



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 20 maart 2019, nr. IENW/BSK-2019/51312, tot wijziging van de Regeling spoorwegpersoneel 2011 in verband met het aanwijzen van grensoverschrijdende baanvakken, het erkennen van beroepskwalificaties van examinatoren, het aanvullen van de medische eisen voor machinisten en enige wetstechnische wijzigingen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op richtlijn (EU) 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten (PbEU 2016, L 146) en artikel 33 van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties en de artikelen 5, derde lid, en 9, eerste en tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling spoorwegpersoneel 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

arts-deskundige: arts die deskundig is op het medische terrein, bedoeld in het betreffende onderdeel van bijlage 1, 2 of 3 bij deze regeling;

Besluit: Besluit spoorwegpersoneel 2011;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

B

In de artikelen 6, eerste lid, 8, eerste lid, en 10, wordt 'Onze Minister' vervangen door 'de Minister'.

C

Na paragraaf 3 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 3a. Aanwijzing baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten

Artikel 6a

De volgende baanvakken worden aangewezen als baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten als bedoeld in artikel 5, derde lid, van het Besluit:

- a. Bad Nieuweschans – Duitse grens;
- b. Oldenzaal – Duitse grens;
- c. Enschede – Duitse grens;
- d. Zevenaar – Duitse grens;
- e. Valburg – Duitse grens;
- f. Venlo – Duitse grens;
- g. Heerlen – Duitse grens;
- h. Maastricht – Belgische grens, richting Visé;
- i. Roosendaal – Belgische grens;
- j. Terneuzen – Belgische grens; en
- k. Breda – Belgische grens.



D

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

Deze paragraaf is van toepassing op een aanvraag van een migrerende beroepsbeoefenaar tot het verkrijgen van een erkenning van beroepskwalificaties voor de toegang tot de uitoefening van:

- a. een veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 2, onderdelen c tot en met f, van het Besluit;
- b. de functie van examinator, bedoeld in artikel 7a, tweede lid, van het Besluit.

E

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt 'De aanvraag' vervangen door 'De aanvraag voor een erkenning als bedoeld in artikel 7, aanhef en onderdeel a,'.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. De aanvraag voor een erkenning als bedoeld in artikel 7, aanhef en onderdeel b, bevat de documenten, bedoeld in artikel 13, eerste lid, onderdelen a tot en met c, van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties.

F

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Indien de documenten, bedoeld in artikel 8, tweede of derde lid, niet aantonen dat de migrerende beroepsbeoefenaar bij de aanvraag voor een erkenning tot de uitoefening van een veiligheidsfunctie of functie van examinator voldoet aan de Nederlandse eisen voor het uitoefenen van de veiligheidsfunctie respectievelijk beschikt over grondige kennis van de relevante examenmethodes en examendocumenten, bedoeld in artikel 8, derde lid, onderdeel b, van Besluit 2011/765/EU, stelt de Minister vast op welk gebied hij een aanpassingsstage doorloopt of een proeve van bekwaamheid aflegt, alsmede de termijn waarbinnen dit geschiedt.

2. In het tweede lid wordt 'Onze Minister' vervangen door 'De Minister'.

G

In de bij de regeling behorende bijlage 1 wordt na onderdeel 9, onder vernummering van onderdeel 10 tot onderdeel 11, een onderdeel ingevoegd, luidende:

10. Psychiatrische aandoeningen

Doorgemaakte psychosen of, meer in het algemeen, perioden met ernstige oordeels- en kritiekstoornissen, al dan niet samenhangend met een bipolaire stoornis of manie in engere zin, maken meestal ongeschikt voor de uitoefening van een veiligheidsfunctie. Overleg met dan wel nader onderzoek door een arts-deskundige is noodzakelijk.

H

In de laatste volzin in onderdeel 10, tweede punt, van de bij de regeling behorende bijlage 2 wordt 'een psychologisch onderzoek' vervangen door 'een onderzoek door een arts-deskundige'.

I

In onderdeel 9 van de bij de regeling behorende bijlage 3 wordt de laatste volzin vervangen door: 'Overleg met dan wel nader onderzoek door een arts-deskundige is noodzakelijk.'

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2019.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*



TOELICHTING

Algemene toelichting

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Regeling spoorwegpersoneel 2011 (hierna: de Regeling) in verband met de wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 2019, 104) met betrekking tot uitzonderingen op de taaleisen voor machinisten en de erkenning van examinatoren. Verder voorziet deze wijzigingsregeling in het afschaffen van de erkenning door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de Minister) van arts-deskundigen en in een uitbreiding van de medische geschiktheidskeuring van machinisten en rangeerders tot psychiatrische eisen. Verder is van de gelegenheid gebruikgemaakt om enkele wetstechnische verbeteringen aan te brengen in de Regeling.

2. Hoofdlijnen van de regeling

2.1 Aanwijzen baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten

In onderhavige wijzigingsregeling worden baanvakken voor grensoverschrijdende treindiensten aangewezen waar de infrastructuurbeheerder machinisten kan vrijstellen van de in artikel 5, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voorgeschreven taaleisen. De grondslag daarvoor is met ingang van 1 april 2019 opgenomen in artikel 5, derde lid, van dat besluit.

De taaleisen komen overeen met hetgeen daarover is bepaald in Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (hierna: de Machinistenrichtlijn). In punt 8, eerste en tweede lid, van bijlage VI van de Machinistenrichtlijn staat dat machinisten in staat moeten zijn om een door de spoorwegbeheerder voorgeschreven taal te begrijpen en hierin te communiceren op niveau B1. Dit niveau verwijst naar het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen van de Raad van Europa. Deze eis is geïmplementeerd in artikel 5, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voor zowel machinisten als andere veiligheidsfunctionarissen (rangeerders en treindienstleiders). Punt 8, derde lid, van bijlage VI van de Machinistenrichtlijn, dat in 2016 is toegevoegd, maakt het echter mogelijk om grensbaanvakken aan te wijzen waar een machinist door de beheerder kan worden vrijgesteld van de betreffende taaleisen. Dit met inachtneming van de in punt 8, derde lid, genoemde procedure. Deze procedure schrijft voor dat de infrastructuurbeheerder een afwijking slechts toestaat als de spoorwegonderneming, die het verzoek heeft gedaan, kan aantonen dat zij voldoende regelingen heeft getroffen om de communicatie tussen de betrokken bestuurders en het personeel van de infrastructuurbeheerder te verzekeren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties. Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten ervoor zorgen dat het betrokken personeel op de hoogte is van die regels en regelingen en een passende opleiding krijgt conform hun veiligheidsbeheersystemen.

De aanwijzing van de grensbaanvakken is conform het bepaalde in de Machinistenrichtlijn beperkt tot voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de landsgrenzen en de dicht bij deze grenzen gelegen stations. Op deze stations kan dan van personeel gewisseld worden. Als een machinist verder wil rijden in een lidstaat, moet hij aan de volledige taaleisen voldoen. De in de onderhavige wijziging aangewezen grensbaanvakken sluiten aan op infrastructuur in landen waar Duits en Frans wordt gesproken.

2.2 Erkenning van examinatoren

Het Besluit van 22 februari 2019 tot wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in verband met de toedeling van bevoegdheden aan spoorwegondernemingen inzake examineringen voor het bevoegdheidsbewijs en enige andere wijzigingen (Stb. 2019, 104) voorziet in de mogelijkheid om reeds in andere lidstaten erkende examinatoren ook in Nederland te erkennen. Ingevolge artikel 7a, tweede lid, van Besluit spoorwegpersoneel 2011 kan de Minister een persoon in twee gevallen erkennen als examinator: ten eerste wanneer iemand in het bezit is van een beoordeling waaruit blijkt dat de kandidaat voldoet aan het bepaalde in de hoofdstukken 1 en 3 van het Besluit van de Commissie van 22 november 2011 inzake criteria voor de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders, inzake criteria voor de erkenning van examinatoren van treinbestuurders en inzake criteria voor de organisatie van examens overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 314) (hierna: Besluit 2011/765/EU) en ten tweede wanneer de beroepskwalificaties van een examinator uit een andere lidstaat worden erkend overeenkomstig artikel 5 van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties. In deze wijzigingsregeling wordt, op grond van artikel 33 van de Algemene wet erkenningen EU-beroepskwalificaties, de procedure ingericht voor de erkenning van



de beroepskwalificaties van examinatoren die in andere lidstaten zijn erkend. Daarbij wordt aangegeven in welke gevallen de examinator uit een andere lidstaat een aanpassingsstage of proeve van bekwaamheid moet verrichten alvorens deze examinator in Nederland kan worden erkend (Artikel I, Onderdelen D tot en met F).

2.3 Vervallen van erkenning van arts-deskundige

De in bijlagen 1 tot en met 4 bij de Regeling opgenomen medische en psychologische eisen worden gehanteerd bij de keuring door keuringsartsen van door de Minister erkende keuringsinstituten. Een keuringsarts kan in specifieke gevallen (bijvoorbeeld als hij overweegt een te keuren persoon onder voorwaarden of beperkingen goed te keuren) behoefte hebben aan het advies van een collega-arts, die op een bepaald terrein over specialistische kennis beschikt. In de bijlagen is bovendien voorgeschreven in welke gevallen een arts-deskundige ingeschakeld moet worden. De arts-deskundige verricht geen keuring, hij geeft de keuringsarts alleen advies. Door hun specialisatie kunnen deze artsen de keuringsarts verdergaand inzicht geven in de eisen en risico's ten aanzien van deelname aan het spoorwegverkeer.

De keuringsinstituten dienen te beschikken over een door de Minister goedgekeurd keuringsreglement, met daarin opgenomen de keuringsprocedure, waaronder de inzet van de arts-deskundige. Het kunnen beschikken over artsen-deskundigen vormt reeds een voorwaarde voor de erkenning van keuringsinstituten. Het wordt daarom niet langer nodig geacht om daarnaast de artsen afzonderlijk te erkennen. Daarom is de begripsomschrijving van arts-deskundige in de Regeling aangepast (Artikel I, Onderdeel A, eerste lid).

2.4 Toetsingskader met psychiatrische eisen

De eisen aan de medische geschiktheid van machinisten wordt uitgebreid. Dit gebeurt door een aanvulling van het toetsingskader met psychiatrische eisen.

Personen die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie uitoefenen – machinisten, rangeerders, wagencontroleurs en treindienstleiders – moeten voldoen aan de eisen, genoemd in artikel 49 van de Spoorwegwet. De eisen houden onder andere in dat deze personen medisch en psychologisch geschikt moeten zijn voor hun taak. Dit moet volgens artikel 50 van Spoorwegwet worden vastgesteld door een erkend keuringsinstituut.

Om een machinistenvergunning te krijgen moet een machinist voldoen aan de medische eisen uit Bijlage II bij de Machinistenrichtlijn. Dit zijn minimumeisen (zie artikel 4, eerste lid, onderdeel a, en artikel 11, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn). Het staat lidstaten dan ook vrij om deze eisen te specificeren of om aanvullende eisen te stellen met betrekking tot de psychiatrische geschiktheid. Wel dient, ingevolge artikel 9, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn, een machinistenvergunning die is afgegeven in een andere lidstaat volgens de daar geldende eisen, te worden geaccepteerd.

In de Regeling waren reeds regels gesteld met betrekking tot de mogelijkheid van onderzoek van de psychiatrische gesteldheid van treindienstleiders met volledige bevoegdheid en minimale bevoegdheid (bijlagen 2 en 3 bij de Regeling). Voor rangeerders en machinisten waren er geen vergelijkbare regels gesteld. Het mogelijk maken van nader onderzoek door een arts-deskundige in geval van een vermoedelijke ongezonde psychiatrische gesteldheid van personen die deze veiligheidsfuncties uitoefenen wordt echter evengoed noodzakelijk geacht. Om die reden is in bijlage 1 als keuringseis toegevoegd dat overleg met, dan wel nader onderzoek door een arts-deskundige verplicht is indien sprake is of kan zijn van perioden van ernstige oordeel- en kritiekstoornissen (Artikel I, Onderdeel G).

Omdat psychiatrie deel uitmaakt van de medische wetenschap moet het psychiatrisch onderzoek door een psychiater, meer algemeen geformuleerd door een arts-deskundige, worden verricht. In de voorgestelde tekst voor bijlage 1 wordt daarom verwezen naar een arts-deskundige. De bijlagen 2 en 3 worden overeenkomstig gewijzigd (Artikel I, Onderdelen H en I).

3. Uitvoering

De bevoegdheden inzake de procedure ter erkenning van de beroepskwalificaties van migrerende examinatoren zal worden gemandateerd aan de Stichting Vakmanschap en Veiligheid Railvervoer (hierna: VVRV). Aan de VVRV zijn ook de bevoegdheden inzake het erkennen van beroepskwalificaties van veiligheidsfunctionarissen gemandateerd. Het mandaatbesluit VVRV zal hiertoe worden aangepast.



4. Toezicht en handhaving

De ILT houdt, ingevolge artikel 69 Spoorwegwet en het Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen, toezicht op de keuringsinstituten.

Mocht blijken dat een examinerator zijn kennis niet actueel houdt, dan kan in het uiterste geval de erkenning worden geschorst of ingetrokken. Dit is overeenkomstig artikel 7, vijfde lid, onderdeel b, van het Besluit Spoorwegpersoneel 2011.

5. Financiële gevolgen

De wijziging van de Regeling heeft voor de spoorwegondernemingen geen belangrijke nadelige financiële gevolgen. De uitbreiding van het toetsingskader voor medische eisen die worden gesteld aan machinisten en rangeerders leidt slechts tot extra keuringen voor zover daartoe in individuele gevallen aanleiding is.

De eenvoudiger taaleis op grensbaanvakken herstelt de situatie zoals die bestond voor het jaar 2000. Machinisten uit Duitsland en België, die niet volledig aan de taaleis voldoen en onder een vrijstelling vallen, kunnen in Nederland doorrijden tot het eerstvolgende station vanaf de landsgrens gemeten. Dat maakt voor de spoorwegondernemingen de inzet van personeel eenvoudiger en daarmee meer kostenefficiënt.

De wijziging in het systeem van erkenningen van examinatoren voor machinistenexamens die al in andere lidstaten van de EU zijn erkend, leidt evenmin tot extra lasten voor het bedrijfsleven. De nieuwe regels over het proces van erkenning van examinatoren zijn een nadere duiding van een procedure die al praktijk was.

6. Advies en consultatie

Belangstellenden hadden de mogelijkheid om door middel van internetconsultatie op de ontwerpregeling te reageren. Er zijn elf zienswijzen binnengekomen, waarvan tien openbare. De participanten zijn: DB Cargo Nederland, Adviesbureau voor spoorwegveiligheid, Nederlandse Spoorwegen (NS), Vereniging Historisch Railvervoer (HRN), RailGood, enTRAINable, Shuntingyard.com, Railexperts BV, KombiRail Europe BV, FNV Spoor alsmede een particulier. De VVRV, ILT en ProRail hebben een toets uitgevoerd inzake handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets). In deze paragraaf worden achtereenvolgens de consultatiereacties en de HUF-toetsen besproken.

6.1 Consultatiereacties

- Vooroverleg
Een aantal participanten meent niet vooraf over de nieuwe regelgeving te zijn geïnformeerd, noch te zijn gekend in de eventuele nut en noodzaak van deze extra nationale regelgeving bovenop de Europese.
Er heeft regelmatig overleg plaatsgevonden met de branche zowel door het ministerie zelf als door de VVRV. De wijzigingen van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 en de Regeling zijn mede naar aanleiding van verzoeken van de sector zelf tot stand gekomen. Binnen de sector hebben verschillende actoren verschillende belangen. Aan deze belangen is zo goed als mogelijk tegemoetgekomen.
- Eisen aan machinisten met EU-vergunning
Een aantal participanten vraagt waarom verzwaarde eisen worden opgelegd aan machinisten met een machinistenvergunning uit andere lidstaten die rijden op grensbaanvakken met Nederland. Deze participanten verzoeken het over en weer accepteren van machinistenvergunningen door middel van opname in de Regeling te formaliseren.
Op grond van de Machinistenrichtlijn dienen lidstaten machinisten die beschikken over een geldige machinistenvergunning van een andere EU-lidstaat te accepteren. De erkenning van machinistenvergunningen uit andere lidstaten is in de Nederlandse wetgeving omgezet via artikel 50, tweede lid, van de Spoorwegwet. Om in Nederland dienst te kunnen doen, moet de machinist behalve over een machinistenvergunning ook beschikken over een bevoegdheidsbewijs voor het rollend materieel en over een bevoegdheidsbewijs ten aanzien van de Nederlandse infrastructuur waarop hij dienstdoet. Met dit bevoegdheidsbewijs kan de machinist aantonen dat hij voldoende kennis heeft van het Nederlandse beveiligingssysteem en de baanvakken waarop hij dienstdoet.
- Vereenvoudiging taaleisen
De meeste participanten geven aan tevreden te zijn met de aanpassing van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voor de taaleisen op de grensbaanvakken. Twee participanten zijn van mening dat de vrijstelling van de taaleisen het risico van miscommunicatie met zich brengt, en dat dit de kans verhoogt op onveilige en gevaarlijke situaties.



De vrijstelling van de taaleisen zal alleen worden gegeven in de gevallen waarin voldaan wordt aan de vereisten van punt 8, derde lid, van bijlage VI bij de Machinistenrichtlijn. Daarmee wordt de veiligheid geborgd en adequate communicatie gegarandeerd. Deze vereisten zijn beschreven in paragraaf 2.1 van deze toelichting.

Enkele participanten willen deze taaleisen voor alle op de grensbaanvakken en de daartoe behorende emplacementen werkzame functionarissen versoepelen.

Het ligt niet in de rede om de uitzondering op de taaleis, die ingevolge de Machinistenrichtlijn mogelijk is met het oog op het grensoverschrijdend karakter van de functie van machinist, toe te passen op ander spoorwegpersoneel. Volgens de Europeesrechtelijk voorgeschreven technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding (hierna: TSI OPE) moeten de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen erop toezien dat het personeel de daarin beschreven communicatieprotocollen en communicatieprincipes kan gebruiken. Treindienstleiders moeten aan de volledige taaleis voldoen. Ander treinbegeleidingspersoneel dat in verband met veiligheidskritieke aangelegenheden in contact komt met de infrastructuurbeheerder moet minimaal kennisniveau 2 bezitten, zoals beschreven in de TSI OPE. Dit personeel dient minimaal in staat te zijn gegevens omtrent de trein en zijn bedrijfstoestand te verzenden en te begrijpen. Wanneer de voertaal van de infrastructuurbeheerder verschilt van de taal van het personeel van de spoorwegonderneming moeten taalonderwijs en communicatie een essentieel deel uitmaken van het bekwaamheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming. De kennis van de taal van de infrastructuurbeheerder moet voor veiligheidsdoeleinden voldoende zijn. Op grond van deze Europese eisen stelt ProRail protocollen op voor de grensbaanvakken zodat veilige communicatie tussen de treindienstleider en het treinpersoneel kan plaatsvinden.

Verscheidende participanten zien graag de lengte van het grensbaanvak vergroot tot verder binnen Nederland dan het eerste grensstation. Ook wordt geopperd verschillende talen zoals Duits en Engels op alle baanvakken in Nederland toe te staan. Een participant vraagt wat de verlaging van de taaleisen zal betekenen voor de eisen aan de treindienstleiders.

Het voeren van Engels als taal voor de communicatie in Nederland zou afwijken van de Europese regels. Alleen in het Verenigd Koninkrijk en Ierland wordt Engels bij de communicatie tussen het personeel van de infrastructuurbeheerder en de machinist gebezigd. Het zou ook te veel vergen van de Nederlandse treindienstleiders en de machinisten uit Nederland en de omliggende landen om voortdurend te moeten schakelen tussen talen, waar slechts een zeer beperkt deel van het treinverkeer baat bij heeft. Dit werkt miscommunicatie in de hand.

De grensbaanvakken zijn beperkt tot hetgeen de Machinistenrichtlijn stelt: 'Op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations.' Op deze stations kan dan van personeel gewisseld worden. Als een machinist verder wil rijden in een lidstaat, dan moet hij aan de volledige taaleisen voldoen.

De treindienstleiders ondervinden beperkt invloed van de verandering van de taaleisen. Slechts op de grensoverschrijdende baanvakken tot aan het eerste grensstation gelden de vereenvoudigde taaleisen, waarbij de machinist de door de beheerder opgestelde communicatieprotocollen moet kunnen toepassen.

- Voorwaarden voor erkenning buitenlandse examinatoren
Enige participanten stellen dat het volgens de EU-richtlijnen niet is toegestaan voorwaarden te stellen aan de erkenning van buitenlandse examinatoren. Men betwijfelt of het systeem van erkenning van beroepskwalificaties van toepassing kan zijn op een examinator als deze reeds door de bevoegde autoriteit van een lidstaat is gecertificeerd conform de daarvoor geldende, geharmoniseerde Europese eisen.

De grondslag voor deze regels is opgenomen in de wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Ook de Europese Commissie heeft in een informeel advies geoordeeld dat de grondslag niet in strijd is met Besluit 2011/765/EU. Als een examinator erkend is in een lidstaat en deze examinator examens wil afnemen in een andere lidstaat, dan moet die examinator in die andere lidstaat worden erkend als examinator volgens de daar geldende regelgeving die is gebaseerd op Besluit 2011/765/EU. Hieruit volgt dat er geen sprake is van automatische erkenning in een andere lidstaat van de capaciteiten van de examinator en dat de lidstaat eisen mag stellen aan de migrerende examinator. Wel stelt de Europese Commissie dat zoveel als mogelijk rekening moet worden gehouden met het feit dat een examinator reeds in een lidstaat is erkend. De voorliggende wijziging van de Regeling spoorwegpersoneel 2011 stelt alleen eisen met betrekking tot kennis van de in Nederland geldende examenmethodes en examendocumenten. Een migrerende examinator zal hier kennis van moeten nemen volgens de in Nederland gebruikelijke weg – via de Staatssecretaris die deze taak heeft gemandateerd aan het bestuur van de VRRV.

Verscheidende participanten merken op dat Nederland de relevante examenmethodes en examendocumenten nooit formeel heeft gepubliceerd, zodat het daarmee voor aanvragers van een dergelijke erkenning als examinator onmogelijk is kennis ervan te nemen en deze kennis aan te tonen. Een enkele participant geeft aan het bestaan van deze documenten te betwijfelen. Een participant stelt als voorwaarde bij de erkenning van examinatoren dat deze personen de Nederlandse taal machtig zijn en dat deze personen voldoen aan de eisen voor examinatoren zoals de VRRV die hanteert.

De examenmethodes en examendocumenten zijn niet openbaar, om te voorkomen dat kandidaten er vroegtijdig kennis van kunnen nemen en vervolgens voor het examen leren, in plaats van voor het vak van machinist. De migrerende examinerator kan via de VVRV kennisnemen van de documenten en methodes.

Het is conform Besluit 2011/765/EU vereist dat een examinerator aan de volledige taaleisen voldoet.

- Psychiatrisch onderzoek
Een aantal participanten gaf aan de in de wijzigingsregeling opgenomen toevoeging met betrekking tot onderzoek bij psychiatrische aandoeningen te onderschrijven, dat met deze toevoeging een ommissie in de regelgeving wordt hersteld en dat deze wijziging de spoorwegveiligheid zal vergroten. Een van deze participanten gaf aan een medisch-inhoudelijk criterium te missen. Eén participant suggereerde dat de keuringsarts bij twijfel aan de psychiatrische gesteldheid van het personeelslid moet overleggen met een psychiater/arts-deskundige met kennis van zaken van de spoorbranche, in plaats van met de voorgestelde neuropsycholoog. Want herhaling van dergelijk ziektebeeld ligt volgens die participant in domein van psychiatrie en niet van de neuropsychologie. Andere participanten vragen zich af wat de noodzaak is tot het opnemen van psychiatrische keuringseisen voor machinisten en zien dit als een nationale verzwaaring van de Europese regels. Psychiatrische eisen voor spoorwegpersoneel zijn niet nieuw: zij gelden al voor treindienstleiders. Vóór de invoering van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 en de Regeling spoorwegpersoneel 2011, gold in Nederland het psychiatrisch onderzoek ook voor machinisten. Die onderzoeken voor machinisten zijn met de invoering van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in 2012 abusievelijk komen te vervallen. Met onderhavige wijziging van de Regeling worden geen normen geïntroduceerd voor de psychiatrische gesteldheid van machinisten. Net zoals voor treindienstleiders geldt, wordt in geval van twijfel over het functioneren vanwege een psychiatrische aandoening nader onderzoek door een psychiater voorgeschreven. Deze gedragsregel biedt keuringsartsen een grondslag om machinisten psychiatrisch te laten onderzoeken, te beoordelen of een machinist geschikt is om zijn veiligheidstaak naar behoren uit te voeren en hierover aan de spoorwegonderneming te rapporteren.
- Erkenning arts-deskundige
Een participant merkt op dat het schrappen van de afzonderlijke erkenning voor arts-deskundigen ertoe zal leiden dat een (doorgemaakte) psychose gediagnostiseerd wordt door een test-assistent of niet erkende arts, en dat dit voor de keurling tot een onnodig langere periode van onzekerheid zal leiden. De participant verzoekt de voorgestelde wijziging voor wat betreft het schrappen van de afzonderlijke erkenning voor arts-deskundigen te heroverwegen, of in ieder geval de door ILT te hanteren beleidsregels in concept beschikbaar te laten zijn.
De arts-deskundige is een arts die de expertise bezit op het onderwerp waarop hij wordt geraadpleegd. Een test-assistent voldoet dus niet aan de begripsomschrijving van arts-deskundige.
- Overige zienswijzen
Een participant stelt voor om de keuringseisen betreffende een aantal aandoeningen te moderniseren. Ook merkt deze participant op dat wordt gewerkt aan een nieuwe versie van de TSI OPE. Hierin zijn vooralsnog geen periodieke psychologische of psychiatrische onderzoeken opgenomen. De participant merkt verder op dat de periodiciteit van medische keuringen voor machinisten die in Nederland wordt gehanteerd niet in lijn is met deze nieuwe Europese regelgeving.
De in de Machinistenrichtlijn vervatte medische keuringseisen aan machinisten zijn in de Regeling geïmplementeerd. Het gaat hier om minimumeisen die kunnen worden gespecificeerd of aangevuld in de nationale regelgeving. De reden voor het opnemen van psychiatrische eisen voor machinisten is in paragraaf 2.4 van deze toelichting nader toegelicht. De uit de Machinistenrichtlijn voortvloeiende keuringsfrequentie is geïmplementeerd in artikel 9 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. In het algemeen geldt overigens dat aan Europeesrechtelijke verplichtingen pas uitvoering wordt gegeven na het van kracht worden daarvan.

6.2 HUF-toetsen

- Inspectie Leefomgeving en Transport
De ILT merkt in zijn toets op dat het uit oogpunt van handhaving wenselijk is dat een machinist een vrijstelling van de taaleisen voor de aangewezen grensbaanvakken op eerste vordering kan overleggen.
Hierin is reeds voorzien. In artikel 13, zesde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel is geregeld dat een vrijstelling van de taaleisen voor machinisten op aangewezen grensbaanvakken moet worden bijgeschreven op het bevoegdheidsbewijs.
- ProRail
De mogelijkheid om een vrijstelling van de geldende taaleisen te verlenen aan machinisten op aangewezen grensbaanvakken komt zeer tegemoet aan de wens van de sector goederenvervoer en ProRail. ProRail acht de aanpassingen haalbaar en uitvoerbaar.
- VVRV
De VVRV heeft geoordeeld dat het concept goed uitvoerbaar is en heeft over de ontwerp wijzigingsregeling geen inhoudelijke opmerkingen gegeven.



Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

Onderdeel A (wijziging van artikel 1 van de Regeling spoorwegpersoneel 2011)

Artikel 1 wordt vervangen ter wijziging van de begripsomschrijving van arts-deskundige, het toevoegen van een begripsomschrijving van Minister en het in alfabetische volgorde plaatsen van de begrippen en hun omschrijving. De begripsomschrijving van arts-deskundige is gewijzigd, omdat deze arts niet langer door de Minister hoeft te worden erkend. Het keuringsinstituut, dat gebruikmaakt van de diensten van een arts-deskundige, moet in het kader van zijn eigen erkenning reeds aantonen dat het beschikt over de vereiste expertise. De vereiste expertise per medisch terrein blijkt uit de bijlagen bij de Regeling waar de betrokkenheid van een arts-deskundige wordt voorgeschreven.

Onderdeel C (toevoeging paragraaf 3a met artikel 6a aan Regeling spoorwegpersoneel 2011)

In een nieuw artikel 6a worden de grensbaanvakken aangewezen waarvoor de infrastructuurbeheerder vrijstelling kan verlenen van de taaleisen uit de Machinistenrichtlijn.

Onderdeel D (wijziging artikel 7 van de Regeling spoorwegpersoneel 2011)

Paragraaf 4 bevatte al bepalingen over de erkenning van beroepskwalificaties van veiligheidsfunctionarissen op het spoor (anders dan machinisten). Hier worden bepalingen over de erkenning van beroepskwalificaties van examinatoren aan toegevoegd.

Onderdeel E (wijziging artikel 8 van de Regeling spoorwegpersoneel 2011)

In artikel 8, derde lid, wordt gespecificeerd welke documenten een examinerator moet overleggen alvorens de aanvraag tot erkenning van zijn of haar beroepskwalificaties in behandeling kan worden genomen. Het gaat daarbij om een nationaliteitsbewijs dan wel verblijfsvergunning, de relevante bekwaamheidsattesten en een bewijs van beroepservaring.

Onderdeel F (wijziging artikel 9 van de Regeling spoorwegpersoneel 2011)

Met de wijziging van het eerste lid van artikel 9 ontstaat de mogelijkheid om ook een aanpassingsstage of proeve van bekwaamheid te eisen bij aanvragen voor erkenning als examinerator. Op grond van artikel 11, eerste lid, onderdeel b, van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties kan de Minister die het aangaat eisen dat een migrerende beroepsbeoefenaar een aanpassingsstage doorloopt of een proeve van bekwaamheid aflegt, indien het beroep gereguleerde werkzaamheden omvat die niet bestaan in de lidstaat waaruit de migrerende beroepsbeoefenaar afkomstig is. Dit verschil moet blijken uit een opleiding die in Nederland is vereist en wezenlijk verschilt van de opleiding in een andere lidstaat. Dit kan ook bij examinatoren het geval zijn. Ingevolge artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Besluit 2011/765/EU van de Commissie moet een examinerator kennis hebben van relevante examenmethodes en examendocumenten. Deze methodes en documenten verschillen per lidstaat. Zij hebben immers de bevoegdheid deze zelf vast te stellen. Dit punt maakt dan ook onderdeel uit van het examen dat een examinerator aflegt. In een andere lidstaat zal dit mogelijk niet het geval zijn. Daarom wordt in artikel 9 geregeld dat, indien een dergelijke discrepantie wordt vastgesteld, een aanpassingsstage of proeve van bekwaamheid kan worden vereist.

Onderdeel G (wijziging bijlage 1 bij de Regeling spoorwegpersoneel 2011)

In bijlage 1 wordt een onderdeel inzake psychiatrische aandoeningen toegevoegd. Hierdoor gelden deze eisen nu ook voor rangeerders en machinisten. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van het algemene deel van de toelichting.

Onderdelen H en I (wijziging bijlagen 2 en 3 bij de Regeling spoorwegpersoneel 2011)

In de bijlagen 2 en 3 wordt de keuringsinstructie met betrekking tot psychiatrische aandoeningen op een lijn gebracht. Onderzoek naar psychiatrische aandoeningen moet worden verricht door een arts-deskundige – een psychiater – in plaats van een (neuro)psycholoog.

ARTIKEL II

De wijzigingsregeling treedt tegelijk in werking met artikel II, Onderdelen A en Aa van de Verzamelwet lenM 2018 en het Besluit van 22 februari 2019 tot wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 in verband met de toedeling van bevoegdheden aan spoorwegondernemingen inzake examineringen



voor het bevoegdheidsbewijs en enige andere wijzigingen (Stb. 2019, 104). De gelijktijdige inwerking-treding is noodzakelijk, omdat deze regeling uitvoering geeft aan de in het besluit opgenomen wijzigingen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*