

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, 20 april 2018

Geachte heer Hondebrink,
Hierbij ontvangt u van RailGood namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, Rail Force One, TX Logistik, Rail Transport Services, Shunter Tractie en SBB Cargo International een generieke reactie op de internetconsultatie van de aanpassing van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Deze reactie is voor de goederenvervoerders (zoals hierboven genoemd) die individueel ook een consultatiereactie hebben gestuurd aanvullend en vervangt derhalve niet hun ondernemingsspecifieke consultatiereacties.
Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) is voornemens het Besluit spoorwegpersoneel 2011 aan te passen. De aanpassing beoogt de Nederlandse regelgeving ten aanzien van het afgeven van bevoegdheidsbewijzen aan te laten sluiten op de Europese regelgeving. Dit is een beleidsstrategie die RailGood in beginsel steunt. Het elimineren van Nederlandse wet- en regelgeving bovenop de Europese om de concurrentiepositie en de bedrijfseconomische rentabiliteit van het spoorgoederenvervoer in en via Nederland structureel te versterken is voor RailGood een urgente topprioriteit voor het Nederlandse overheidsbeleid. Zeker omdat het spoorgoederenvervoer in en via Nederland grotendeels internationaal is en vrijwel alle goederenvervoerders in meerdere Europese landen actief zijn.
Daarnaast geeft I&W aan dat enkele uitvoeringsproblemen en wetgeving-technische onvolkomenheden worden opgelost. De spoorwegondernemingen, die machinisten willen opleiden en beoordelen voor het rijden met treintypen en specifieke spoorwegtrajecten, zijn een doelgroep die wordt geraakt door deze aanpassing. De aangepaste regelgeving zorgt er immers straks voor dat spoorwegondernemingen zelf machinisten (die over een machinistenvergunning beschikken) kunnen beoordelen op geschiktheid om met bepaalde typen treinen op door hen bereden baanvakken te kunnen rijden. Tot dusver werd dit door de stichting VVRV gedaan namens de minister van I&W. I&W is voornemens de examinatoren door de VVRV te blijven erkennen en bijscholen, zodat de waarborg bestaat dat de examinatoren aan de Nederlandse standaard blijven voldoen. De bij RailGood aangesloten goederenvervoerders (hierna RailGood) zijn het hiermee niet eens, waarover hierna in deze brief meer.
I&W ziet als positief effect van de voorgenomen aanpassing van het Besluit Spoorwegpersoneel dat spoorwegondernemingen meer vrijheid krijgen in het tijdstip waarop de opleidingen en beoordelingen kunnen worden uitgevoerd. Door de beoordelingen in eigen hand uit te voeren, kan er voor de spoorwegondernemingen een kostenbesparing optreden. Daarnaast beoogt I&W meer duidelijkheid te scheppen voor personen die in een andere EU-lidstaat zijn erkend als examinator en ook in Nederland erkend willen worden.

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

- 1) Ten principale vindt RailGood dat de betreffende Nederlandse regelgeving zich niet zozeer moet richten op het examineren van personeel, maar vooral dat er meerdere aanbieders gecertificeerd moeten zijn voor het uitvoeren van examens alsmede het opleiden en examineren van examinatoren. De huidige taak van de stichting VVRV voldoet niet aan huidige Europese wet- en regelgeving, zoals onzes inziens ook het door de minister van I&W afgegeven mandaat daaraan niet voldoet. Wettelijk moet er ruimte zijn voor meerdere gecertificeerde opleidingscentra die examinering kunnen doen voor zowel machinistenvergunning als voor examinatoren die nodig zijn voor de afgifte bevoegdheidsbewijs (weg- & materieexamens).
- 2) In het Besluit spoorwegpersoneel en de Spoorwegwet is geborgd dat de spoorwegonderneming waarvoor een veiligheidsfunctionaris werkt, zorgdraagt voor voldoende kennisniveau en dit actueel houdt. De spoorwegonderneming dient te borgen dat er vakinhoudelijke leidinggevende(n) zijn ter beoordeling van de kennis en bekwaamheid. Altijd is de spoorwegonderneming verantwoordelijk voor voldoende kennis en bekwaamheid van haar veiligheidsfunctionarissen.
 - a. Indien bovenstaande lijn wordt gevolgd, waarbij de spoorwegonderneming altijd de kennis en vakbekwaamheid moet borgen van haar veiligheidsfunctionarissen, welk doel dient het dan om beoordelingen in het kader van het bevoegdheidsbewijs (inzake spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur) uit te laten voeren door praktijkexaminatoren die door de VVRV moeten zijn erkend?
 - b. Welke toegevoegde waarde heeft dit voor de kennis en vakbekwaamheid van de veiligheidsfunctionarissen?
 - c. Is de minister van I&W niet van mening dat het niet logischer zou zijn om gezien het feit dat de spoorwegonderneming altijd de kennis en vakbekwaamheid dient te borgen van haar veiligheidsfunctionarissen, de betreffende spoorwegonderneming dit ook dient te borgen voor haar 'eigen' praktijkexaminatoren?
 - d. Welke verantwoordelijkheid draagt de VVRV indien blijkt dat een door haar erkende examinerator 'ten onrechte' de kennis en kunde van een veiligheidsfunctionaris heeft afgegeven? Indien er geen verantwoordelijkheid wordt gedragen, is de verplichting tot VVRV-erkenning van een praktijkexaminator dan niet meer dan een 'symbolische' en derhalve een inefficiënte vorm van bureaucratie die geen enkele waarde toevoegt, overbodig is en derhalve geëlimineerd kan worden?

Voor de volledigheid, bovenstaande richt zich expliciet op de beoordelingsbevoegdheid omtrent bevoegdheden en gaat niet over de machinistenvergunning.

- 3) I.B Artikel 6, lid 3 'Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over invulling van de examenprogramma's, bedoeld in het eerste en tweede lid.'
Feitelijk wordt hier de mogelijkheid gecreëerd om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen aan de examenprogramma's die door de spoorwegondernemingen ... (en in mandaat door de VVRV) ... worden vastgelegd.
 - a. Deelt de Minister de zorg van de goederenvervoerders dat een dergelijke ruime formulering ruimte laat voor ongewenste inmenging in de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming om examenprogramma's op te stellen welke de kennis en vakbekwaamheid van haar veiligheidsfunctionarissen borgt? Hierbij dient nogmaals aangemerkt te worden dat het de verantwoordelijkheid is van de spoorwegonderneming om kennis en vakbekwaamheid te borgen.
 - b. Deelt de Minister de zorg van de goederenvervoerders dat een dergelijke ruime formulering ruimte laat voor eventuele verdergaande toekomstige positionering van de VVRV als monopolist en dit slechts leidt tot een verhoging van bureaucratie,

inefficiëntie, kostenverhoging en dus de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer verslechtert?

De goederenvervoerders hebben als internationaal opererende bedrijven geen behoefte aan extra Nederlandse (nationale) regelgeving, maar wel aan harmonisering van regelgeving voor een veilige en efficiënte inzet van internationale machinisten. Wij verzoeken de minister van I&W dit lid te schrappen.

- 4) I.C Artikel 7, lid 3 'De onderzoeken, bedoeld in het eerste en tweede lid, omvatten een theoriegedeelte en een praktijkgedeelte en kunnen tevens onderzoeken in een simulator omvatten.'

RailGood vindt dat het niet aan de wetgever is om dit soort middelvoorschriften op te nemen in de regelgeving m.b.t. het aanvullend bevoegdheidsbewijs. Dit is de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming die dit in het veiligheidsmanagementsysteem vastlegt en borgt. Het veiligheidsmanagementsysteem wordt getoetst door de ILenT.

- 5) I.C Artikel 7 lid 4 en lid 7:

Artikel 7 lid 4 'Bij de beoordelingen maken de personen die de beoordeling afgeven, bedoeld in het eerste en tweede lid, gebruik van door Onze Minister erkende examinatoren.'

Lid 3 van Aanbeveling 2011/766/EU stelt dat 'In de erkenningsverklaring moet worden gespecificeerd op welke bekwaamheidsgebieden het opleidingscentrum opleidingen mag aanbieden en op welke bekwaamheidsgebieden een examinator examens van treinbestuurders mag afnemen. Binnen de grenzen van de in de erkenningsverklaring omschreven bekwaamheidsgebieden moet het erkende opleidingscentrum toestemming krijgen om opleidingen te organiseren en moeten erkende examinatoren in de hele Unie examens kunnen afnemen.'

Zolang er sprake is van gedwongen winkelnering bij de VVRV kunnen de goederenvervoerders met artikel 7 lid 4 niet instemmen. Vanuit 2007/59/EG bestaat de verplichting van gedwongen winkelnering niet. Door mandaatverstrekking aan één partij, zijnde VVRV, maakt I&W feitelijk aanvullende wetgeving bovenop de Europese. Examinering van examinatoren dient ook in Nederland non-discriminatoir geregeld te zijn. Hierbij verzoeken wij de minister van I&W met klem het monopolie van de VVRV in deze zo spoedig mogelijk ongedaan te maken. I&W dient te waarborgen dat voorschriften bijdragen aan communautair beleid en dat marktwerking kostenbewuste en efficiënte dienstverlening mogelijk maakt. Dit houdt in dat er vrijheid van keuze van opleiding en examinering dient te zijn. De minister van I&W kan daarbij – indien noodzakelijk dan wel nuttig – wel redelijke en billijke eisen stellen aan opleidingen en certificering.

RailGood vindt op basis hiervan dat door (onder andere) DVIS erkende examinatoren erkend moeten worden in Nederland in lijn met het Europese cross-acceptance-beleid. Dit is uiteraard alleen mogelijk indien aan de nationale vakbekwaamheidsgebieden inzake hoofdspoorweginfrastructuur is voldaan. Aanvullend moet het mogelijk voor partijen zoals de Lineas Academy (gecertificeerd door DVIS) om in Nederland te worden erkend als examencentrum. Zo ook partijen als RDP.

- 6) I.C Artikel 7, lid 5 'Onze Minister erkent examinatoren overeenkomstig:'

Wij vragen toe te voegen 'inclusief opleidingscentra'. Hiermee wordt de mogelijkheid geopend tot het starten van opleidingscentra andere dan de VVRV waarop dan de minister van I&W via ILenT toezicht houdt en certificeert.

- 7) I.C Artikel 7, lid 8 gaat in op de gegevens van examinatoren en de aanbeveling om deze gegevens op verzoek te verstrekken aan personen die hier redelijkerwijs belang bij hebben.
- Hoe verhoudt deze aanbeveling zich tot de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) die ingaat op 25 mei 2018 en de daaruit voortvloeiende verplichtingen?
 - Is de Aanbeveling niet te vrijblijvend (o.a. '... die hier redelijkerwijs belang bij hebben ...') geformuleerd in het kader van de AVG? Op verzoek van wie zou redelijk of niet redelijk zijn? Dit houdt op generlei wijze stand binnen de AVG.
 - Is het überhaupt wenselijk dat van machinisten alle dossiers bij alle spoorwegondernemingen aanwezig zijn? Waarom wordt dit niet op één centraal punt gecoördineerd? Laatste voorkomt veel administratieve rompslomp en navenante kosten. De meeste goederenvervoerders hebben de voorkeur voor één digitale database bij de overheid die in ieder geval voldoet van AVG, waaruit iedere spoorwegonderneming het bevoegdheidsbewijs kan aanvragen.
- 8) In de Nota van Toelichting worden de financiële gevolgen voor bedrijfsleven (spoorwegondernemingen) aangegeven, namelijk € 1.000 eenmalig voor het opleiden van de examinator en € 500 per jaar voor bijscholing. Daarnaast wordt aangegeven dat de kosten voor het vervangen van een machinist, zodat deze zijn/haar (neven)functie als examinator kan uitvoeren, ongeveer € 1.000 per jaar per examinator zijn.
- Waarom dient de spoorwegonderneming op te draaien voor de kosten voor het opleiden en de bijscholing van de examinator en niet de VVRV, die het mandaat van de minister van I&W heeft gekregen?
 - Waarom wordt de VVRV door de minister van I&W via haar mandaat in een monopolistische rol geplaatst? Heeft de Autoriteit Consument en Markt deze door de minister opgelegde monopolistische rol van de VVRV getoetst?
 - Is de minister van I&W niet van mening dat er marktpartijen zijn die wellicht beter in staat zijn, dan wel gelijkwaardig zijn om praktijkexaminatoren op te leiden, dan wel bij te scholen?
 - Is de minister van I&W niet van mening dat marktwerking leidt tot een hogere kwaliteit, een marktconforme beprijzing en waar de spoorwegonderneming om haar moverende redenen een keuze kan maken?
 - Is de minister van I&W ervan op de hoogte dat een gemiddelde machinistendienst van 8 uur circa € 500,- kost en dat de inschatting van de kosten van het vervangen van een machinist, zodat hij zijn (neven)functie als examinator kan uitvoeren, significant te laag is?
 - Kan de minister van I&W een onderbouwing van hierboven genoemde € 1.000,- aan leveren, waarop is deze stellingname gebaseerd?
 - Houdt de minister van I&W, gegeven bovenstaande, redelijkerwijs rekening met de kosten van het vervangen van een machinist voor de middelgrote en kleine bedrijven in het spoorgoederenvervoer wat naar haar idee conform bovenstaande de kosten zijn, zodat hij zijn (neven)functie als examinator kan uitvoeren? Als rekenleidraad kan daarbij voor een gemiddelde goederenvervoerder in Nederland worden gerekend met een machinistenbestand van 40 tot 80 machinisten met 3 tot 5 materieelsoorten en waarbij alle machinisten wegbekendheid hebben op de relatie tussen Rotterdam/Amsterdam/Sloe en de 3 grensstations met Duitsland en Antwerpen, inclusief de reguliere omleidingsroutes. Om de 3 jaar moet een machinist herinstrucitie hebben (neem voor het gemak dus 15 tot 25 per jaar per spoorwegonderneming). Vindt de minister van I&W dit kosteneffectief?
- 9) De spoorwegonderneming is altijd verantwoordelijk de kennis en vakbekwaamheid te borgen van haar veiligheidsfunctionarissen, en dus ook van haar praktijkexaminatoren. De minister

van I&W heeft mandaat en monopolie gegeven aan de VVRV voor het beoordelen van bevoegdheden.

- a. Deelt de minister de mening van de goederenvervoerders dat een dergelijke situatie van verantwoordelijkheid enerzijds en mandaat anderzijds een ongewenste situatie leidt welke niet bijdraagt aan het vergroten van de spoorwegveiligheid? Sterker nog, dit leidt tot verslechtering van de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer.
- b. Zou de minister aan de goederenvervoerders aan kunnen geven wat de reikwijdte exact betreft van het mandaat dat gegeven is aan de VVRV?
- c. Heeft de minister in haar mandaat ook bepaald dat de VVRV toelatingsvoorwaarden mag definiëren, een intakegesprek mag voeren, kandidaten mag afwijzen en zij kandidaten naast opleidt ook examineert? In hoeverre verhoudt zich dat tot het verstrekte mandaat en de rol van de spoorwegonderneming?
- d. Deelt de minister de mening van de goederenvervoerders dat een specialist (bijvoorbeeld een fleet manager met ruime technische kennis van locomotieven, welke beschikt over voldoende didactische vaardigheden) prima de kennis en vakbekwaamheid van veiligheidsfunctionarissen over rollend materieel kan beoordelen?

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, Rail Force One, TX Logistiek, Rail Transport Services, Shunter Tractie en SBB Cargo International 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,

drs Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood