



NS

Legal

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving
INTERNETCONSULTATIE

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2812
3500 GV Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Datum 16 november 2018
Ons kenmerk 11353/AHA
Onderwerp Internetconsultatie Regeling
spoorwegpersoneel 2011

Telefoon 06 - 55 74 39 00
Telefax 030 - 235 77 00
E-mail adriaan.hagdorn@ns.nl

Geachte dames en heren,

Hierbij reageren wij graag op de voorgestelde wijzigingen van de Regeling spoorwegpersoneel 2011.

Toetsingskader met psychiatrische eisen

NS onderschrijft de in Bijlage 1 van deze regeling voorgestelde toevoeging onder het kopje 10. *Psychiatrische aandoeningen*. Hierdoor gaan ook voor rangeerders en machinisten met volledige en beperkte bevoegdheid deze eisen gelden. Met deze toevoeging wordt een omissie in de regelgeving hersteld wat valt toe te juichen.

Daarbij plaatst NS de volgende kanttekeningen:

- (i) Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe versie van de TSI OPE. Daarin staat niets over *periodieke* psychologische of psychiatrische onderzoeken, zoals in Nederland het geval is. Uitsluitend indien sprake is van “gerede twijfel” of een machinist aan de oorspronkelijke medische of psychologische eisen kan voldoen, kan op grond van de TSI OPE een tussentijds onderzoek worden gehouden. In combinatie beschouwd met de in Nederland gehanteerde periodiciteit, lijkt de voorgestelde toevoeging wat betreft deze typen onderzoeken niet in lijn met deze nieuwe Europese regelgeving.
- (ii) NS stelt vast dat de voorgestelde tekst vrijwel niet afwijkt van de tekst die eerder was opgenomen in de regelgeving. Wat maakt dat geen modernisering hierop heeft plaatsgevonden?
- (iii) De keuringsarts kan voortaan bij twijfel overleggen met een neuropsycholoog. NS is van mening dat bij twijfel overleg zou moeten plaatsvinden met een psychiater/artsdeskundige met kennis van zaken van de spoorbranche. Immers, bij een psychiatrisch beeld, zoals psychoses, is de veiligheid primair in het



geding door de kans dat een dergelijk ziektebeeld zich herhaalt. Het inschatten van een herhalingskans ligt ons inziens niet in het domein van de neuropsychologie maar in het domein van de psychiatrie.

Dit zou in de tekst moeten terugkomen. Daar waar in de thans voorgestelde tekst voor bijlage 1 overleg met of nader onderzoek door *een artsdeskundige* is voorgeschreven, is dat in Bijlage 3 punt 9. *Psychiatrie* die van toepassing is op de treindienstleider met minimale bevoegdheid, de *deskundige neuropsycholoog*. NS stelt voor om deze bepalingen te harmoniseren door in beide gevallen uit te gaan van de *artsdeskundige*. Dat is ook in lijn met de voorgestelde definitiewijziging. Dat betekent dat in Bijlage 3 t.a.v. punt 9 de tekst en het kopje aangepast zouden moeten worden.

- (iv) Er ontbreekt op het gebied van psychiatrie een medisch-inhoudelijk criterium dat is vastgelegd in een document dat is gemaakt in samenspraak met de beroepsgroep psychiaters. Een dergelijk document bestaat wel voor andere vervoersmodaliteiten voor de weg, in de lucht en over het water. Zie bijvoorbeeld de CBR-richtlijn rijbewijzen.
- (v) Voorts stelt NS vast dat de voorgestelde tekst aanzienlijk afwijkt van Bijlage 2 punt 10. *Psychiatrische aandoeningen* die van toepassing is op treindienstleiders met volledige bevoegdheid. NS vraagt zich af waardoor dit verschil verklaard kan worden.

Vervallen erkenning artsdeskundige

NS heeft geen opmerkingen bij het vervallen van de erkenning van de artsdeskundige.

Aanwijzen baanvakken grensoverschrijdende treindiensten.

Met de aanwijzing van deze grensbaanvakken in combinatie met het bepaalde in een nieuw derde lid van artikel 5 Besluit spoorwegpersoneel 2011, wordt de in de Machinistenrichtlijn neergelegde vrijstellingsmogelijkheid voor taaleisen geactiveerd. De geadresseerde van deze bepaling is de infrastructuurbeheerder. Graag vernemen wij of ProRail voornemens is van deze mogelijkheid gebruik te gaan maken. Ons advies is om dat niet te doen. De kans op miscommunicatie tussen machinist en treindienstleider en daarmee op onveilige of gevaarlijke situaties neemt daardoor onnodig toe.

Erkenning van examinatoren

Zoals wij in onze internetconsultatie op de wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (brief 9 april 2018 kenmerk 12124/aha) aangaven betwijfelen wij 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 die daar specifiek op zien. Voor wie niet erkend is als examinator beschrijft de Aanbeveling 2011/766/EU al de wijze van aanvragen.

Overige opmerkingen

Ofschoon dit wellicht buiten het kader valt van de voorgenomen wijzigingen waar deze consultatie op ziet, maken wij graag de volgende aanvullende opmerkingen op de huidige Regeling spoorwegpersoneel 2011. Indien deze opmerkingen niet in het kader van de voorgenomen wijziging zouden kunnen "worden meegenomen", treedt NS graag in overleg met Uw ministerie wanneer dat wel het geval zou kunnen zijn. Het betreft de volgende twee aspecten:



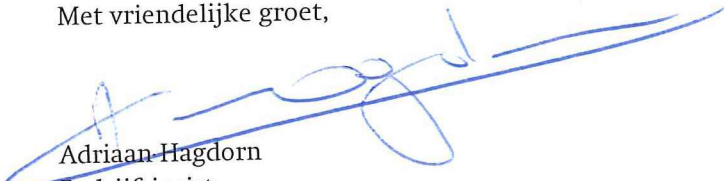
- (i) Na een TIA, RIND of CVA is per definitie sprake van een ongeschiktheid voor een periode van vijf jaar. Indien ná deze periode na beoordeling door de artsdeskundige blijkt dat betrokkene vrij is van lichamelijke of geestelijke functiestoornissen en het cardiovasculaire risico kleiner of gelijk is dan 2% per jaar, zal er een gericht neuropsychologisch onderzoek verricht moeten worden door een neuropsycholoog met kennis van spoorwegveiligheid, om tot een oordeel over de geschiktheid te komen. De praktijk leert echter dat een artsdeskundige bij een lichte beroerte eerder afwijkt van deze termijn van vijf jaar. NS heeft begrepen dat in de regels in andere vervoermodaliteiten, met name op de weg op advies van een artsdeskundige/medisch specialist van deze regel naar beneden kan worden afgeweken waardoor vaak al na een jaar weer (beperkte) geschiktheid mogelijk is. NS stelt voor om ook op dit aspect de regelgeving te moderniseren.
- (ii) NS stelt voorts voor om de bezienswijzen of de eisen rond diabetes kunnen worden gemoderniseerd. Voor de andere vervoersmodaliteiten weg, lucht en water zijn de regels ten aanzien van (on)geschiktheid wegens diabetes meegegroeid met de ontwikkelingen in de medische wetenschap. Niet valt in te zien waarom dat bij het spoorvervoer ook niet het geval zou kunnen zijn.

Tot slot

NS heeft er geen bezwaar tegen dat deze reactie openbaar wordt gemaakt.

Mocht u naar aanleiding van deze reactie vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,


Adriaan Hagdorn
Bedrijfsjurist