden aangelegd. De IVW zal het register van vergunningen beheren en de bedrijven hun register voor bevoegdheidsbewijzen. De richtlijn schrijft voor (art. 22) dat er door bedrijven met de bevoegde autoriteit samengewerkt moet worden om gegevens uit te wisselen en toegang te verschaffen. De IVW moet informatie kunnen opvragen over bevoegdheidsbewijzen in verband met toezicht en de bedrijven zullen informatie willen hebben over vergunningen voordat zij een bevoegdheidsbewijs uitreiken. Beide partijen zullen protocollen moeten ontwikkelen die toegang heeft tot welke informatie.

Binnen de spoorwegsector is nog discussie gaande om gezamenlijk een register in te richten met vastleggen van rechten wie wat mag zien. Sommige bedrijven willen dit bevoegdheidsregister koppelen aan hun personeel systemen.

Een gezamenlijk register voor vergunningen door de IVW en bevoegdheidsbewijzen door de bedrijven zal er waarschijnlijk niet komen.

De eisen aan de registers zijn vastgelegd in Commissie Besluit 2010/17/EG en via BSP2011 art. 18 is vastgelegd dat deze ook in Nederland worden gerespecteerd.

Op basis van nationale regelgeving, maar ook Europese regelgeving (Verordening 2001/45/EG) hebben personen het recht om in te zien welke gegevens er over hen zijn vastgelegd. Bedrijven zijn verplicht ervoor zorg te dragen dat deze gegevens niet in handen vallen van onbevoegden en er geen andere zaken mee doen dat waarvoor de gegevens zijn vastgelegd (privacy protocol).

# Toekomstige veranderingen

## Aanpassing bijlagen bij machinisten richtlijn

Binnen de werkgroep vocational competences van het Europees Spoorweg Agentschap (ERA) is een discussie gestart om de bijlagen aan te passen. Er zijn voorstellen voor aanpassing van bijlage IV (eisen voor vergunning) en de bijlage VI.8 (taaleisen). De wijziging van bijlage IV betreft een nadere precisering van de eisen. Hiermee wordt een betere harmonisatie van eisen aan machinisten bereikt. De wijziging van de taaleisen betekent de overgang van de huidige indeling in niveaus naar het Europese Common European Framework of Reference for Languages (CEFL). Dit betekent een overgang van niveau 3 naar B1. Hierover bestaat nog geen overeenstemming. Sommige Lidstaten willen zelfs niveau B2. Nederland stelt zich op het standpunt dat B1 voldoende is, echter niveau 3 stelt alleen eisen aan verstaan, begrijpen en spreken, terwijl B1 ook eisen stelt aan schrijven en rapporteren. Aangezien machinisten niet zullen schrijven en rapporteren in een vreemde taal, is het de vraag of volledig B1 moet worden onderwezen en geëxamineerd. Hierover is in Europese discussieplatforms nog geen overeenstemming bereikt. Een tweede discussiepunt is de te volgen procedure, aanpassing van de bijlagen zou via commitologie kunnen plaatsvinden, maar het is waarschijnlijker dat de Europese Commissie zal wachten met aanpassing van de bijlagen en wachten op de evaluatie en herziening van de richtlijn zelf. Dit proces moet spoedig van start gaan. ERA moet haar advies eind 2013 naar de Europese Commissie sturen.

## Aanpassing TSI-OPE

In BSP2011 wordt voor de TSI-OPE nog verwezen naar de versie 2006/920/EG van 11 augustus 2006. Sinds 2006 is deze TSI een aantal malen aangepast. Deze TSI wordt met ingang van 01.01.2012 vervangen door een nieuwe TSI-OPE met nummer 2011/314/EU van 12 mei 2011. De BSP2011 houdt al rekening met deze overgang, zowel inhoudelijk als procedureel.

Een integrale herziening van de TSI-OPE en de integratie van de hogesnelheids TSI-OPE en conventionele TSI-OPE is ook in voorbereiding. Besluitvorming via commitologie zal nog enige tijd vergen.

## Europese koppeling registers

Eind 2010 heeft het Spoorwegagentschap opdracht aan een consultant gegeven om uit te zoeken hoe de nationale registers gekoppeld kunnen worden tot een Europees register. De studie is nog gaande. Eén van de ideeën is om evenals voor de voertuigregisters te komen tot een virtueel register met koppelingen naar de registers in de Lidstaten. Besluitvorming daarover zal nog tenminste twee jaar in beslag nemen.

## Chipkaarten

De richtlijn schrijft in art. 34 ook voor dat ERA een studie moet doen naar de toepassing van chipkaarten. Ook deze studie is eind 2010 door ERA aan een externe consultant opgedragen. Besluitvorming hierover zal ook nog geruime tijd vergen. Tot die tijd zullen de meeste landen geen stappen zetten om chipkaarten te gaan gebruiken omdat de diverse beschikbare systemen onderling incompatibel zijn, zo ook Nederland. Hoewel er ontegenzeggelijk voordelen zijn te behalen, zeker bij frequente mutaties in bevoegdheidsbewijzen, is er nu in Nederland geen overheidsregelgeving daarvoor in aanbouw. Als Europa te zijner tijd met besluiten komt, zal het proces voor het inpassen in nationale regelgeving starten.

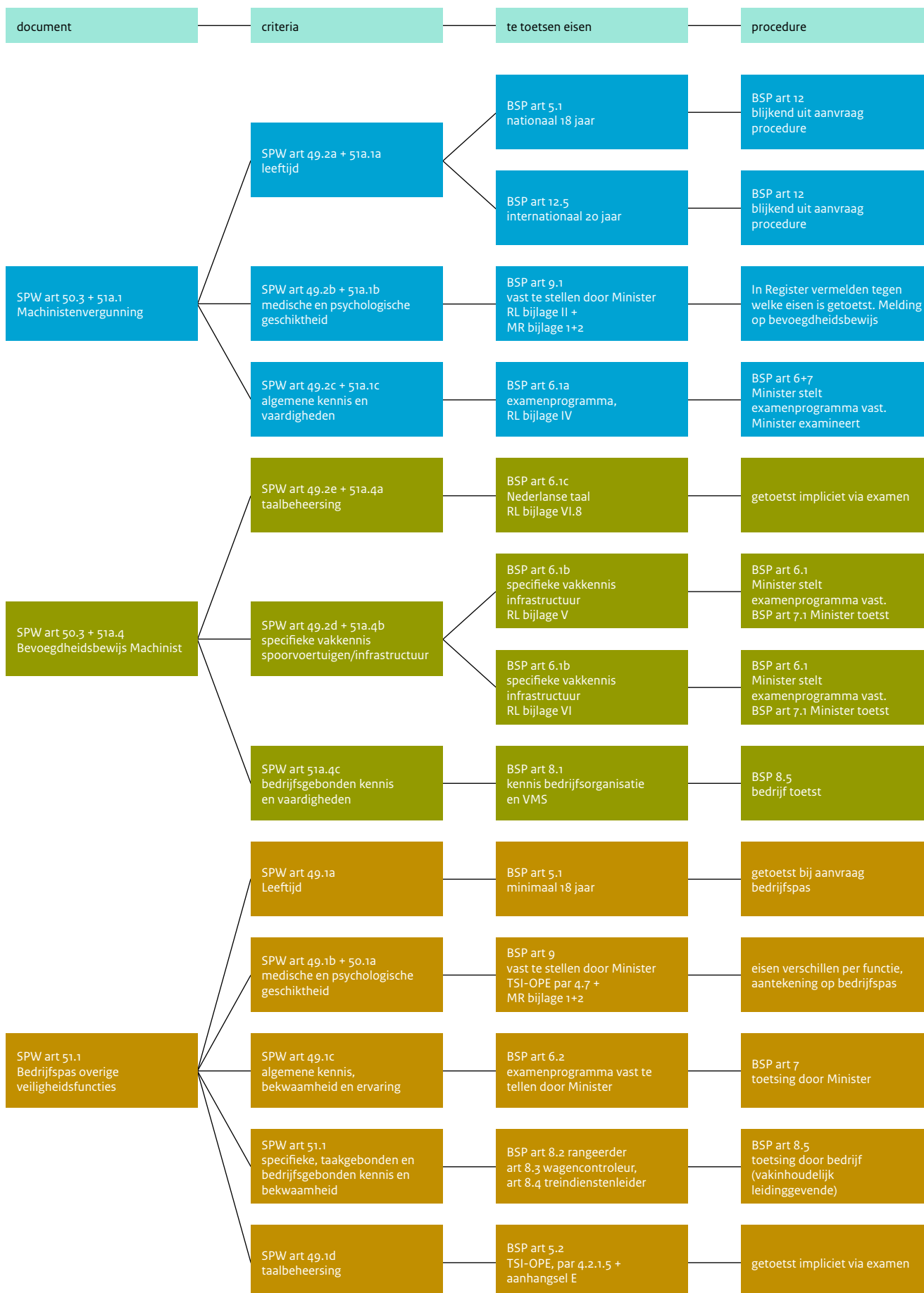
## Medische en psychologische eisen

De bijlagen bij de Regeling Spoorwegpersoneel 2011 zijn voor machinisten en treindienstleiders volledig bevoegd, ten opzichte van de vorige Regeling volledig herzien en gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek. Voor rangeerders en treindienstleiders minimaal bevoegd is dat nog niet het geval en zijn de voorgaande eisen onverkort overgenomen. Herziening van de eisen voor deze veiligheidsfuncties zal nog moeten plaatsvinden. Ook de psychologische eisen zullen mede gezien de wensen vanuit de goederenvervoerders aanpassing behoeven.

# Personeel met niet-veiligheidsfuncties

De afgelopen jaren is het aantal veiligheidsfunctie beperkt. Reden voor deze beperking zijn een terugtrekkende overheid en een vermindering van specialistische regelgeving ten gunste van algemene regelgeving. Vooral voor de veiligheidsfuncties die verband houden met baan onderhoud zijn uit de spoorwegwetgeving verdwenen. Dit betekent niet dat deze niet meer zijn gereguleerd. Enerzijds kan de branche daarover zelf onderling afspraken maken en een branche gericht systeem van kwalificatiedossiers en certificering opzetten, anderzijds bestaat er via het Ministerie van SZW regelgeving op het gebied van arbeidsomstandigheden.

Met dit nieuwe stelsel van regelgeving zijn ook de bestaande functies van gereedschapsmachinist en minimaal bevoegde machinist verdwenen. De gereedschapsmachinist kwam voornamelijk voor bij bouwwerkzaamheden. Regelgeving voor dergelijke machinisten valt dan ook onder het bovenstaande. Door de beperking van het toepassingsbereik van de spoorwegregelgeving is deze functie hier verdwenen. Voor de minimaal bevoegde machinist is eigenlijk geen plaats in de Europese regelgeving en zal opgevoerd moeten worden tot beperkt bevoegde machinist. Minimaal bevoegde machinisten die niet op het hoofdspoorwegnet opereren vallen buiten het toepassingsbereik van deze spoorwegregelgeving.





## Colofon

Dit informatiebulletin geeft informatie over de gewijzigde wetgeving voor spoorwegpersoneel. Deze wetgeving zal in oktober 2011 in werking treden. Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Dit is een uitgave van het

### **Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

DG Mobiliteit, directie spoorvervoer

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

September 2011