

Reactie op conceptversie.

Tot op heden wordt in het Besluit en de Regeling Spoorwegpersoneel 2011 alleen maar gesproken over medische en psychologische keuringen. In de wijziging heeft men het nu ook over psychiatrische eisen.

Waarom worden de eisen eigenlijk verzwaard? In de "**Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**" wordt onder "**3 Wat is het probleem?**" het volgende aangegeven over de klaarblijkelijke noodzaak van de verzwarening van de eisen:

"Nadere medische eisen

Doorgemaakte psychosen of, meer in het algemeen, perioden met ernstige oordeels- en kritiekstoornissen, al dan niet samenhangend met een bipolaire stoornis of manie in engere zin, maken meestal ongeschikt. Overleg met c.q. nader onderzoek door een arts-deskundige, is noodzakelijk."

Vragen:

- waarom is aan deze nadere medische eisen nu ineens behoefte?
- Moet de extra eis altijd worden gecontroleerd of alleen wanneer er een indicatie is?
- Zijn er specifieke problemen op dit gebied geweest waardoor de veiligheid in gevaar is gekomen, waardoor men heeft besloten dat dit een noodzakelijkheid is om herhaling te voorkomen? (Ik zit in de branche en ik heb nog nooit verhalen gehoord waar dit uit zou blijken)
- Wat zijn de extra kosten van deze verzwarening van de keuring?
- Hoe kan een arts-deskundige constateren of sprake is geweest van de hierboven beschreven nadere medische eisen? (hoe effectief is deze maatregel in de praktijk?)
- Vallen psychiatrische eisen wel onder medische eisen en zouden ze niet beter onder psychologische eisen moeten vallen?
- Is deze verzwarening gezien vanuit de EU wet- en regelgeving wel acceptabel?
- Waarom worden deze eisen opgelegd aan machinisten uit andere lidstaten die rijden op grensbaanvakken met Nederland? > Die functionarissen hebben toch in hun eigen land een EU machinistenvergunning verkregen, waaraan een keuring ten grondslag ligt en die keuringen worden toch over en weer door de andere landen geaccepteerd? In de toelichting op de internetconsultatie staat nota bene: "Uiteraard dient Nederland wel, ingevolge artikel 9, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn machinistenvergunningen die zijn afgegeven in andere landen volgens de daar geldende eisen, te accepteren"
- Waarom wordt dit vervolgens wel opgelegd aan machinisten uit andere lidstaten die rijden op grensbaanvakken met Nederland maar niet aan machinisten uit andere lidstaten die

in Nederland verder rijden dan de grensbaanvakken? (Beide groepen hoeven namelijk helemaal niet opnieuw gekeurd te worden wanneer men in eigen land hun EU vergunning verkrijgt) Blijkbaar zijn nu de voorwaarden om in een ander land een machinistenvergunning te verkrijgen (waaronder de medische en psychologische keuringen) toch niet helemaal meer automatisch door Nederland geaccepteerd.

Het Ministerie geeft met deze wijziging vervolgens een nogal verwarrend doel op: Onder het item : **“Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen”** staat onder meer genoteerd: “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.” Dat wordt dan weer deels teniet gedaan door de nieuwe eis van psychiatrische keuring.**

De verwachte vereenvoudiging in gedachte hebbende: Daarnaast wordt het van de andere kant het nagenoeg onmogelijk gemaakt voor buitenlandse machinisten in het goederenvervoer om op grensbaanvakken te kunnen werken aan de Nederlandse kant: zowel de VVRV als het Ministerie hebben aangegeven dat een ontheffing voor buitenlandse machinisten (die in hun eigen land “gewoon” de rangeerdersbevoegdheid hebben) om op het grensbaanvak hun loc te mogen koppelen en ontkoppelen van de rest van de trein zonder in Nederland daartoe een rangeerdersexamen te hebben afgelegd, NIET verstrekt kan worden. Zij moeten dus blijkbaar de volledige opleiding tot rangeerder volgen en vervolgens examen doen om rangeerder te worden. Om dit examen te mogen doen moet men ook de opleiding veiligheidscommunicatie volgen en daar examen in doen. Dit moet dan wel helaas weer op niveau B1 (Uitspraak VVRV en Ministerie)

We zetten Nederland steeds meer op een eiland.