

Shuntingyard.com | Singraven 9 | NL – 8226 RM Lelystad

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

Michiel Tom
T +31 (0)6 51 66 24 11
info@shuntingyard.com
http://shuntingyard.com

Lelystad, 21 november 2018

Reactie op consultatie ontwerpbesluit tot wijziging van de Regeling Spoorwegpersoneel 2011

Geachte heer of mevrouw,

Door middel van deze brief maak ik, in mijn hoedanigheid als adviseur spoorwegveiligheid voor diverse Nederlandse spoorwegondernemingen en daarbij tevens handelend onder de naam Shuntingyard.com, mijn zienswijze kenbaar op het ontwerpbesluit tot wijziging van de Regeling spoorwegpersoneel 2011.

Naast een inhoudelijke reactie op de afzonderlijke elementen van de voorgenomen wijzigingen benoem ik in deze brief een aantal zorgpunten ten aanzien van de ontwikkelingen in de Nederlandse spoorwegwetgeving.

Psychiatrische eisen aan machinisten

De voorgenomen wijziging is mijns inziens niet in overeenstemming met de geest van de Europese aanpak in het kader van de interoperabiliteit van het spoorverkeersysteem. Sterker nog, naar mijn mening werpt deze (wederom) een blokkade op bij de internationale inzet van treinmachinisten. Zoals we recent al hebben bemerkt bij de gevallen waarbij Duitse machinisten in een grensstation niet zelf hun locomotief mogen aan- en afkoppelen: zij zijn niet bevoegd als Nederlandse rangeerder, terwijl zij wel degelijk voor de specifieke vaardigheid zijn opgeleid en gecertificeerd.

Ten aanzien van de hier voorgenomen eis is het mij, net als in het bovengenoemde voorbeeld, volkomen onduidelijk welk probleem hier nu wordt opgelost. Kennelijk zijn de risico's van het achterwege laten van een onderzoek naar psychiatrische aandoeningen van een dusdanige grootte dat het nadere regelgeving rechtvaardigt. Ik ken echter uit de dagelijkse praktijk niet één voorbeeld waarbij op dit punt potentiële gevaren worden gezien, die tot actie hebben geleid.

Working safely is a choice

Shuntingyard.com
Singraven 9
NL – 8226 RM Lelystad

Phone: +31 (0)651 66 24 11
http://shuntingyard.com
info@shuntingyard.com

KvK Flevoland 3909 1078
BTW-nummer 1696.58.855.B01
IBAN NL77 RABO 0378 439804

Los daarvan roept dit de vraag op hoe dan wordt omgegaan met machinisten die beschikken over een niet in Nederland afgegeven vergunning en die niet in Nederland psychologisch worden gekeurd.

Ik ben 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. Dit zou naar mijn mening ook op deze wijze in de Regeling spoorwegpersoneel 2011 moeten worden vastgelegd. Daarmee wordt dan ook recht gedaan aan artikel 9(2) van Richtlijn 2007/59/EG (Machinistenrichtlijn).

Baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten

Het aanwijzen van baanvakken voor grensoverschrijdend treinverkeer is m.i. een goede ontwikkeling. Dit geldt ook voor de verlaging van de eisen in het kader van taalbeheersing. Het lijkt mij echter, in het kader van het internationale verkeer over deze routes, wel van belang in de nabije toekomst voor meertaligheid op die routes te kiezen. Daarbij kan m.i., naast het toepassen van Engelse taal als standaard op het gehele Europese spoorwegnetwerk, als tussenstap gedacht worden aan het toelaten van de Nederlandse, Duitse en Engelse taal op die baanvakken.

Daarnaast komt het mij logisch voor de grensoverschrijdende baanvakken te begrenzen door – althans aan Nederlandse zijde – stations of punten waar (langere) treinen daadwerkelijk kunnen vertrekken, aankomen, kruisen of stoppen, bijvoorbeeld:

- Groningen in plaats van Nieuweschans
- Hengelo in plaats van Oldenzaal
- Arnhem in plaats van Zevenaar
- Kijfhoek in plaats van Valburg

Examinatoren

De voorgestelde wijziging van de Regeling spoorwegpersoneel ten aanzien van de erkenning van examinatoren is naar mijn mening niet toegestaan ingevolge een bepaling in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.

In deze wet is in artikel 4(1) onder b is de reikwijdte van die wet namelijk beperkt tot “gereguleerde beroepen voor zover niet bij of krachtens de wet ten aanzien van een beroep is geïmplementeerd (...) een afzonderlijke EU-richtlijn inzake de onderlinge erkenning van beroepskwalificaties”. Ik maak daarom bezwaar tegen de voorgestelde wijziging.

Daarnaast is deze wijziging naar mijn mening onnodig. Wat de wijziging beoogt te regelen is naar mijn mening al afdoende geregeld door Besluit 2011/765/EU en Aanbeveling 2011/766/EU.

Ik dring er hierbij op aan om Europese regelgeving volledig, juist, zonder in de basis onnodige nationale bijzonderheden en alleen daar waar nodig te implementeren in Nederlandse wetgeving.

Verder merk ik op dat, niet voor het eerst, de “grondige kennis van de relevante examenmethodes en -documenten, bedoeld in artikel 8(3) onder b van Besluit 2011/765/EU” in beeld komt waar het gaat om al in andere lidstaten erkende examinatoren. Ik wijs er volledigheidshalve op dat in Nederland de relevante examenmethoden en -documenten niet formeel door het ministerie zijn gepubliceerd. Het is mij evenmin duidelijk of deze wel bestaan. Als dit het geval is, dan is het voor de aanvrager van een erkenning als examinator niet mogelijk daarvan kennis te nemen en deze kennis vervolgens aan te tonen.

Overige opmerkingen

Voorts veroorloof ik mij een aantal aanvullende opmerkingen.

In Europa wordt inmiddels al jaren gestreefd naar eenheid en uniformiteit in het spoorwegsysteem. Hiertoe bestaan de nodige verordeningen, richtlijnen en besluiten. Deze ontwikkeling is essentieel voor de toekomst van de spoorwegen in Europa, met name waar het gaat om interoperabiliteit. Ik constateer echter ook dat Nederland met enige regelmaat strengere regels oplegt aan spoorwegondernemingen en haar medewerkers. Niet zelden werpen deze nationale aanvullingen op wat Europa feitelijk al geregeld heeft, hindernissen en zelfs blokkades op voor internationaal opererende spoorwegondernemingen. Het eerder in deze brief genoemde voorbeeld van het aan- en afkoppelen van een locomotief op een grensstation strekt hiertoe als slechts één van de beschikbare voorbeelden. De omzetting van de eisen voor de Machinistenvergunning is een ander, voorbeeld, dat m.i. zelfs tot spoorwegrisico's zal voeren.

Dergelijke ontwikkelingen zouden wellicht nog tot daaraan toe zijn als de gehele branche van mening was geweest dat het hier om verstandige besluiten ging. Ik merk echter op dat de inbreng van de branche in dit verband slechts en voornamelijk lijkt te bestaan uit de inbreng van het exameninstituut. Ik merk daarbij op dat ik deze partij niet als een representatieve vertegenwoordiging van belanghebbenden kan beschouwen.

Zoals onder “psychiatrische eisen” al opgemerkt is het mij niet duidelijk voor welke problemen de nu voorgestelde wijzigingen oplossingen zijn. Zou er meer aandacht bestaan door werkelijke vertegenwoordiging van écht representatieve belanghebbenden, dan zouden wij waarschijnlijk veel meer een collectief gevoel hebben dat wij de échte problemen oplossen en zouden voorkomen dat – al dan niet onbedoeld – barrières opwerpen die de interoperabiliteit van het Europese spoorverkeer in de weg staan.

In het vertrouwen u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd en tot nadere toelichting graag bereid, verblijft,

Met vriendelijke groet,

Shuntingyard.com

Michiel Tom (hvk)
Railway safety and dangerous goods consultant