

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Regeling Spoorwegpersoneel 2011

Openbare internetconsultatie van 25 oktober tot en met 22 november 2018

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling spoorwegpersoneel 2011. De wijziging volgt op de wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, waarvan inwerkingtreding op 1 januari 2019 is voorzien.

Doel van de regeling:

De wijziging van de Regeling spoorwegpersoneel 2011 is bedoeld als een nadere uitwerking van de wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Daarnaast wordt de regeling vanwege signalen vanuit uitvoeringsinstanties en de spoorbranche op enkele delen aangepast.

Deze wijzigingsregeling wijzigt de Regeling spoorwegpersoneel 2011 op de volgende punten:

- a) Uitbreiding van het toetsingskader voor de eisen aan de medische geschiktheid van machinisten met psychiatrische eisen;
- b) Schrapen van de afzonderlijke erkenning voor arts-deskundigen. Beschikken over een arts-deskundige wordt onderdeel van de erkenning van keuringsinstituten;
- c) Aanwijzen van baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten waar de infrastructuurbeheerder machinisten kan vrijstellen van de in de Machinistenrichtlijn gestelde taaleis;
- d) Voorzien wordt in de mogelijkheid om personen die al in andere lidstaten als examinator zijn erkend, ook in Nederland te erkennen;
- e) Herstellen van een aantal wetgeving technische onvolkomenheden.

Door de aangepaste regelgeving moeten machinisten voldoen aan psychiatrische eisen. Hierdoor worden keuringen voor machinisten uitgebreid. De afzonderlijke erkenning voor arts-deskundigen wordt geschrapt. Daarmee wordt het aantal erkenningen beperkt.

Spoorwegondernemingen kunnen bij ProRail een aanvraag doen om machinisten, die op grensbaanvakken rijden, aan een eenvoudiger taaleis te laten voldoen. Hiermee wordt het wisselen van machinisten verschoven tot het eerst na de grens gelegen spoorwegstation. Dit vereenvoudigt de exploitatie van grensoverschrijdende treindiensten en levert kostenvoordelen op voor de spoorwegondernemingen.

Migrerende examinatoren kunnen de examens afnemen volgens de methodes en technieken die in Nederland gangbaar zijn. Een wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 2018, ...) wordt uitgewerkt. Hierin is voorzien in de mogelijkheid om in andere lidstaten erkende examinatoren ook in Nederland te erkennen. Voor examinatoren die elders zijn erkend en in Nederland ook door de VVRV erkend willen worden zal de situatie duidelijker worden.

De internetconsultatie

Er zijn in totaal 11 reacties binnengekomen. Hiervan waren 10 reacties openbaar. De participanten zijn: DB Cargo Nederland, Adviesbureau voor spoorwegveiligheid, Nederlandse Spoorwegen (NS), Vereniging Historisch Railvervoer (HRN), RailGood, enTRAINable, Shuntingyard.com, Railexperts BV, KombiRail Europe BV, FNV Spoor alsmede een particulier. Hieronder volgt een verslag op hoofdlijnen.

Nationale aanvullingen op EU regelgeving

RailGood stelt dat de Regeling een nationale verzwaring is bovenop de EU wet- en regelgeving, en wijst er op dat de beleidslijn is dat Nederland nationale koppen op de EU wet- en regelgeving gaat verminderen.

EnTRAINable, Railexperts BV, ShuntingYard.com en KombiRail Europe BV constateren dat Nederland met enige regelmaat strengere regels oplegt aan spoorwegondernemingen dan door EU wet- en regelgeving wordt bepaald.

Shuntingyard.com en KombiRail Europe BV zijn van mening dat nationale aanvullingen op wat Europa al geregeld heeft hindernissen en blokkades opwerpen voor internationaal opererende spoorwegondernemingen.

Erkenning examinatoren

Voorwaarden voor erkenning buitenlandse examinatoren

DB Cargo Nederland en EnTRAINable stellen dat het conform EU-richtlijnen niet is toegestaan voorwaarden te stellen om buitenlandse examinatoren te erkennen. NS en de Vereniging Historisch Railvervoer Nederland stellen te betwijfelen of het systeem van erkenning van beroepskwalificaties van toepassing kan zijn op een examinator als deze reeds door de bevoegde autoriteit van een lidstaat is gecertificeerd conform de daarvoor geldende, geharmoniseerde Europese eisen.

FNV Spoor heeft geen bezwaar tegen de mogelijkheid om personen die al in andere lidstaten als examinator zijn erkend, ook in Nederland te erkennen. Een logische voorwaarde is dan wel dat deze personen de Nederlandse taal machtig zijn zoals hiervoor vermeld.

Eisen VRVV

FNV Spoor is van mening dat het logisch lijkt dat personen die al in andere lidstaten als examinator zijn erkend voldoen aan de eisen voor examinatoren van de VVRV.

EnTRAINable, ShuntingYard.com en Railexperts BV merken betreffende het begrip "relevante examenmethodes en examendocumenten" op dat, als het gaat over erkenning van in andere lidstaten reeds gecertificeerde examinatoren, Nederland deze relevante examenmethodes en examendocumenten nooit formeel heeft gepubliceerd, zodat het daarmee voor aanvragers van een dergelijke erkenning als examinator onmogelijk is kennis ervan te nemen en deze kennis aan te tonen. De participanten geven tevens aan het bestaan van deze documenten te betwijfelen.

EnTRAINable stelt dat de stichting VVRV als gemandateerde namens het ministerie een monopoliepositie heeft, en is van mening dat dit mede gezien de tariefstelling van deze stichting niet acceptabel is. KombiRail Europe BV merkt op de stichting VVRV niet als een representatieve vertegenwoordiging van alle belanghebbenden te beschouwen.

Psychiatrische keuringseisen

Noodzaak voor psychiatrische keuringseisen

NS geeft aan de in deze regeling voorgestelde toevoeging m.b.t. Psychiatrische aandoeningen te onderschrijven, en stelt dat met deze toevoeging een omissie in de regelgeving wordt hersteld.

FNV Spoor geeft aan in principe geen bezwaren te hebben tegen de uitbreiding van het toetsingskader voor de eisen aan de medische geschiktheid van machinisten met psychiatrische eisen, en is van mening dat deze wijziging van de spoorwegveiligheid zal vergroten en/of (beter) borgen.

Adviesbureau voor spoorwegveiligheid vraagt zich af waarom de keuringseisen worden verzwaaard, en waarom aan nadere medische eisen behoefte is. De participant vraagt zich verder af waarom psychiatrische eisen onder medische eisen vallen, en niet onder psychologische eisen.

FNV Spoor stelt dat het uitbreiden en stellen van eisen aan de psychiatrische gesteldheid van machinisten zijnde veiligheidsfunctionarissen binnen de EU-regelgeving niet vereist is, en is van mening dat niet wordt gemotiveerd waarom de uitbreiding noodzakelijk is.

EnTRAINable, Railexperts BV en RailGood vragen zich af waar de noodzaak tot de huidige voorgestelde wijzigingen vandaan komt. EnTRAINable en Railexperts BV stellen dat de spoorbranche de noodzaak van enkele van de nu voorgestelde wijzigingen niet herkent. RailGood vraagt of verduidelijkt kan worden door welke specifieke problemen de veiligheid in gevaar is gekomen, en geeft aan er bezwaar tegen te hebben dat de extra psychiatrische keuringseis wordt opgelegd.

Shuntingyard.com en KombiRail Europe brengen naar voren dat het hen onduidelijk is welk probleem hier nu wordt opgelost, en stellen dat zij uit de dagelijkse praktijk geen voorbeelden kennen waarbij op dit punt potentiële gevaren worden gezien, die tot actie hebben geleid.

Geen dialoog met de spoorwegbranche

RailGood vindt het opmerkelijk vooraf niet over de nieuwe regelgeving te zijn geïnformeerd, noch te zijn gekend in de eventuele nut en noodzaak van deze extra nationale regelgeving bovenop de Europese.

Entrainable en Railexperts BV merken op dat door de Nederlandse wetgever nauwelijks de dialoog wordt gezocht met "de spoorwegbranche" of een representatieve vertegenwoordiging daarvan, en dat een door de minister gemandateerd exameninstituut niet als zo'n vertegenwoordiging kan worden beschouwd.

Shuntingyard.com en KombiRail Europe BV stellen dat er niet genoeg aandacht voor werkelijke vertegenwoordiging van representatieve belanghebbenden is geweest, waardoor naar hun mening barrières worden opgeworpen die de interoperabiliteit van het Europese spoorverkeer in de weg staan.

Eisen aan machinisten met EU-vergunning

Adviesbureau voor spoorwegveiligheid en Railgood vragen zich af waarom de verzwaarde eisen worden opgelegd aan machinisten uit andere lidstaten die rijden op grensbaanvakken met Nederland, en stellen dat deze in hun eigen land een EU machinistenvergunning bezitten waaraan een keuring ten grondslag ligt, en dat deze keuringen over en weer door de andere landen worden geaccepteerd.

ShuntingYard.com en KombiRail Europe BV zijn van mening dat ook op dit punt gehandeld moet worden in de geest van de Europese benadering, namelijk dat een machinist moet voldoen aan de eisen die gelden in het land waar zijn of haar vergunning is afgegeven. En dat er zonder meer sprake is van wederzijdse erkenning.

Railexperts B.V. en EnTRAINable verzoeken de tot nu toe reeds algemeen gangbare praktijk, namelijk dat een machinist dient te voldoen aan de medische en psychologische eisen die gelden in het land van afgifte van diens vergunning, middels opname in de Regeling Spoorwegpersoneel 2011 te formaliseren.

Adviesbureau voor spoorwegveiligheid vraagt zich af of de nieuwe verzwaarde eisen gezien vanuit de EU wet- en regelgeving wel acceptabel zijn. Shuntingyard.com is van mening dat de voorgenomen wijziging niet in overeenstemming is met de geest van de Europese aanpak in het kader van de interoperabiliteit van het spoorverkeersysteem, en een blokkade opwerpt bij de internationale inzet van treinmachinisten.

Taaleisen op grensbaanvakken

Vereenvoudiging taaleisen toepassen

RailGood geeft aan tevreden te zijn met de aanpassing van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voor de taaleisen op de grensbaanvakken. EnTRAINable, Railexperts BV, Shuntingard.com en KombiRail Europe BV geven aan het aanwijzen van baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten, waarop bovendien een lagere taaleis geldt, een positieve beslissing te vinden. EnTRAINable wijst er hierbij op dat het van belang is deze taaleisen voor al deze baanvakken, en de daartoe behorende emplacementen werkzame functionarissen, te verlagen.

Vereenvoudiging taaleisen niet toepassen

NS en FNV spoor zijn van mening dat de vrijstelling van de taaleisen het risico van miscommunicatie met zich meebrengt, en dat dit de kans verhoogt op onveilige en gevaarlijke situaties. NS adviseert ProRail geen gebruik te maken van de vrijstellingsmogelijkheid voor taaleisen gebruik te gaan maken. FNV Spoor merkt op dat het toepassen van de aangescherpte aandacht voor de uitvoering van de EU-veiligheidscommunicatie aan machinisten voor wie de Nederlandse taal de moedertaal is van hen al te veel aandacht vergt. De participant geeft aan het niet eens te zijn met de voorgestelde vrijstelling.

Vereenvoudiging taaleisen niet alleen voor machinisten

Een particuliere consultant vraagt zich af wat de verlaging van de taaleisen zal betekenen voor de eisen aan de treindienstleiders op onder meer de in de regeling genoemde grensbaanvakken. RailGood vraagt waarom de aanpassing van de vereenvoudigde taaleisen op de grensbaanvakken niet ook voor rangeerders en wagencontroleurs gaat gelden, en merkt op dat dit een wens is van de goederenvervoerders.

Infrabeheerders

EnTRAINable en Railexperts verzoeken de infrastructuurbeheerders niet alleen de (wettelijke) mogelijkheid te bieden tot het verlagen van de taaleisen zoals nu voorgesteld, maar ook de nodige druk op deze infrastructuurbeheerders uit te oefenen om deze mogelijkheid daadwerkelijk te benutten, teneinde vrijblijvend van de huidige ontwerpregeling te voorkomen.

Meerdere talen toestaan

EnTRAINable en Railexperts BV stellen voor binnen een periode van ten hoogste tien jaren behalve de Nederlandse taal ook de Duitse en Engelse taal als toegestane talen voor het voeren van (veiligheids)communicatie inzake het spoorverkeer in Nederland toe te staan en dit wettelijk te regelen.

Shuntingyard.com en KombiRail Europe BV stellen voor om in het kader van het internationale verkeer over baanvakken voor grensoverschrijdend treinverkeer in de nabije toekomst voor meertaligheid op die routes te kiezen, en geven aan daarbij, naast het toepassen van Engelse taal als standaard op het gehele Europese spoorwegennetwerk, te denken aan het toelaten van de Nederlandse, Duitse en Engelse taal op die baanvakken.

Baanvakindelingen

EnTRAINable, Railexperts BV, Shuntingyard.com, RailGood en KombiRail Europe BV doen een aantal voorstellen voor aanpassingen van de baanvakindelingen voor grensoverschrijdende treindiensten.

Vervallen erkenning artsdeskundige

NS geeft aan geen opmerkingen te hebben betreffende het vervallen van de erkenning van de artsdeskundige.

FNV spoor merkt op dat het schrappen van de afzonderlijke erkenning voor arts-deskundigen er toe zal leiden dat een (doorgemaakte) psychose gediagnostiseerd wordt door een test-assistent of niet erkende arts, en dat dit voor de keurling tot een onnodig langere periode van onzekerheid zal leiden. De participant verzoekt de voorgestelde wijziging voor wat betreft het schrappen van de afzonderlijke erkenning voor arts-deskundigen te heroverwegen, of in ieder geval de door ILT te hanteren beleidsregels in concept beschikbaar te laten zijn.

Overig

-NS stelt voor om de regelgeving te moderniseren betreffende de volgende aandoeningen: TIA, RIND of CVA, en diabetes.

- NS merkt op dat momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe versie van de TSI OPE, en dat hierin niets staat over periodieke psychologische of psychiatrische onderzoeken, zoals in Nederland het geval is. De participant merkt op dat in combinatie beschouwd met de in Nederland gehanteerde periodiciteit, de voorgestelde toevoeging wat betreft deze typen onderzoeken niet in lijn lijkt met deze nieuwe Europese regelgeving.

- NS merkt op dat er op het gebied van psychiatrie een medisch-inhoudelijk criterium ontbreekt dat is vastgelegd in een document, gemaakt in samenspraak met de beroepsgroep psychiaters.