

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in verband met de toedeling van bevoegdheden aan spoorwegondernemingen inzake examiningen voor het bevoegdheidsbewijs en enige andere wijzingen

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 12 november 2018, nr. IenW/BSK-2018/233099, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de gemeenschap besturen (PbEU L 315) en de artikelen 49, derde lid, 50, vierde lid, 51, vijfde lid, 51a, achtste lid, en 51c, derde lid, van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit spoorwegpersoneel 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3, vijfde lid, komt te luiden:

5. De treindienstleider met volledige bevoegdheid is bevoegd tot:

- a. het ter beschikking stellen van veilige rijwegen; en
- b. het treffen van veiligheidsmaatregelen bij storingen en werkzaamheden aan hoofdspoorwegen of in de nabijheid daarvan.

B

Aan artikel 5 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van het tweede lid kunnen bij regeling van Onze Minister baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten worden aangewezen waar, op aanvraag van een spoorwegonderneming en met inachtneming van de in punt 8, derde lid, van bijlage VI bij richtlijn 2007/59/EG genoemde procedure, machinisten door de beheerder kunnen worden vrijgesteld van de taaleis, bedoeld in punt 8, eerste en tweede lid, van die bijlage.

C

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Onze Minister stelt ten behoeve van een beoordeling als bedoeld in artikel 50, tweede lid, onder a, van de wet, een examenprogramma vast dat voldoet aan de in bijlage IV van richtlijn 2007/59/EG gestelde eisen inzake algemene kennis en vaardigheden.

2. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of van machinist met beperkte bevoegdheid wordt uitgeoefend, stelt ten behoeve van de beoordeling, bedoeld in artikel 51a, vierde lid, onder b, van de wet, een examenprogramma vast dat voldoet aan de in bijlage V en VI van richtlijn 2007/59/EG gestelde eisen inzake specifieke vakkennis inzake spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur.

D

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

1. Onze Minister geeft een beoordeling als bedoeld in artikel 50, eerste lid, onder a, en tweede lid, onder a, van de wet, aan degene die bij een door Onze Minister afgenomen onderzoek voldoet aan de voor de betrokken veiligheidsfunctie krachtens artikel 6, eerste en derde lid, in het examenprogramma vastgestelde eisen.

2. Degene onder wiens gezag de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of van machinist met beperkte bevoegdheid wordt uitgeoefend geeft een beoordeling als bedoeld in artikel 51a, vierde lid, onder b, van de wet, aan degene die bij een door hem afgenomen onderzoek voldoet aan de voor de betrokken veiligheidsfunctie krachtens artikel 6, tweede lid, in het examenprogramma vastgestelde eisen.

3. Een persoon wordt ten aanzien van de veiligheidsfunctie van machinist met volledige bevoegdheid of machinist met beperkte bevoegdheid toegelaten tot de onderzoeken, bedoeld in het eerste en tweede lid, indien hij een opleiding voor de betrokken veiligheidsfunctie heeft gevolgd bij een krachtens artikel 51b, eerste lid, van de wet, door Onze Minister erkend opleidingsinstituut.

4. Het onderzoek ten behoeve van een beoordeling, bedoeld in artikel 50, tweede lid, onder a, van de wet, omvat een theoriegedeelte en een gedeelte waarbij gebruik wordt gemaakt van een simulator.

5. Het onderzoek ten behoeve van een beoordeling, bedoeld in artikel 50, eerste lid, onder a, en artikel 51a, vierde lid, onder b, van de wet, omvat een theoriegedeelte en een praktijkgedeelte en kan tevens onderzoeken omvatten waarbij gebruik wordt gemaakt van een simulator.

6. Bij de beoordelingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt gebruik gemaakt van door Onze Minister erkende examinatoren.

7. De beoordelingen bevatten ten minste de volgende gegevens:

a. datum van het onderzoek;

b. naam en geboortedatum van de onderzochte persoon;

c. de veiligheidsfunctie waarop de beoordeling betrekking heeft, en

- d. de examenuitslag, uitgedrukt in voldoende dan wel onvoldoende.
- 8. De beoordelingen zijn voor onbepaalde tijd geldig.

E

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 7a

1. Onze Minister erkent een persoon als examiner indien deze persoon:
 - a. in het bezit is van een beoordeling waaruit blijkt dat de kandidaat voldoet aan het bepaalde in hoofdstuk 3 van het Besluit 2011/765/EU; of
 - b. in het bezit is van een erkenning van beroepskwalificaties als bedoeld in artikel 5 van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties.
2. Bij de aanvraag, verlening, schorsing of intrekking van een erkenning, alsmede de registratie van examinatoren, wordt gehandeld overeenkomstig de aanbevelingen 26 tot en met 39 en 41 tot en met 48 van Aanbeveling 2011/766/EU.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende eisen worden gesteld als bedoeld in artikel 8, vierde lid, van Besluit 2011/765/EU.
4. Onze Minister houdt een register van examinatoren bij. Gegevens van examinatoren als bedoeld in aanwijzing 38 van Aanbeveling 2011/766/EU worden op verzoek verstrekt aan personen die hier redelijkerwijs belang bij hebben.

F

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, onder c, wordt "voertuigen" vervangen door "spoorvoertuigen".
2. In het derde lid, onder a, wordt "ladingen" vervangen door "beladingen".
3. In het vierde lid, onder a, wordt "spoorwegnet" vervangen door "hoofdspoorwegnet".
4. In het vierde lid, onder d, wordt "digitale en mondelinge communicatie" vervangen door "schriftelijke, digitale en mondelinge communicatie".

G

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het zesde tot en met het negende lid tot zevende tot en met tiende lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:
 6. Indien een vrijstelling als bedoeld in artikel 5, derde lid, is verleend, wordt dit vermeld op het bevoegdheidsbewijs.
2. Aan het tiende lid (nieuw) wordt, onder vervanging van de punt aan het eind van het negende lid door een komma, een zinsnede toegevoegd, luidende: "overeenkomstig artikel 15 van richtlijn 2007/59/EG."

H

Artikel 17 vervalt.

I

Aan artikel 19 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere eisen worden gesteld met betrekking tot de onafhankelijke organisatie en expertise van een keuringsinstituut.

J

In artikel 21 vervallen het tweede en zesde lid, onder vernumming van het derde tot en met het vijfde lid tot tweede tot en met vierde lid.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemene toelichting

Inleiding

Dit wijzigingsbesluit voorziet op twee punten in aanvullende implementatie van de Machinistenrichtlijn:¹

- a) Er wordt uitvoering gegeven aan de wijziging van artikel 51a, vierde lid, onder b, van de Spoorwegwet (Stb. 2017, 480). Hierin is vastgelegd dat niet langer de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, maar spoorwegondernemingen bevoegd zijn beoordelingen te verstrekken die machinisten nodig hebben om een bevoegdheidsbewijs te krijgen. Dit overeenkomstig artikel 25, eerste lid, onder b, van de Machinistenrichtlijn. Het beleggen van deze bevoegdheid bij de spoorwegondernemingen betekent dat ook het Besluit spoorwegpersoneel 2011 op een aantal punten moet worden gewijzigd.
- b) De mogelijkheid wordt "geactiveerd" om grensbaanvakken aan te wijzen waar machinisten kunnen worden vrijgesteld van de taaleis uit de Machinistenrichtlijn. Deze mogelijkheid staat in punt 8, derde lid, van bijlage VI van de Machinistenrichtlijn.

De oorspronkelijke implementatie van de Machinistenrichtlijn vond plaats bij wijziging van de Spoorwegwet (Stb. 2011, 218) en het Besluit Spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 211, 240). Beiden traden in werking op 15 november 2011 (Stb. 2011, 518).

Daarnaast wordt een aantal wijzigingen doorgevoerd, ter verbetering van de uitvoerbaarheid van het Besluit spoorwegpersoneel 2011:

- a) Er wordt een grondslag gecreëerd om nadere regels te stellen betreffende examinatoren uit andere lidstaten;
- b) Regels over het opvragen van gegevens van examinatoren worden aangepast;
- c) De eis dat een personeelsteller, die personeel ter beschikking stelt aan o.a. spoorwegondernemingen, een systeem van personeelsbeheer moet laten goedkeuren door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, komt te vervallen.
- d) Er wordt een grondslag gecreëerd om nadere eisen te kunnen stellen aan de onafhankelijke organisatie en expertise van keuringsinstituten.

Tot slot wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal wetgevingstechnische onvolkomenheden te herstellen en achterhaalde overgangsbepalingen te laten vervallen.

1. Hoofdpijnen van het wijzigingsbesluit

1.1 Aanvullende implementatie van de Machinistenrichtlijn

¹ Richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU L 315/51)

a. Beoordelingen door spoorwegondernemingen ten behoeve van het bevoegdheidsbewijs

Ingevolge artikel 4, eerste lid, van de Machinistenrichtlijn moet iedere machinist in het bezit te zijn van een machinistenvergunning en een bevoegdheidsbewijs. In Nederland is deze eis geïmplementeerd in artikel 50, derde lid, van de Spoorwegwet. Het bevoegdheidsbewijs heeft, conform de artikelen 12 en 13 van de Machinistenrichtlijn, betrekking op:

- taalkennis;
- vakkennis en vakbekwaamheid betreffende het rollend materieel en infrastructuur waarvoor het bewijs wordt afgegeven; en
- kennis van het veiligheidsmanagementsysteem van de spoorwegonderneming.

De spoorwegonderneming waar de machinist werkzaam is geeft het bevoegdheidsbewijs af. Voorheen stond in artikel 51a, vierde lid, onder b, van de Spoorwegwet dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de beoordelingen afgaf waaruit blijkt dat de machinist beschikt over de bovengenoemde vakkennis en vakbekwaamheid. Zoals in de inleiding aangegeven blijkt uit artikel 25, eerste lid, onder b, van de Machinistenrichtlijn dat dit een verantwoordelijkheid is van de spoorwegonderneming waar de machinist in dienst is of komt. Daarom is in artikel 51a, vierde lid, onder b, van de Spoorwegwet de bevoegdheid tot het afnemen van beoordelingen bij de spoorwegondernemingen belegd.² Overeenkomstig artikel 51c, eerste lid, van de Spoorwegwet wordt bij de beoordeling gebruik gemaakt van een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat erkende examinator. De bevoegdheid tot erkenning van de examinator is in 2012 al gemandateerd aan de Stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV).

Bovengenoemde wijziging van de Spoorwegwet vereist ook een aantal wijzigingen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Hierin wordt met dit wijzigingsbesluit voorzien. Naast een aantal wetstechnische wijzigingen gaat het hoofdzakelijk om het volgende:

1. De spoorwegondernemingen krijgen in artikel 6 de bevoegdheid om een examenprogramma vast te stellen, waarin de eisen voor het krijgen van een positieve beoordeling worden vastgelegd. Een dergelijk examenprogramma moet voldoen aan bijlagen V en VI bij de Machinistenrichtlijn.
2. In artikel 7 wordt geëxpliciteerd dat de spoorwegonderneming moet onderzoeken of de machinist aan de eisen uit het examenprogramma voldoet. Hierbij is ook aangegeven hoe de beoordeling moet plaatsvinden.

b. Grondslag aanwijzen grensbaanvakken voor vrijstelling taaleis

In punt 8, eerste en tweede lid, van bijlage VI van de Machinistenrichtlijn staat dat machinisten in staat moeten zijn om een door de spoorwegbeheerder voorgeschreven taal te begrijpen en hierin te communiceren op niveau B1. Dit niveau verwijst naar het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen van de Raad van Europa. Deze eis is geïmplementeerd in artikel 5, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voor zowel machinisten als andere veiligheidsfunctionarissen (rangeerders en treindienstleiders). Punt 8, derde lid, van bijlage VI van de Machinistenrichtlijn,

² Zie voor verdere toelichting de Memorie van Toelichting bij wijziging van de Spoorwegwet (Kamerstukken II, 2016-2017, 34757, nr. 3, pp. 4-5).

toegevoegd in 2016³, maakt het echter mogelijk om grensbaanvakken aan te wijzen waar een machinist door de beheerder kan worden vrijgesteld van bovengenoemde taaleis. Dit met inachtneming van de in punt 8, derde lid, genoemde procedure. Deze procedure dient om de veiligheid en adequate communicatie te garanderen.

Bij het vaststellen van het examenprogramma, op grond van artikel 6, tweede lid, kunnen spoorwegondernemingen rekening houden met deze mogelijkheid tot vrijstelling.

Om de vrijstellingsmogelijkheid uit de Machinistenrichtlijn te 'activeren', moet in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 een grondslag worden gecreëerd om grensbaanvakken bij regeling aan te wijzen. Dit wijzigingsbesluit voorziet daarin door toevoeging van een derde lid aan artikel 5. Deze vrijstellingsmogelijkheid maakt afwijking van de taaleis uit het tweede lid mogelijk, zij het alleen voor machinisten. Voor andere veiligheidsfunctionarissen blijft de taaleis onverkort gelden.

Ingevolge artikel 13, zesde lid, wordt deze vrijstelling bijgeschreven op het bevoegdheidsbewijs. Dit komt overeen met bijlage I van de Machinistenrichtlijn, waarin staat dat informatie betreffende taalkennis op het bevoegdheidsbewijs moet worden vermeld.

1.2 Overige wijzigingen

a. Grondslag stellen nadere regels betreffende examinatoren uit andere lidstaten

Overeenkomstig artikel 20, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn moeten examens voor machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs worden afgenomen door een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat erkende examinator. Zoals hiervoor al aangegeven wordt deze erkenning in mandaat afgegeven door de VVRV. De erkenning vindt plaats aan de hand van Europese eisen, zoals bepaald in artikel 7a, tweede lid (nieuw), van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Deze eisen zijn vastgelegd in Besluit 2011/765/EU. De procedure is opgenomen in Aanbeveling 2011/766/EU.

In de spoorsector bestaat behoefte aan nadere duiding wanneer een examinator met een erkenning uit een andere EU-lidstaat ook in Nederland kan worden erkend. In de Regeling spoorwegpersoneel 2011 zal worden uitgewerkt hoe dergelijke examinatoren kunnen worden erkend. Dit overeenkomstig het systeem van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties.

Hieraan gekoppeld wordt ook een grondslag gecreëerd om invulling te kunnen geven aan artikel 8, vierde lid, van Besluit 2011/765/EU. Hierin is het mogelijk gemaakt om nationale eisen te stellen aan examinatoren die examens afnemen met betrekking tot infrastructuur op het Nederlandse grondgebied.

b. Opvragen gegevens erkende examinatoren

In aanbeveling 2011/766/EU heeft de Europese Commissie niet-bindende richtsnoeren gegeven voor de procedure voor erkenning van opleidingscentra en examinatoren. Door naar deze aanbevelingen te verwijzen in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 zijn deze aanbevelingen bindend geworden. In aanbeveling 40 staat dat bepaalde persoonsgegevens (naam, adres en geboortedatum) publiekelijk openbaar gemaakt moeten worden. Dat wordt, in het licht van bescherming van persoonsgegevens, niet langer proportioneel geacht. Om te bewerkstelligen dat examinatoren door belanghebbenden bereikt kunnen worden, is openbaarmaking op verzoek voldoende.

³ Richtlijn 2016/882/EU van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees parlement en de Raad betreffende de taalvereisten (PbEU 2016, L 146).

Aangezien aanbeveling 40 niet bindend is, is het niet noodzakelijk deze aanbeveling een-op-een over te nemen. Daarom wordt deze verwijzing geschrapt en komt er een 'zelfstandige' regel in artikel 7a, derde lid, van het Besluit over het vrijgeven van gegevens van examinatoren: deze zijn op aanvraag beschikbaar voor personen die hier redelijkerwijs belang bij hebben. Dit wordt van geval tot geval beoordeeld door de VVRV, maar hierbij kan gedacht worden aan opleidingscentra, spoorwegondernemingen en (aspirant)-machinisten. Ingevolge aanbeveling 38 gaat het om de volgende gegevens:

- de naam, het adres en de geboortedatum van de erkende examinator;
- de bekwaamheidsgebieden waarop de erkende examinator examens mag afnemen;
- de talen waarin de erkende examinator examens mag afnemen;
- het aan de examinator toegekende identificatienummer;
- wanneer een werkgever namens een examinator een aanvraag indient, de naam en het adres van de werkgever (in andere gevallen is de vermelding van de naam en het adres van de werkgever facultatief);
- de vervaldatum van de erkenningsverklaring; en
- de contactgegevens.

Met deze wijziging wordt de bescherming van persoonsgegevens van erkende examinatoren verbeterd ten opzichte van de hiervoor bestaande situatie. Gelet op het feit dat het gaat om een wijziging van een bestaande verplichting enerzijds en om een verbetering van de bescherming van persoonsgegevens anderzijds is afgezien van het uitvoeren van een gegevensbeschermingseffectbeoordeling.

c. Vervallen eis goedkeuring systeem personeelsbeheer personeelsteller

In artikel 17 van het Besluit werd geëist dat een personeelsteller zijn systeem van personeelsbeheer moest laten goedkeuren door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Kort gezegd komt het erop neer dat de personeelsteller moest waarborgen dat de werknemer met een veiligheidsfunctie zijn of haar kennis actueel houdt. Echter, elders in het Besluit en de Spoorwegwet, is al geregeld dat de spoorwegonderneming voor wie de veiligheidsfunctionaris werkt, hiervoor zorgdraagt. Voor machinisten is dit geregeld in artikel 51a, zesde lid, van de Spoorwegwet en artikel 16, tweede lid, van het Besluit. Voor andere veiligheidsfunctionarissen is dit neergelegd in artikel 16, eerste lid, van het Besluit. Daarom kan artikel 17 vervallen.

d. Grondslag stellen nadere regels inzake onafhankelijke organisatie en expertise van keuringsinstituten

In het Besluit spoorwegpersoneel 2011 was nog niet voorzien in de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nader te specificeren aan welke eisen inzake onafhankelijkheid en expertise keuringsinstituten voor medische en psychologische keuringen moeten voldoen. Dit wordt als een hiaat in de regelgeving gezien. Het wordt nodig geacht om, waar nodig, in de toekomst aanvullende eisen te kunnen stellen aan de expertise en onafhankelijkheid van keuringsinstituten. Op dit moment is er nog geen noodzaak om van die mogelijkheid gebruik te maken. Als dit wel het geval is, zullen de spoorsector en de keuringsinstituten worden betrokken.

3. Enkele opmerkingen betreffende bezwaar en beroep

Tegen besluiten inzake de beoordeling van de machinisten en het vaststellen van het examenprogramma staat zeer beperkt bezwaar en beroep open. Volgens artikel 8:4, derde lid, onder b, en artikel 7:1 Algemene wet bestuursrecht, staat geen bezwaar en beroep open tegen een beoordeling inzake kennen en kunnen van een kandidaat. Hetzelfde geldt voor vaststelling van de opgaven, beoordelingsnormen of nadere regels

voor examinering. De mogelijkheid van bezwaar en beroep blijft beperkt tot de vraag of met betrekking tot de besluitvorming aan de daarvoor geldende eisen is voldaan, zoals voortvloeiend uit de Algemene wet bestuursrecht, de Spoorwegwet en onderliggende regelgeving. Tegen de beoordeling zelf kan dus geen bezwaar en beroep worden ingediend. Artikel 13, tiende lid (nieuw), van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 verplicht de betrokken spoorwegondernemingen er echter wel toe een geschillenregeling op te stellen betreffende de verstrekking, schorsing en intrekking van een bevoegdheidsbewijs. Dit vloeit voort uit artikel 15 van de Machinistenrichtlijn.

4. Toezicht en handhaving

Zoals aangegeven vinden de beoordelingen van machinisten in kader van het bevoegdheidsbewijs plaats onder toezicht van een door de VVRV namens de minister erkende examinerator. Daarnaast houdt de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), ingevolge artikel 69 van de Spoorwegwet en het Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen, toezicht op de activiteiten van de spoorwegonderneming aangaande het bevoegdheidsbewijs, waaronder de goede uitoefening van de bevoegdheden inzake examinering.

Ten aanzien van artikel 5, derde lid, betreffende de taaleis, zal de ILT via audits bij spoorwegondernemingen en ProRail controleren of op een goede wijze invulling wordt gegeven aan de te volgen procedures.

De in dit besluit opgenomen wijzigingen in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 hebben geen gevolgen voor de personele bezetting en procesinrichting van de ILT. De ILT heeft dit bevestigd in haar toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het wijzigingsbesluit (HUF-toets, zie paragraaf 6.2).

5. Financiële gevolgen

De kosten voor het beleggen van de beoordelingsbevoegdheden zijn als volgt: 1.000 euro eenmalig voor het laten opleiden van de examinerator en 500 euro per jaar voor bijscholing. Daarnaast bedragen de kosten voor het vervangen van een machinist, zodat deze zijn (neven)functie als examinerator kan uitvoeren, ongeveer 1.000 euro per jaar, per examinerator.

De financiële gevolgen van de overige wijzigingen zijn verwaarloosbaar.

6. Advies en consultatie

Belangstellenden hadden de mogelijkheid om door middel van internetconsultatie op het ontwerpbesluit te reageren. De VVRV en de ILT hebben een toets uitgevoerd inzake handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets). Daarnaast is een ontwerp van het onderhavige Besluit voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). De ATR heeft een advies uitgebracht.

In deze paragraaf worden achtereenvolgens de consultatiereacties, de HUF-toetsen en het ATR-advies besproken.

6.1 Consultatiereacties

De openbare internetconsultatie vond plaats van 14 maart tot en met 21 april 2018. Belangstellenden konden bij hun reactie het gehele ontwerpbesluit en de -toelichting betrekken. Hierbij moet worden aangetekend dat de wijziging van artikel 5, derde lid, betreffende de taaleis, geen onderdeel uitmaakte van de consultatieversie. Dit punt is pas na de consultatieversie opgenomen. Er is voor gekozen dit punt niet verder te

consulteren. Reden hiervoor is dat het implementatie van de Machinistenrichtlijn betreft. Ook is gebleken dat de sector achter dit punt staat. Wel is aan zowel ProRail als de Inspectie Leefomgeving en Transport gevraagd een nadere HUF-toets uit te voeren op dit punt.

Er zijn in totaal 16 reacties ingediend, waarvan 14 openbare. De participanten bestaan uit organisaties voor historisch railvervoer, waaronder Vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN), een branchevereniging (RailGood), spoorwegondernemingen (NV Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS), Lineas, DB Cargo Nederland NV, SBB Cargo Deutschland GmbH, KombiRail Europe BV, Rotterdam Rail Feeding BV, Shunter Tractie, Railexperts BV), overige bedrijven (Entrainable, Shuntingyard.com) en een opleidingsinstituut.

Het volledige verslag van de internetconsultatie is gepubliceerd op www.internetconsultatie.nl. Hieronder worden enkel de consultatiereacties in grote lijnen weergegeven. Eerst moet echter worden benadrukt dat de belangrijkste reden voor deze wijziging de wijziging van de Spoorwegwet van 29 november 2017 (Stb. 2017, 480) is. Daarnaast wordt de wijziging aangegrepen om een aantal uitvoeringsproblemen op te lossen. In de inleiding is hierop ingegaan. In sommige reacties op de internetconsultatie is gevraagd om ook op andere punten het Besluit spoorwegpersoneel 2011 te wijzigen, of in het verleden gemaakte keuzes opnieuw onder de loep te nemen. Daar waar het kleine (wetstechnische) punten betreft is hier zoveel mogelijk aan tegemoet gekomen, maar op andere punten is een meer omvangrijke voorbereiding en afweging nodig. Hierbij wordt aangetekend dat bij brief aan de Tweede Kamer van 7 juni 2017 een modernisering van de Spoorwegwet en onderliggende regelgeving is aangekondigd.⁴ Dit traject biedt een uitgelezen mogelijkheid om een aantal punten dat bij deze consultatie is ingebracht, nader te beoordelen.

Algemene vakkennis en specifieke kennis

In de consultatieversie van het wijzigingsbesluit was in artikel 6, derde lid, de mogelijkheid opgenomen om bij regeling eisen te stellen aan de invulling van de examenprogramma's. Verschillende participanten zijn van mening dat dit niet passend is, aangezien het bevoegdheidsbewijs en de daarbij horende beoordeling in het domein van de spoorwegondernemingen valt. De formulering van het voorgenomen artikel 6, derde lid, zou ruimte laten door ongeoorloofde inmenging door de minister. Dit punt wordt onderkend en het stellen van eisen aan het examenprogramma in het kader van het bevoegdheidsbewijs wordt niet nodig geacht. De ILT houdt immers toezicht op de uitvoering van deze wettelijke taak door de spoorwegondernemingen.

Ook is bij nader inzien het bij ministeriële regeling verder invullen van de onderwerpen uit bijlage IV niet langer noodzakelijk geacht.

Meer ruimte voor eigen invulling van onderzoek

Een aantal spoorwegondernemingen wenst meer ruimte voor eigen invulling van de onderzoeken voorafgaand aan de beoordeling voor het bevoegdheidsbewijs. Dit heeft betrekking op de wijze waarop onderzoeken worden afgenomen (bijvoorbeeld door middel van theorie, praktijk of simulator). Gesteld wordt dat het niet aan de wetgever is om middelvoorschriften op te nemen met betrekking tot het bevoegdheidsbewijs. In artikel 7, derde en vierde lid, van het wijzigingsbesluit wordt echter aangesloten bij bijlage III van de Machinistenrichtlijn, waarin staat dat theoretische opleiding en praktijktraining met elkaar in evenwicht moeten zijn. Daarnaast geeft artikel 25, zesde lid, van de richtlijn aan dat de opleiding moet worden afgesloten met een theorie- en

⁴ Kamerstukken II, 2017-2018, 29 984, nr. 763.

praktijkexamen en dat ook simulators kunnen worden gebruikt. Dit leidt tot de volgende eisen:

- de beoordeling ten behoeve van de machinistenvergunning omvat een theorie- en een simulatiegedeelte;
- de beoordeling ten behoeve van het bevoegdheidsbewijs omvat een theorie- en praktijkgedeelte en kan tevens een gedeelte in een simulator omvatten;
- de beoordeling ten behoeve van andere veiligheidsfuncties omvat een theorie- en praktijkgedeelte en kan tevens een gedeelte in een simulator omvatten.

Wederzijdse erkenning examinatoren

Een aantal participanten is het niet eens met het stellen van aanvullende eisen aan examinatoren die reeds in een andere lidstaat zijn erkend. Volgens de participanten mogen aan een reeds in het buitenland erkende examinerator uitsluitend aanvullende eisen gesteld worden die betrekking hebben op specifieke Nederlandse bepalingen en Nederlandse infrastructuur en niet op de procedure voor de erkenning aangezien dit geen onderwerp is van het Besluit 2011/765/EU. Hun voorstel is om voor de erkenning van buitenlandse examinatoren geen aanvullende regels te stellen.

In de Spoorwegwet en het Besluit spoorwegpersoneel 2011 staat dat de minister de examinatoren erkent onder wier toezicht de examens in het kader van zowel machinistenvergunning als bevoegdheidsbewijs worden afgenomen. Uit de artikelen 25, tweede lid, in verbinding met artikel 20, tweede lid, en 19, eerste lid, onder d, van de Machinistenrichtlijn vloeit voort dat deze taak kan worden toebedeeld aan de minister. Examinatoren die in andere lidstaten zijn erkend, kunnen in Nederland examens afnemen, mits zij door de minister zijn erkend. Hierbij hanteert de minister de criteria die met name voortvloeien uit de artikelen 7 en 8 van Besluit 2011/765/EU.

In artikel 7a, eerste lid, aanhef en onder b (nieuw), wordt nu bepaald dat een examinerator uit een andere lidstaat in Nederland als examinerator erkend kan worden als zijn beroepskwalificaties, opgedaan in een andere lidstaat, worden erkend. Regels over aanvraag en afgifte, alsmede voorwaarden voor het krijgen van een erkenning, zullen worden gesteld bij ministeriële regeling op grond van artikel 33 van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties.

Deze wijziging is ingegeven door de onduidelijkheid in de sector over in welke gevallen een kandidaat voldoet aan artikel 8, derde lid, van Besluit 2011/765/EU. Hierin staat dat een kandidaat moet beschikken over voldoende kennis van de relevante examenmethoden en –documenten en dat hij of zij deze kennis actueel moet houden. Het betreft hier documenten die lidstaten zelf kunnen vaststellen. Daarom wordt in het onderhavige Besluit een grondslag opgenomen om dit duidelijker vast te leggen. Het betreft geen aanvullende nationale eis, maar een procedure waarmee een examinerator kan aantonen dat hij aan de eisen voldoet.

Erkenning van instanties voor het afnemen van examens

Een aantal participanten merkt op dat de Machinistenrichtlijn in de mogelijkheid zou voorzien om niet alleen natuurlijke personen, maar ook instanties te erkennen voor het afnemen van examens. Op grond van de Machinistenrichtlijn en het Besluit 2011/765/EU zou examinering door spoorwegondernemingen zelf ter hand genomen kunnen worden. Erkenning van examinatoren zou ook kunnen plaatsvinden als onderdeel van de erkenning als spoorwegonderneming. Erkenning van examinatoren als onderdeel van de erkenning van een spoorwegonderneming is geen optie waarvoor gekozen wordt. Het besturen van een spoorwegonderneming en het examineren van kandidaten zijn twee verschillende zaken. Met het onderhavige Besluit wordt het wel mogelijk voor

spoorwegondernemingen om examinering in het kader van de Bijlagen V en VI in eigen beheer uit te voeren.

In reactie op het verzoek om ook instanties aan te wijzen voor het afnemen van examens kan nog het volgende worden gezegd: de term 'instanties' in artikel 20 van de Machinistenrichtlijn ziet op opleidingsinstanties, genoemd in artikel 23, vijfde lid, van de Machinistenrichtlijn. Het examinerschap komt toe aan individuen. Deze individuen krijgen allen dezelfde opleiding tot examineren en houden allen op uniforme wijze hun kennis en kunde actueel. Hiermee is het op uniforme wijze examineren van kandidaten het meest gewaarborgd. De VVRV voert deze taak sinds 2012 namens de minister in mandaat uit. Het staat een lidstaat vrij om in dit soort uitvoeringskwessies een eigen weg te kiezen.

Bovengenoemde (reeds bestaande) systematiek wordt in het onderhavige besluit overigens niet gewijzigd.

Kosten voor examens

Een aantal participanten vraagt zich tevens af waarom de spoorwegondernemingen de kosten moeten dragen voor het opleiden en de bijscholing van de examineren en niet de mandaathouder VVRV.

De examinatoren zijn niet bij de VVRV in dienst. Zij worden door de VVRV erkend en vervolgens door de VVRV ingehuurd voor het afnemen van examens. De VVRV betaalt de spoorwegondernemingen hiervoor.

Beoordeling elementen veiligheidsfunctie

Een aantal participanten vindt artikel 7, zevende lid, ontoereikend. Hierin staat wat op de beoordeling moet worden vermeld. De participanten zouden graag zien dat de beoordeling ook vermeld op welk element van de veiligheidsfunctie van machinist de beoordeling betrekking heeft.

Het is niet nodig dit in de regelgeving op te nemen. Op het bevoegdheidsbewijs wordt immers aangetekend welke bevoegdheden de machinist heeft. Een bevoegdheid wordt pas bijgeschreven als het examen met goed gevolg is afgelegd. Het is daarom niet nodig om dit ook op de onderliggende beoordeling bij te schrijven.

Inhoud examenprogramma Bijlage IV

Een participant merkt op dat de inhoud van het examenprogramma dat op basis van bijlage IV van de Machinistenrichtlijn wordt opgesteld nog niet duidelijk is. Een andere participant stelt dat de minister er voor heeft gekozen om in de inhoud van Bijlage IV "landspecifieke onderwerpen" te integreren. Er zouden daardoor verschillen ontstaan tussen vergunningen afgegeven in Nederland en in andere Europese lidstaten. Ook zou onduidelijk zijn voor welke examens een "erkende examineren" vereist is, en of de "erkende examineren" verplicht is bij het examineren van andere veiligheidsfuncties. De inhoud van het examenprogramma is conform Bijlage IV vastgesteld en gedeeld met alle spoorwegondernemingen. De onderwerpen die in het kader van de machinistenvergunning worden geëxamineerd zijn rechtstreeks ontleend uit Bijlage IV van de Machinistenrichtlijn. Er is niets toegevoegd of weggelaten.

Voor alle examens in het kader van veiligheidsfuncties is een erkende examineren vereist.

6.2 HUF-toetsen

Inspectie Leefomgeving en Transport

De ILT maakt zowel opmerkingen van algemene aard als opmerkingen die betrekking hebben op specifieke onderdelen van dit Besluit. In het algemeen is de ILT van oordeel dat het gewijzigde Besluit voldoende handvatten biedt voor een adequate handhaving en dat er geen gevolgen zijn voor personele bezetting en procesinrichting van de ILT. Daarnaast heeft de ILT verzocht betrokken te worden bij de ministeriële regeling die voortvloeit uit dit ontwerpbesluit. Aan dat verzoek wordt uiteraard voldaan. Verder vraagt de ILT aandacht voor een duidelijke vastlegging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden van met name de VVRV. Het mandaatbesluit VVRV zal dan ook worden aangepast in lijn met de wijzigingen van dit Besluit. Daarnaast vraagt de ILT aandacht voor een aantal toezichtsignalen die niet in deze wijziging zijn meegenomen. Inmiddels is geconstateerd dat deze toezichtsignalen buiten de reikwijdte van het onderhavige Besluit vallen en op bepaalde punten een wijziging van de Spoorwegwet vergen. Derhalve zullen deze punten worden meegenomen bij de modernisering van de Spoorwegwet, zoals ook in paragraaf 1.1 is aangegeven.

Over artikel 7a, vierde lid, waarin het verstrekken van gegevens van examinatoren wordt geregeld, heeft de ILT enkele vragen gesteld. Zo vraagt de ILT welke gegevens worden vastgelegd in het register, wanneer er sprake is van belang bij het opvragen van deze gegevens en met welk doel een tweede partij gegevens kan opvragen. Naar aanleiding van deze reactie van de ILT is de algemene toelichting, paragraaf 1.2, onder b, aangepast.

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is inzake de wijziging van artikel 5, derde lid, betreffende de taaleis, een aanvullende HUF-toets uitgevoerd door de ILT. Zij heeft daarbij aangegeven geen bezwaar te hebben tegen deze wijziging, aangezien via de voorgeschreven procedure een goede communicatie is geborgd. De ILT heeft verzocht om, in geval van een vrijstelling, dit op het bevoegdheidsbewijs te vermelden. Naar aanleiding van deze opmerking is artikel 13, zesde lid (nieuw), toegevoegd en is de toelichting hierop aangepast.

De VVRV

De VVRV heeft geoordeeld dat het concept goed uitvoerbaar is en heeft verder geen inhoudelijke opmerkingen gegeven.

ProRail

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is inzake de wijziging van artikel 5, derde lid, betreffende de taaleis, een aanvullende HUF-toets uitgevoerd door ProRail.

ProRail geeft aan dat het activeren van deze mogelijkheid uit de richtlijn tegemoetkomt aan de wens van zowel ProRail als de sector. ProRail acht de wijziging wenselijk en uitvoerbaar.

Tot slot geeft ProRail aan het noodzakelijk te vinden dat naast grensbaanvakken op de grens met Duitsland ook grensbaanvakken op de grens met België aan te wijzen. Hoewel vlak over de grens Vlaams wordt gesproken, is het niet ondenkbaar dat ook Franstalige machinisten vanuit België tot het eerste station in Nederland wensen te rijden. Dit punt wordt onderkend en zal worden meegenomen bij de aanwijzing van de grensbaanvakken in de Regeling spoorwegpersoneel 2011.

6.3 Adviescollege Toetsing Regeldruk

Op 19 april 2018 heeft de ATR een advies gegeven aangaande het onderhavige Besluit. Achtereenvolgens worden de onderdelen van deze adviezen alsmede de reactie hierop besproken.

Ten eerste vraagt de ATR nut en noodzaak toe te lichten van de nieuwe grondslag in artikel 19, vierde lid, om bij ministeriële regeling nadere eisen te stellen aan expertise en onafhankelijkheid van (medische) keuringsinstituten. Naar aanleiding hiervan is de algemene toelichting, paragraaf 1.2, onder d, aangepast.

Ten tweede vraagt de ATR om te verduidelijken in hoeverre een theorie- en praktijkgedeelte altijd verplicht zijn. Op dit punt is artikel 7, vierde en vijfde lid, aangepast.

Verder adviseert de ATR om ook bij wijzigingen van de Regeling spoorwegpersoneel 2011 expliciet aandacht te besteden aan werkbaarheid en uitvoerbaarheid en ook de sector hierbij te beperken. Dit advies wordt uiteraard ter harte genomen.

Tot slot adviseert de ATR om de regeldrukgevolgen van de voorgestelde wijzigingen in het Besluit in kaart te brengen conform de rijksbrede methodiek en daarbij de in dit advies genoemde aandachtspunten te betrekken. Naar aanleiding hiervan is de paragraaf 5 betreffende financiële gevolgen in de toelichting aangepast.

Inwerkingtreding

Dit Besluit treedt in werking gelijktijdig met de wijziging van de Spoorwegwet. Het is niet noodzakelijk om te voorzien in overgangsrecht. Beoordelingen in het kader van het bevoegdheidsbewijs die al eerder zijn afgegeven blijven geldig, overeenkomstig artikel 7, achtste lid (nieuw) van Besluit spoorwegpersoneel 2011.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A (wijziging van artikel 3, vijfde lid, Besluit spoorwegpersoneel 2011)

In dit onderdeel wordt de opsomming van hetgeen waartoe een treindienstleider (met volledige bevoegdheid) bevoegd is, wetstechnisch aangepast. Door deze bevoegdheden uit te splitsen in twee onderdelen, wordt de overzichtelijkheid van deze bepaling vergroot.

Onderdeel B (toevoegen artikel 5, derde lid, Besluit spoorwegpersoneel 2011)

In artikel 5, derde lid (nieuw), wordt een grondslag gecreëerd om bij regeling grensbaanvakken aan te wijzen. Voor deze grensbaanvakken kan een vrijstelling van de taaleis, genoemd in punt 8 van bijlage VI bij de Machinistenrichtlijn, worden verleend. Deze vrijstelling wordt door de spoorwegbeheerder verleend. In paragraaf 1.1, onder b, van de algemene toelichting is dit punt toegelicht.

Onderdeel C (wijziging artikel 6 Besluit spoorwegpersoneel 2011)

Aangezien de spoorwegondernemingen de bevoegdheid krijgen om beoordelingen inzake het bevoegdheidsbewijs te verrichten, dienen zij ook de bevoegdheid te krijgen een examenprogramma op te stellen. Hierin staat immers beschreven waarop zij de machinisten zullen beoordelen. In aanvulling op hetgeen is opgemerkt in paragraaf 1.1 van de toelichting, kan hierover het volgende worden opgemerkt:

De bevoegdheid om dit programma en het programma ten behoeve van de machinistenvergunning op te stellen, was voorheen belegd bij de minister. In de nieuwe situatie wordt het voormalige eerste lid, waarin beide bevoegdheden waren belegd bij de minister, gesplitst. In het eerste lid blijft de bevoegdheid voor het opstellen van het examenprogramma voor de machinistenvergunning belegd bij de minister. In het tweede lid wordt de bevoegdheid voor het opstellen van het examenprogramma voor het bevoegdheidsbewijs belegd bij de spoorwegondernemingen.

De twee examenprogramma's (voor machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs) hebben betrekking op twee verschillende bijlagen bij de Machinistenrichtlijn. Het examenprogramma voor de examinering voor de machinistenvergunning moet voldoen aan Bijlage IV. Bijlage IV heeft betrekking op algemene vakkennis. De Bijlagen V en VI hebben betrekking op vakkennis betreffende het specifieke rollend materieel respectievelijk de specifieke infrastructuur waarvoor een bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd.

Onderdeel D en E (wijziging artikel 7 en toevoeging van artikel 7a in het Besluit spoorwegpersoneel 2011)

Gezien de noodzakelijke wijzigingen in artikel 7 (oud), is dit artikel gesplitst. Bepalingen inzake het proces van examinering zijn opgenomen in artikel 7. Bepalingen omtrent het erkennen van examinatoren zijn verplaatst naar het nieuwe artikel 7a. Beide punten zijn in de algemene toelichting toegelicht in paragraaf 1.1, onder a, en 1.2, onder a en b. In aanvulling hierop kan onderstaande worden opgemerkt:

In artikel 7 wordt, ten aanzien van de beoordeling van de machinist, een splitsing aangebracht tussen de machinistenvergunning (waarvoor de minister bevoegd is) en het bevoegdheidsbewijs (waarvoor de spoorwegonderneming bevoegd is). Daarnaast wordt een aantal wetstechnische wijzigingen aangebracht, aangezien er niet langer sprake is van onderzoeken die worden verricht door één bevoegde instantie (namelijk de minister), maar door verschillende entiteiten.

Ook wordt verduidelijkt hoe de examens ten behoeve van machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs moeten worden ingericht. Dit overeenkomstig artikel 25, zesde lid, van de Machinistenrichtlijn.

Ten slotte wordt het voor de uitvoeringspraktijk nuttig geacht om de examenuitslag op de beoordeling te vermelden. Dit wordt nu geregeld in het zesde lid, onder d (nieuw).

In artikel 7a wordt vastgelegd dat een kandidaat in twee gevallen als examinator kan worden erkend: wanneer de kandidaat beschikt over een geldige beoordeling van de minister (in mandaat de VVRV) of wanneer deze beschikt over een erkenning van beroepskwalificaties die elders in de EU zijn opgedaan. Bij regeling op grond van artikel 33 Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties, wordt verder ingevuld hoe de erkenning van beroepskwalificaties plaatsvindt.

Daarnaast wordt de mogelijkheid geschapen om, waar nodig, invulling te geven aan de mogelijkheid, bedoeld in artikel 8, vierde lid van Besluit 2011/765/EU, nationale eisen te stellen voor examinatoren die examens afnemen met betrekking tot infrastructuur op Nederlands grondgebied.

In het eerste lid worden de verwijzingen naar de Aanbeveling 2011/766/EU aangepast. Hierdoor vervalt de verwijzing naar aanbeveling 40 en wordt in het vierde lid een 'zelfstandige' regeling getroffen voor het delen van gegevens van erkende examinatoren. Dit is in het algemene deel van de toelichting nader toegelicht. Aangezien Aanbeveling₁₅

2011/766/EU geen artikelsgewijze indeling heeft, wordt niet langer gesproken over artikelen, maar over aanbevelingen.

Onderdeel F (wijziging artikel 8 Besluit spoorwegpersoneel 2011)

In artikel 8 worden enkele termen verduidelijkt. Daarnaast wordt de verwijzing naar 'communicatie' uit de TSI Exploitatie en verkeersleiding gepreciseerd. Voorheen werd enkel verwezen naar mondelinge en digitale communicatie, terwijl de TSI ook gaat over schriftelijke communicatie. Dat is met deze wijziging hersteld.

Onderdeel G (wijziging artikel 13 Besluit spoorwegpersoneel 2011)

In artikel 13, zesde lid (nieuw) wordt aangegeven dat een vrijstelling van de taaleis voor machinisten op grensbaanvakken als bedoeld in artikel 5, derde lid, moet worden bijgeschreven op het bevoegdheidsbewijs. In artikel 13, tiende lid (nieuw), wordt verduidelijkt dat de geschillenprocedure dient te worden ingericht overeenkomstig artikel 15 van de Machinistenrichtlijn.

Onderdeel H (vervallen artikel 17 Besluit spoorwegpersoneel 2011)

Zoals in het algemene deel is in paragraaf 1.2, onder c, al is toegelicht, blijkt artikel 17 in de praktijk overbodig. Spoorwegondernemingen die personeel betrekken van een personeelsteller zijn zelf verantwoordelijk voor het actueel houden van de kennis van veiligheidsfunctionarissen. Dit blijkt uit artikel 51a, zesde lid, van de Spoorwegwet en artikel 16 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011.

Onderdeel I (wijziging artikel 19 Besluit spoorwegpersoneel 2011)

Op grond van artikel 50, vierde van de Spoorwegwet, kunnen bij of krachtens AMvB regels gesteld worden over de erkenning van keuringsinstituten. In artikel 19, vierde lid, van het Besluit, wordt een grondslag opgenomen om bij regeling nadere eisen te stellen aan de organisatie en expertise van keuringsinstituten. Dit punt is toegelicht in paragraaf 1.2, onder d, van de algemene toelichting.

Onderdeel J (wijziging artikel 21 Besluit spoorwegpersoneel 2011)

In artikel 21 waren in het tweede en vierde lid overgangsbepalingen opgenomen die zijn uitgewerkt op 1 juli 2014. Derhalve kunnen deze bepalingen vervallen.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per Koninklijk Besluit, waarin zowel de inwerkingtreding van dit Besluit als de wijziging van de Spoorwegwet (Stb. 2017, 480) geregeld wordt.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer