



NS

Corporate Legal

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

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
PER INTERNET

Datum 9 april 2018
Ons kenmerk 12124/AHA
Onderwerp Consultatie wijziging Besluit
spoorwegpersoneel 2011

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

Geachte dames en heren,

Namens N.V. Nederlandse Spoorwegen en alle andere vennootschappen die deel uitmaken van het NS-concern (hierna "NS") maken wij graag gebruik van de mogelijkheid in het kader van de Internetconsultatie te reageren op het thans voorliggende conceptbesluit tot wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (BSp 2011) in verband met de toedeling van bevoegdheden aan spoorwegondernemingen inzake examinering voor het bevoegdheidsbewijs en enige andere wijzigingen. De voorliggende wijziging is nodig omdat artikel 51a Spoorwegwet wordt gewijzigd, waarbij wordt verankerd dat de verantwoordelijkheid voor het verkrijgen van een bevoegdheidsbewijs voor machinisten voor de infrastructuur en het materieel bij de spoorwegondernemingen ligt.

Regeling spoorwegpersoneel 2011

Zoals u aangeeft zal ook de Regeling spoorwegpersoneel 2011 worden aangepast. Ofschoon dit geen onderdeel vormt van onderhavige internetconsultatie, veroorloven wij ons graag als eerste de volgende opmerking:

In deze ministeriële regeling zullen de criteria voor de inhoud van bijlage IV, V en VI worden belegd als bedoeld in artikel 6, eerste en tweede lid, Bsp 2011 (nieuw). De in deze bijlagen weer te geven criteria zijn van groot belang omdat die de wettelijke basis zullen vormen voor de door NS te hanteren examenprogramma's. Wij hadden daarom het liefst de nieuwe regelgeving in één keer in samenhang beoordeeld. Het voorstel voor de gewijzigde Regeling spoorwegpersoneel 2011 zien wij thans zo snel mogelijk tegemoet.

Wij benadrukken de haast die daar bij geboden: het examenprogramma en de eisen voor gebruik van de simulator zijn mede bepalend voor de vraag hoeveel tijd nodig is om de opleidingen en simulatoren van NS aan te passen. Als het ministerie wijzigingen gaat aanbrengen in de inhoud van bijlagen IV, V en VI moeten alle opleidingen en examens aangepast worden. Dit is voor NS organisatorisch een majeure wijziging die veel tijd zal



kosten om te implementeren. Afhankelijk van de wijzigingen kan die tijd wel oplopen tot een jaar.

Ten aanzien van het conceptbesluit hebben wij de volgende opmerkingen.

Ingangsdatum

Berder bespraken wij met u de ingangsdatum. Gezien de grote hoeveelheid weg- en materielexamens die bij NS jaarlijks worden afgenomen en waarvan de piek ligt in de periode oktober tot en met januari, verzoeken wij u dit besluit in te laten gaan per 1 januari 2019 zodat voldoende tijd bestaat om de organisatie voor te bereiden op deze ingrijpende organisatorische wijziging.

Theorie, praktijk en simulatie

In het derde lid van het voorgestelde artikel 7 staat dat de in het eerste en tweede lid bedoelde onderzoeken een theorie- en een praktijkgedeelte omvatten en tevens onderzoeken in een simulator kunnen omvatten. Dit heeft betrekking op de machinistenvergunning.

NS vindt een theorie- en een praktijkgedeelte met daarnaast (de mogelijkheid van) een simulatie-examen erg veel. Er is een praktijkexamen; als daarnaast ook een simulatie zou worden ingevoerd, dan kan het praktijkexamen vervallen of aangepast worden. Dan vindt er geen dubbele toetsing plaats.

Zoals hiervoor aangegeven zou een simulatie-examen ook de nodige praktische gevolgen hebben in termen van de benodigde voorbereidingstijd. Als het examen voor de vergunning ook een simulatie zou gaan omvatten, dan heeft NS tijd nodig om de basisopleiding machinisten met een training voor het simulatorexamen uit te breiden. Momenteel is er nog geen examenprogramma voor het simulatie-examen beschikbaar.

Machinist met beperkte bevoegdheid

Met betrekking artikel 7, eerste en tweede lid merken wij op dat artikel 50, tweede lid, Spoorwegwet onder meer de positie regelt van de machinist met beperkte bevoegdheid. Kan NS er van uitgaan dat de minister een examen vergunning uitvoert dat blijft aansluiten bij de inzet van machinisten met beperkte bevoegdheid (maximaal veertig kilometer per uur)?

Verwijzing naar aanbeveling van de Commissie

- Artikel 7 lid 5 (nieuw) bepaalt dat examinatoren worden erkend overeenkomstig
- het bepaalde in de hoofdstukken 1 en 3 van het aan de lidstaten gerichte Besluit 2011/765/EU en
 - de aanwijzingen 26 tot en met 39 en 41 tot en met 48 van de Aanbeveling 2011/766/EU.

Ons commentaar ziet op sub b waarbij wij ons realiseren dat het vigerende Besluit spoorwegpersoneel ook al naar een Commissie-aanbeveling verwijst. Niettemin toch de volgende meer principiële juridische opmerking. Op grond van artikel 288 VWEU is een aanbeveling van de Europese Commissie juridisch niet bindend. In de toelichting op het besluit wordt op pagina 5 terecht aangegeven dat het niet bindende "richtsnoeren" betreft.

NS vraagt zich af of het mogelijk en wenselijk is om in nationale regelgeving één op één te verwijzen naar een juridisch niet bindende aanbeveling van de Europese Commissie die is geschreven voor alle EU-lidstaten. Hoofdstuk 9 van de Aanwijzingen voor de Regelgeving heeft uitsluitend betrekking op bindende Europese rechtshandelingen. Daar valt een aanbeveling van de Commissie niet onder.



Daarbij begrijpt NS de toelichting op pagina 5 onder het kopje *Opvragen gegevens erkende examinatoren* niet. Daarin staat onder meer: *Aangezien aanbeveling 40 niet bindend is, is het niet noodzakelijk dat hiernaar in Nederlandse wetgeving wordt verwezen.* Maar dit geldt ook voor alle andere alinea's uit de aanbeveling(en) die eveneens niet bindend zijn maar waar wel naar wordt verwezen. Ook daarvoor zou dan gelden dat een "zelfstandige" nationale regel nodig is maar daarvoor wordt niet gekozen.

NS geeft U in overweging een verwijzing naar een Aanbeveling achterwege te laten of de toelichting te verduidelijken.

Dit commentaar betreft ook artikel 7, achtste lid (nieuw) waarin eveneens naar Aanbeveling 2011/766/EU wordt verwezen.

Met betrekking artikel 7, vijfde lid, onder b gaan wij er van uit dat de bevoegde instantie de termijn van twee maanden voor erkenning van examinatoren (aanwijzing 31 uit de Europese Richtlijn 2011/766) zoals genoemd hanteert.

Aanvullende eisen examinatoren uit andere EU-lidstaten

Op grond van artikel 7 lid 7 onder a (nieuw) kan de Minister ministeriële regels stellen ten aanzien van examinatoren die beschikken over een in een andere EU-lidstaat verleende erkenning. Die regels zouden betrekking kunnen hebben op het kunnen aantonen dat de examinator beschikt over grondige kennis van relevante examenmethodes en examendocumenten en dat deze kennis actueel is.

Dit betekent dat een erkenning die een examinator in het buitenland heeft ontvangen van de bevoegde instantie niet zonder meer geldig is in Nederland.

Naar ons oordeel laat het Europese recht niet toe dat Nederland dergelijke aanvullende eisen stelt aan in andere lidstaten erkende examinatoren. Dit is slechts mogelijk indien het kennis betreft van de nationale infrastructuur en geen sprake is van dubbelingen met eisen die in de lidstaat van erkenning al beoordeeld zijn. Zie ook artikel 8, vierde lid, van het Besluit van de Commissie 2011/765/EU.

Het zou ook complicerend zijn voor machinisten die in België en Duitsland examens doen voor bijvoorbeeld materieel. NS is derhalve van mening dat examinatoren in verschillende landen over en weer zonder nadere voorwaarden werkzaam moeten kunnen zijn. Certificaten waarmee materieelbevoegdheid wordt aangetoond op het Aanvullend Bevoegdheidsbewijs moeten ook in andere landen geldig en bruikbaar zijn. En een materieelbevoegdheid verkregen in een EU-lidstaat van de partner-onderneming moet ook geldig zijn in Nederland.

Vervallen wettelijke regeling voor personeelstellers

NS betreurt het dat artikel 17 inzake de zogenaamde personeelstellers wordt geschrapt. Het is juist dat een spoorwegonderneming die gebruik maakt van een personeelsteller zelf verantwoordelijk is en blijft dat de via deze personeelsteller ingehuurd veiligheidsfunctionarissen voldoen aan alle wettelijke eisen. Een procedure om dit te borgen moet zijn ingericht in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming. Dat neemt niet weg dat erkenningscriteria en de mogelijkheid van toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport effectieve methoden zijn om het kaf van het koren te scheiden. Nu wordt deze preventieve publiekrechtelijke barrière weggenomen waardoor de bal ten onrechte volledig bij de spoorwegonderneming ligt.



Tekstueel

Ter vermindering van anglicismen stellen wij voor om in artikel 7, zevende lid onder sub a, "up-to-date" te vervangen door "actueel".

In artikel 8, vierde lid onder a, wordt voorgesteld om *spoorweg* te vervangen door *hoofdspoorweg*. NS stelt voor om de gangbare aanduiding *hoofdspoorweginfrastructuur* te gebruiken, zoals in artikel 1, eerste lid, Spoorwegwet is gedefinieerd. Dat bevordert eenheid van terminologie.

In de toelichting op pagina 5, vierde alinea, laatste regel wordt naar een verkeerde bijlage verwezen..... *op de specifieke invulling van de onderwerpen uit bijlage V en IV*. De verwijzing naar bijlage IV moet worden gewijzigd in VI.

Tot slot

Wij zien Uw reactie met belangstelling tegemoet. Indien u naar aanleiding van onderhavige reactie vragen of opmerkingen heeft, dan kunt u zich rechtstreeks wenden tot Adriaan Hagdorn (06 55743900).

Met vriendelijke groet,

voor de

Marjan Rintel
Directeur Operatie