

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Zwolle, 22 november 2018

Betreft: Reactie op consultatie ontwerp-besluit tot wijziging van de Regeling Spoorwegpersoneel 2011

Geachte heer of mevrouw,

In mijn hoedanigheid als adviseur op het gebied van onder anderen spoorwegregelgeving maak ik graag gebruik van de mogelijkheid te reageren en haar zienswijze te geven op het ontwerp-besluit tot wijziging van de Regeling Spoorwegpersoneel 2011.

Alvorens op de afzonderlijke elementen van de voorgenomen wijziging in te gaan, permitteer ik mij graag de vrijheid tot het maken van enkele meer algemene opmerkingen.

Algemeen

De afgelopen jaren heeft de Europese Unie met het opstellen van diverse verordeningen, richtlijnen en besluiten, ernaar gestreefd meer eenheid en uniformiteit in het Europees "spoorweglandschap" te realiseren. Een beweging die, wat mij betreft, zeer toe te juichen valt. Des te opmerkelijker is het dat Nederland steeds vaker lijkt af te wijken van dit streven, en middels nationale wet- en regelgeving meer en stringenter regels oplegt aan spoorbedrijven en hun personeelsleden dan vanuit "Brussel" is bepaald.

Opmerkelijk is daarbij ook dat door de Nederlandse wetgever nauwelijks de dialoog wordt gezocht met "de spoorwegbranche" of een representatieve vertegenwoordiging daarvan. Een door de minister gemandateerd exameninstituut kan in ieder geval niet als zo'n vertegenwoordiging worden beschouwd.

Ook onduidelijk is waar de vermeende noodzaak tot de huidige voorgestelde wijzigingen z'n oorsprong heeft. Navraag bij diverse bedrijven in de spoorbranche, evenals kennisname van de op dit moment reeds ingediende reacties op de nu voorgestelde wijziging, leert dat de vermeende noodzaak tot enkele van de nu voorgestelde wijzigingen niet door de branche als zodanig wordt gezien.

Toetsingskader met psychiatrische eisen

De op dit punt voorgenomen wijziging is een duidelijk voorbeeld van hoe de Nederlandse wetgever stringenter regels wenst in te voeren dan vanuit Europa is bepaald. Dit doet vele vragen oprijzen. Afgezien van de vragen over nut en noodzaak van de nu voorgestelde wijziging, is vooral ook de vraag hoe in dit kader wordt omgegaan met machinisten welke over een niet in Nederland afgegeven machinistenvergunning beschikken. Ik zou het toejuichen indien 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 opnamen in de Regeling Spoorwegpersoneel 2011 wordt geformaliseerd. Dit zou bovendien een duidelijke implementatie in de Nederlandse wetgeving betekenen van hetgeen artikel 9, tweede lid, van de richtlijn 2007/59/EG reeds voorschrijft.

Aanwijzen baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten

Het aanwijzen van baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten, waarop bovendien een lagere taaleis geldt, juich ik van harte toe. Ik wil echter met klem verzoeken deze taaleis voor alle op die baanvakken en de daartoe behorende emplacements werkzame functionarissen te verlagen.

Verder wil ik het ministerie met klem verzoeken de infrastructuurbeheerder(s) niet alleen de (wettelijke) mogelijkheid te bieden tot het verlagen van de taaleis zoals nu voorgesteld, maar ook de nodige druk op deze infrastructuurbeheerder(s) uit te oefenen om deze mogelijkheid daadwerkelijk te benutten. Ik vrees voor de vrijblijvendheid welke van het huidige ontwerp van de regeling uitgaat.

Verder stel ik, als eerste stap, voor de grensoverschrijdende baanvakken als volgt te verruimen:

- Groningen – Duitse grens i.p.v. Bad Nieuweschans – Duitse grens;
- Hengelo – Duitse grens i.p.v. Oldenzaal – Duitse grens;
- Arnhem – Duitse grens i.p.v. Zevenaar – Duitse grens;
- Kijfhoek – Duitse grens i.p.v. Valburg – Duitse grens.

Als tweede stap stel ik 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.

Erkenning van examinatoren

De nu voorgestelde wijziging van de Regeling Spoorwegpersoneel is niet toegestaan. Artikel 4 lid 1 onder b van die wet beperkt de reikwijdte van die wet tot "gereguleerde beroepen voorzover niet bij of krachtens wet ten aanzien van een beroep is geïmplementeerd (...) een afzonderlijke EU-richtlijn inzake de onderlinge erkenning van beroepskwalificaties." Ik protesteer dan ook tegen de nu voorgestelde wijziging, welke volledig onnodig is daar hetgeen deze wijziging zou moeten beogen te regelen al ruimschoots geregeld wordt door het Besluit 2011/765/EU en de Aanbeveling 2011/766/EU. Ik doe hierbij bovendien een beroep op het ministerie om de Europese regelgeving op dit punt volledig, juist en zonder meer te implementeren in de Nederlandse wetgeving, voor zover noodzakelijk.

Tot mijn grote verbazing duikt ook iedere keer weer, nu in het nieuw in te voegen tweede lid bij artikel 9, het begrip "grondige kennis van de relevante examenmethodes en examendocumenten, bedoeld in artikel 8, derde lid, onder b, van Besluit 2011/765/EU" op, als het gaat over erkenning van in andere lidstaten reeds gecertificeerde examinatoren. Ik wil er in dat verband op wijzen dat Nederland de relevante examenmethodes en examendocumenten, zo deze al bestaan, nooit formeel heeft gepubliceerd. Zouden deze al bestaan, dan is het daarmee voor aanvragers van een dergelijke erkenning als examinator onmogelijk zijn kennis ervan te nemen en deze kennis aan te tonen. Een monopolie van de stichting VVRV, als gemandateerde namens het ministerie, is in deze volstrekt onacceptabel, niet in de laatste plaats gezien de tariefstelling van deze stichting.

Tot slot

Indien gewenst ben ik uiteraard graag bereid de hierboven gemaakte opmerkingen en gestelde vragen tijdens een persoonlijk onderhoud nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

Wilfred Tak
EnTRAINable