

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de heer J.P. Hondebrink
Afdelingshoofd Veiligheid en Goederen
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Afschrift aan:
de heer R. Koolen, senior beleidsmedewerker
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: reactie RailGood internetconsultatie aanpassing Besluit spoorwegpersoneel 2011

Maarn, 22 november 2018

Geachte heer Hondebrink,

Hierbij ontvangt u de reactie van RailGood namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, TX Logistik, Rail Transport Services en Shunter Tractie op de internetconsultatie van de aanpassing van het Besluit spoorwegpersoneel 2011.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) is voornemens het Besluit spoorwegpersoneel 2011 aan te passen. Deze aanpassing betreft de Nederlandse regelgeving in verband met het aanwijzen van grensbaanvakken waar machinisten door de beheerder kunnen worden vrijgesteld van de taaleisen als gesteld in de Machinistenrichtlijn, het aanvullen van de medische eisen voor machinisten en uitvoering van eisen gesteld aan examinatoren.

Hieronder maakt RailGood puntsgewijs zijn zienswijze kenbaar op het voorgenomen besluit:

- 1) RailGood is content met aanpassing van het besluit spoorwegpersoneel 2011 voor de taaleisen op de grensbaanvakken. Het is goed dat de situatie van voor 2011 wordt hersteld dat op de grensbaanvakken tussen Nederland, Duitsland en België (waar geen gemeenschappelijke taal wordt gesproken) tot aan het eerste grensstation op Nederlandse bodem eenvoudiger taaleisen worden gesteld aan de machinisten die geen Nederlands spreken. Dit overigens gewoon conform de Machinistenrichtlijn. Nederland elimineert hiermee na jaren talmen een barrière voor efficiënt spoorgoederenvervoer.
- 2) Waarom geldt deze aanpassing van de vereenvoudigde taaleisen op de grensbaanvakken niet ook voor rangeerders en wagencontroleurs? De goederenvervoerders wensen dit.
- 3) Bij paragraaf 3a Aanwijzing baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten, artikel 6a, punt e: RailGood wenst het baanvak Valburg – Duitse grens gewijzigd te hebben in Kijfhoek – Duitse grens bij Zevenaar. Wij achten het mogelijk is om deze vereenvoudigde werkwijze tot aan Kijfhoek te faciliteren. Het A15-tracé tussen Zevenaar grens en Kijfhoek

wordt bestuurd vanuit één verkeersleidingspost (waardoor het voor ProRail geen verschil uitmaakt). Dit tracé ligt geïsoleerd van het gemengde (conventionele) net. Het wordt (behoudens enkele uitzonderingen, voornamelijk bij omleidingen) uitsluitend gebruikt voor het internationale goederenvervoer en is bovendien feitelijk beheerd als één interlocking en volledig bewaakt met ETCS. In het kader van de gewenste vereenvoudiging van het internationale goederenverkeer zou dit een eerste positief effect van ETCS betekenen.

- 4) Nadere medische eisen: Tot op heden wordt in het Besluit en de Regeling Spoorwegpersoneel 2011 alleen maar gesproken over medische en psychologische keuringen. Deze wijziging gaat nu plotseling ook over psychiatrische eisen. I&W licht volgende toe: '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'.

RailGood heeft hierbij de volgende vragen en opmerkingen:

- a. Kan I&W schriftelijk bevestigen dat deze voorgenomen extra nationale regelgeving van I&W bovenop de Europese wet- en regelgeving, los van hieronder staande vragen en opmerkingen, alleen geldt voor machinisten met een EU machinistenvergunning die in Nederland is verkregen? Dit is niet helemaal duidelijk in de ter consultatie voorgelegde documenten. RailGood interpreteert dat deze extra regelgeving niet geldt voor machinisten die in het buitenland hun EU machinistenvergunning hebben verkregen omdat in de toelichting op de internetconsultatie staat: *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.*
- b. Het is overigens sowieso onacceptabel dat deze eisen worden opgelegd aan machinisten uit andere lidstaten die rijden in Nederland. Deze machinisten hebben in hun eigen land een EU machinistenvergunning verkregen, waaraan een keuring ten grondslag ligt. Die keuringen behoren over en weer door de andere EU-landen te worden geaccepteerd.
- c. Dit betreft een nationale verzwaring bovenop de EU wet- en regelgeving. In het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer en achterliggend masterplan is de beleidslijn dat Nederland nationale koppen op de EU wet- en regelgeving gaat verminderen.
- d. Waarom wil I&W de eisen nu verzwaren voor machinisten met een EU machinistenvergunning die in Nederland is verkregen (dus niet in andere EU-landen)? Wat is het nut en de noodzaak van deze nadere medische eisen? Kan I&W specifieke (trendmatige en/of grote impact) problemen op dit gebied aan RailGood aangeven waardoor de veiligheid in gevaar is gekomen?
- e. Wie heeft besloten dat dit een noodzakelijkheid is om herhaling te voorkomen?
- f. Hoe kan een arts-deskundige constateren of sprake is geweest van onderhavige nadere medische eisen? Hoe effectief is deze maatregel in de praktijk?
- g. Worden met deze verzwaring van de keuring de kosten van het spoorgoederenvervoer niet verhoogd door de overheid?

- h. Gegeven bovenstaande maakt RailGood hierbij er bezwaar tegen dat deze extra eis wordt opgelegd. RailGood en zijn achterban vinden het daarbij opmerkelijk vooraf niet over dit voornemen van I&W te zijn geïnformeerd, noch te zijn gekend door I&W in een eventuele nut en noodzaak van deze extra nationale regelgeving bovenop de Europese.

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, TX Logistiek, Rail Transport Services en Shunter Tractie een heldere en bruikbare consultatiereactie te hebben gegeven. Voor vragen of nadere afstemming staan RailGood en achterban graag ter beschikking. Aarzel in dat geval niet contact met mij op te nemen.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon, MSc
Directeur RailGood