

KombiRail Europe B.V.
Oudelandseweg 33 | NL-3194 AR Hoogvliet - Rotterdam

Uw contactpersoon
Leonart de Pater
T +31 10 494 3909
E Ldepater@kombirail.eu

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

Hoogvliet, 22 november 2018

Reactie i.v.m. consultatie ontwerpbesluit wijziging Regeling spoorwegpersoneel 2011

Geachte heer of mevrouw,

Door middel van deze brief maakt KombiRail Europe BV haar zienswijze kenbaar ten aanzien van het in consultatie gebrachte ontwerpbesluit tot wijziging van de Regeling spoorwegpersoneel 2011, hierna "RSP".

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

Psychiatrische eisen aan machinisten

De voorgenomen wijziging is ons inziens niet in overeenstemming met de geest van de Europese aanpak in het kader van de interoperabiliteit van het spoorverkeersysteem. Sterker nog, naar onze mening werpt deze (wederom) een blokkade op bij de internationale inzet van treinmachinisten. Zoals wij 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 ons, net als in het bovengenoemde voorbeeld, 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. Wij kennen echter uit de dagelijkse praktijk niet één voorbeeld waarbij op dit punt potentiële gevaren worden gezien, die tot actie hebben geleid.

KombiRail Europe B.V.

Oudelandseweg 33
NL-3194 AR Hoogvliet - Rotterdam
T +31 10 494 39 09
F +31 10 495 05 10

KvK Rotterdam 24449080
BTW-nummer NL820257862 B01

ABN AMRO Bank 51.79.08.719
IBAN: NL95ABNA0517908719 BIC: ABNANL2A

Los daarvan roept dit bij ons 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.

Wij zijn 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 onze 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 ons inziens een goede ontwikkeling. Dit geldt ook voor de verlaging van de eisen in het kader van taalbeheersing. Het lijkt ons 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, 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 ons 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 onze 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”. Wij maken daarom bezwaar tegen de voorgestelde wijziging.

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

Wij dringen 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 merken wij 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. Wij wijzen er volledigheidshalve op dat in Nederland de relevante examenmethoden en -documenten niet formeel door het ministerie zijn gepubliceerd. Het is ons 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.

Verder merken wij nog het volgende op.

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. Wij constateren 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 in onze visie zelfs tot spoorwegrisico's kan 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. Wij merken echter op dat de inbreng van de branche in dit verband slechts en voornamelijk lijkt te bestaan uit de inbreng van het exameninstituut. Wij merken daarbij op dat wij deze partij niet als een representatieve vertegenwoordiging van alle belanghebbenden kunnen beschouwen.

Zoals onder “psychiatrische eisen” al opgemerkt is het ons 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.

Wij zien uw reactie graag tegemoet. Voor inhoudelijke vragen en opmerkingen kunt zich wenden tot ondergetekende.

Met vriendelijke groet,
namens KombiRail Europe B.V.,
i.o.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Thomas Knechtel
Managing Director