

Beheervisie lokaal spoor 2023

Colofon

Datum : 2 november 2022

Versie : Definitief 1

Auteur : Huub Schous

Inhoud

INHOUD.....	2
AFKORTINGEN EN BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	5
AFKORTINGEN.....	5
BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN.....	5
INLEIDING.....	7
1. BELEIDSKADER MOBILITEIT	8
1.1 DOEL BEHEERVISIE	8
1.2 RELATIE TOT ANDERE DOCUMENTEN	9
1.2.1 <i>Opdrachtgeversvisie</i>	9
1.2.2 <i>Beheervisie</i>	9
1.2.3 <i>Strategisch assetmanagement plan (SAMP)</i>	10
1.2.4 <i>Assetmanagement plannen (AMP'en)</i>	10
1.2.5 <i>Jaaropdracht en beheerplan</i>	10
2 WETTELIJK KADER	11
2.1 WET LOKAAL SPOOR	11
2.2 WET PERSONENVERVOER 2000.....	13
2.3 WEGENVERKEERSWET	13
2.4 WET BDU VERKEER EN VERVOER	14
2.5 ARBOWETGEVING	14
2.6 BOUWREGELGEVING.....	14
2.7 OMGEVINGSWET	15
3. ORGANISATORISCH KADER	16
3.1 DE DECENTRALE OVERHEID.....	17
3.1.1 <i>Coördinator veiligheid & vergunningen</i>	17
3.1.2 <i>Bevoegdheden Vervoerregio</i>	18
3.1.3 <i>Aanleg lokale spoorweginfrastructuur</i>	18
3.2 DE BEHEERDER.....	18
3.2.1 <i>Bevoegdheden beheerder</i>	19
3.2.2 <i>Eisen aan de lokale spoorweginfrastructuur</i>	19
3.2.3 <i>Veiligheidsbeheersysteem</i>	19
3.2.4 <i>Installatieverantwoordelijke</i>	20
3.2.5 <i>Toegangsovereenkomst</i>	20
3.2.6 <i>Ongevalsonderzoek</i>	20
3.3 DE VERVOERDER	20
3.3.1 <i>Bevoegdheden vervoerder</i>	20
3.3.2 <i>Eisen aan spoorvoertuigen</i>	20
3.3.3 <i>Eisen aan personeel</i>	21
3.3.4 <i>Veiligheidsbeheersysteem</i>	21
3.3.5 <i>Toegangsovereenkomst</i>	21
3.3.6 <i>De verkeersleiding</i>	22
3.3.7 <i>Calamiteitenorganisatie</i>	22
3.3.8 <i>Piket</i>	22
3.3.9 <i>Ongevalsonderzoek</i>	22
3.3.10 <i>VRI</i>	22
3.4 TOEZICHT EN HANDHAVING.....	22
3.4.1 <i>Toezicht</i>	22
3.4.2 <i>Handhaving</i>	23
3.4.3 <i>Toezicht en handhaving bouwregelgeving</i>	23
3.5 SAMENWERKINGSVERBANDEN EN ADVIESORGANEN.....	23

3.5.1	<i>Safety Board</i>	23
3.5.2	<i>Veiligheidsoverleg</i>	24
3.5.3	<i>Configuration Control Board</i>	24
3.5.4	<i>Cyber Security Board</i>	24
4.	ASSETMANAGEMENT	25
4.1	STRATEGIE EN PLANNING	25
4.2	ASSETMANAGEMENT BESLISSINGEN	26
4.3	DOORLOPEN LEVENSCYCLUS	27
4.3.1	<i>Muteren & Uitbreiden</i>	27
4.3.2	<i>Ter beschikking stellen infra</i>	27
4.3.3	<i>Instandhouden</i>	27
4.3.4	<i>Regisseren & programmeren</i>	28
4.4	RISICO MANAGEMENT & EVALUATIE VOOR ASSETMANAGEMENT	28
4.5	ASSET INFORMATIE	28
4.6	MENS EN ORGANISATIE	28
5	VEILIGHEIDSFILOSOFIE	29
5.1	VEILIGHEIDSDOELSTELLINGEN	29
5.2	VEILIGHEIDSPRINCIPES	29
5.2.1	<i>Voorzorgsbeginsel</i>	29
5.2.2	<i>Stand Still principe</i>	30
5.2.3	<i>ALARP</i>	30
5.2.4	<i>Zelfredzaamheid en Safe Haven</i>	30
5.3	RISICOBENADERING VOOR RAILVEILIGHEID	31
5.3.1	<i>Risicobeoordeling voor railveiligheid</i>	31
5.3.2	<i>Risicoclassificatie voor railveiligheid</i>	32
5.3.3	<i>Risicobeheersing voor railveiligheid</i>	34
5.4	RISICODRAGERS IN HET RAILVERKEERSYSTEEM	35
5.5	VEILIGHEIDSBEBEERSYSTEEM	35
5.6	VEILIG WERKEN AAN DE INFRA	36
6	VERGUNNINGEN WET LOKAAL SPOOR	37
6.1	VERGUNNINGEN VOOR WERKZAAMHEDEN IN OF NABIJ HET SPOOR	37
6.2	VERGUNNINGEN VOOR INDIENSTSTELLINGEN	38
6.2.1	<i>Procesverloop indienstellingen</i>	38
6.2.2	<i>Voorlopig informatiedossier</i>	39
6.2.3	<i>Informatiedossier</i>	39
6.2.4	<i>Safety case</i>	39
6.2.5	<i>ISA verklaring</i>	39
6.2.6	<i>Behandeling Safety Board</i>	40
6.2.7	<i>Schriftelijke verklaring toezichthouder</i>	40
6.2.8	<i>Vergunningverlening</i>	40
6.2.9	<i>Uit dienst nemen</i>	40
6.3	EUROPESE REGELGEVING	41
6.3.1	<i>CENELEC 50126</i>	41
6.3.2	<i>CSM REA</i>	42
6.4	LOKALE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR	43
6.4.1	<i>Tijdelijke buitengebruikname</i>	43
6.4.2	<i>Ingebruikname</i>	44
6.4.3	<i>Schorsen en intrekken vergunning indienstelling infra</i>	44
6.5	SPOORVOERTUIGEN	44
6.5.1	<i>Nieuwe spoorvoertuigen</i>	45
6.5.2	<i>Aanmerkelijke wijzigingen aan spoorvoertuigen</i>	45
6.5.3	<i>Werkvoertuigen</i>	45
6.5.4	<i>Museumvoertuigen</i>	46

BIJLAGE I – RASCI TABEL.....	47
BIJLAGE II – PRESTATIE INDICATOREN	48
BIJLAGE III – RISICOMATRIX ASSETMANAGEMENT	50

© Vervoerregio Amsterdam 2022

Afkortingen en begripsomschrijvingen

Afkortingen

ALARP	As Low As Reasonably Practicable
AWB	Algemene wet bestuursrecht
Bls	Besluit Lokaal Spoor
BORI	Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur
B&W	Burgemeester en Wethouders
CBTC	Communication Based Train Control
CCB	Configuration Control Board
CCV	Communicatie Centrum Vervoer
CSM	Common Safety Methods
DB	Dagelijks Bestuur
ISA	Independent Safety Assessor
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IPvE	Integraal Programma van Eisen
KOP	Kinematisch omgrenzingsprofiel
KPI	Kern/Kritische Prestatie Indicator
LCC	Life Cycle Cost
MBV	Melding Bijzonder Voorval
MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma tram/metro
ODNZKG	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
OHD	Overheidshulpdiensten
PVR	Profiel van vrije ruimte
Rls	Regeling Lokaal Spoor
RVV	Reglement verkeersregels en verkeerstekens
SAMP	Strategisch Assetmanagementplan
STS	Stop Tonend Sein
TBGN	Tijdelijke buitengebruikname (van de railinfrastructuur)
VBS	Veiligheidsbeheersysteem
V&OR	Verkeer en Openbare Ruimte (gemeente Amsterdam)
Wls	Wet Lokaal Spoor
WP 2000	Wet personenvervoer 2000

Begripsomschrijvingen

Aanrijding

Incident waarbij een openbaar vervoer voertuig onbedoeld in aanraking komt met risicodragers.

Botsing

Incident waarbij een voertuig onbedoeld met een ander voertuig of object in aanraking komt.

Calamiteit

Incident of gevaar met catastrofale gevolgen, waarbij dood of ernstige verwonding van meerdere personen en/of aanzienlijk materiële schade is, of dreigt te ontstaan met als gevolg ernstige versturende effecten op het OV-systeem en/of op diensten van deelnemers aan het OV-systeem.

Ernstig ongeval

Ongeval met ten minste één dodelijk slachtoffer, ernstige verwonding van een persoon of personen of met beduidende schade.

Gebeurtenis

Optreden van of wijziging in een bepaalde combinatie van omstandigheden.

Gevaar

een situatie of gebeurtenis, waarin het risico ongewenst of ontoelaatbaar verhoogd is, waarbij een ongeval of calamiteit zou kunnen plaatsvinden;

Hazard Log

Document waarin veiligheidsrisico's en de bijbehorende mitigerende maatregelen worden beschreven om tot een geaccepteerd veiligheidsniveau te komen.

Incident

Een onbedoeld plotseling optredende gebeurtenis, waarbij door de gebeurtenis op zichzelf of in combinatie met een ander gebeurtenis de veiligheid van het OV in het geding is.

Informatiedossier

Document waarin de technische specificaties van de lokale railinfrastructuur of van een spoorvoertuig wordt beschreven en gedocumenteerd en waarin wordt aangetoond dat de infrastructuur of het spoorvoertuig voldoet aan de eisen uit art 5 en 6.1 van de WIs of de artt 32 en 33 WIs.

Line of Sight

De ruggengraat van een goed assetmanagementsysteem is de verbinding tussen de strategische assetmanagementdoelen en de operationele activiteiten o.b.v. ISO55000

Ongeval

Ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks van gebeurtenissen met schadelijke gevolgen.

Raakvlakken

Alle punten van interactie tijdens de levenscyclus van een systeem of subsysteem, met inbegrip van de exploitatie en het onderhoud, waarop verschillende actoren in de spoorwegsector samenwerken om de risico's beheren

Railverkeersysteem

Het samenhangend stelsel van technische, organisatorische, procedurele middelen ter uitvoering van het vervoer per tram en metro.

Risico

De kans op een ongewenste gebeurtenis in combinatie met de ernst van het gevolg van die gebeurtenis.

Risicoanalyse

Proces dat tot doel heeft de aard van het risico, de onderliggende oorzaken en de gevolgen te begrijpen en het risiconiveau vast te stellen.

Risicodrager

Een risicodrager is iemand die bloot staat aan een risico dat door het railverkeersysteem wordt veroorzaakt.

Risicomatrix

Instrument dat gebruikt wordt bij een risicobeoordeling.

Spoorwegveiligheidsrichtlijn

Richtlijn (EU) 2016/798 (PbEU L 2016,138).

Veiligheid

Veiligheid is de mate van afwezigheid van potentiële oorzaken van een gevaarlijke situatie of de mate van aanwezigheid van beschermende maatregelen tegen deze potentiële oorzaken tot op een aanvaardbaar niveau.

Voorlopig Informatiedossier

Document waarin de technische specificaties van de lokale railinfrastructuur of van een spoorvoertuig wordt beschreven en gedocumenteerd en waarin wordt aangetoond dat de infrastructuur of het spoorvoertuig voldoet aan de (veiligheids)eisen uit art 5 en 6.1 van de WIs of de artt 32 en 33 WIs. Het voorlopig informatiedossier is bedoeld om vast te stellen of een wijziging een aanmerkelijke wijziging is in de zin van art 10 of 33 WIs.

Waar in dit document staat 'Vervoerregio' wordt bedoeld de Vervoerregio Amsterdam.

Inleiding

De Wet lokaal spoor verplicht de Vervoerregio om eens per vier jaar een beheervisie op te stellen ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer.

Vanuit de Wet lokaal spoor is de Vervoerregio eindverantwoordelijk voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid, doelmatigheid en veiligheid van de lokale spoorwegen binnen haar gebied. GVB Infra is als beheerder verantwoordelijk voor een veilige infrastructuur. GVB exploitatie is als vervoerder verantwoordelijk voor de veilige afhandeling van het vervoerproces en voor de veiligheid van de spoorvoertuigen. Samenwerking tussen deze drie partijen is onontbeerlijk. De beheervisie is dan ook tot stand gekomen in nauwe samenwerking met GVB exploitatie en GVB Infra.

De Beheervisie sluit aan bij het nieuwe veiligheidsconcept voor de brandveiligheid van de Oostlijntunnel van de metro, zoals vastgesteld door burgemeester en wethouders van Amsterdam op 9 december 2021.

Deze beheervisie is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 24 november 2022 en treedt in werking op 1 januari 2023.

Met de inwerkingtreding van deze Beheervisie lokaal spoor 2023 vervalt de Beheervisie lokaal spoor van de Vervoerregio Amsterdam 2022 van 23 november 2021.

1. Beleidskader mobiliteit

In Amsterdam en de regio hebben we te maken met een groeiend aantal inwoners en een daarbij behorende bereikbaarheidsvraag. Een geoliede reizigersmachine als onderdeel van een integraal en slim werkend OV-systeem is noodzakelijk als drager van stedelijke mobiliteit en maakt banen en activiteiten mogelijk. Dit betekent vaak en snel reizen in een brede stedelijke ring. Met slimme en logische verbindingen tussen metro, bus, tram en aansluiting op trein en mogelijkheid om makkelijk per fiets of auto een station of halte te bereiken.

Om tot die geoliede reizigersmachine en een robuust, integraal OV-systeem te komen, is een sterke(re) samenwerking met heldere rolverdeling nodig tussen Vervoerregio, GVB en de gemeente Amsterdam.

De Vervoerregio, GVB en de Gemeente Amsterdam zien door een verbeterde samenwerking kansen voor de eigen organisaties, maar vooral ook zien zij kansen voor de reiziger. Door duidelijkheid te scheppen over wie waarover gaat, ontstaat er meer vertrouwen en werkplezier in het samenwerken aan het openbaar vervoer. Door eenzelfde stip op de horizon over de ambities op het gebied van OV en integraliteit in werk, ontstaan logische keuzes die uiteindelijk hetzelfde doel hebben. Investeringszaken zullen elkaar daardoor versterken en tot het realiseren van mooie projecten en innovaties leiden; denk aan emissieloos rijden, het beter laten aansluiten van de fiets of andere modaliteiten op het OV en het optimaliseren van het aanbod openbaar vervoer door stad en regio.

In 2022 moet het fundament van de nieuwe samenwerking staan. Het GVB is een krachtige, gemoderniseerde uitvoeringsorganisatie die het stedelijk OV exploiteert en het beheer, onderhoud van het rail- en metronetwerk aanstuurt en OV projecten uitvoert. De Vervoerregio is een stevig en verantwoordelijk opdrachtgever op strategisch bestuurlijk niveau als systeemverantwoordelijke en financier van het OV. De gemeente is de verantwoordelijke overheid voor de mobiliteit en openbare ruimte in Amsterdam met een sterke beleidsvisie hoe de reiziger het beste te kunnen bedienen. Daarbij is de gemeente aandeelhouder van GVB. Voor de bijzondere infrastructurele projecten vormt de gemeente een nieuwe expertdirectie.

Om dit alles te realiseren is een goed beheer en onderhoud van de lokale spoorweginfrastructuur een vereiste. Met deze Beheervisie stelt het dagelijks bestuur van de Vervoerregio de kaders vast ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer.

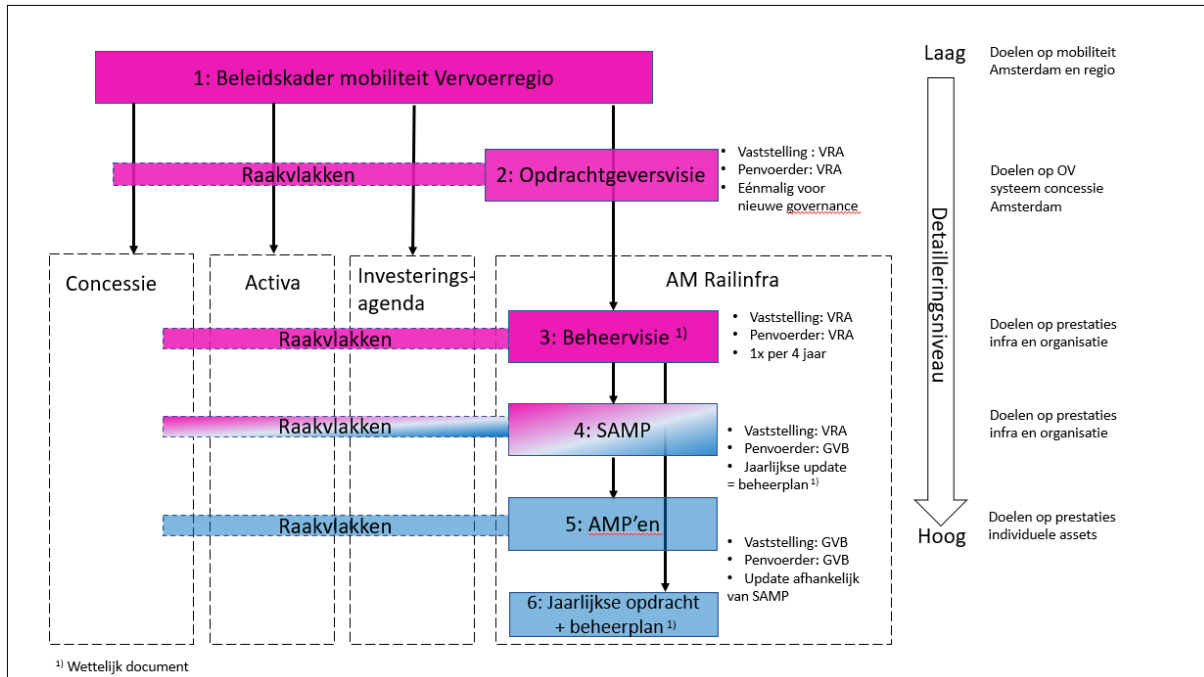
1.1 Doel Beheervisie

De Beheervisie heeft de volgende doelstellingen:

1. invulling geven aan art 17 WIs en beschrijven van de relatie tussen de Vervoerregio als decentrale overheid, GVB Infra als beheerder en GVB Exploitatie als vervoerder ten aanzien van kwaliteit, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid en prijs- kwaliteitverhoudingen;
2. bieden van een integratiekader van afspraken over vervoer, realisatie van nieuwe infrastructuur alsmede beheer & onderhoud;
3. vastleggen van rollen en taken om de samenwerking binnen de Vervoerregio Amsterdam en de inliggende gemeenten als beheerders van de openbare ruimte efficiënt en effectief voort te zetten;
4. vaststellen en kunnen toetsen van het jaarlijkse beheerplan van de beheerder op basis van het gewenste kwaliteitsniveau van de metro- en traminfrastructuur in de regio Amsterdam;
5. transparante en traceerbare afspraken maken over samenwerking en (werk) processen.

1.2 Relatie tot andere documenten

De Beheervisie heeft vanuit de WIs een wettelijke status, maar is in de opbouw van documenten nevenschikt aan de opdrachtgeversvisie van de Vervoerregio.



Het huis van documenten schematisch weergegeven

1.2.1 Opdrachtgeversvisie

In de opdrachtgeversvisie definieert de Vervoerregio de gewenste inrichting en sturing van de nieuwe governance. Dit is een éénmalige document **dat** hoort bij de transitieperiode. De opdrachtgeversvisie vertaalt strategische opgaven naar doelen voor het OV systeem Amsterdam. De Vervoerregio gaat sturen op een hoogwaardig, duurzaam en inclusief OV systeem. Deze doelen kunnen alleen bereikt worden door goede prestaties op het gebied van concessie, BORI, activa en de investeringsagenda. De opdrachtgeversvisie geeft een omschrijving van deze raakvlakken.

De opdrachtgeversvisie geeft de volgende eisen aan het beheer, onderhoud en vervanging van de OV-infrastructuur:

- compliant – de infrastructuur en werkwijzen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
- veilig – de systeemveiligheid en, veilig werken zijn voldoende geborgd;
- betaalbaar – de prestaties zijn doelmatig, prestaties worden gerealiseerd tegen minimale kosten;
- beschikbaar en betrouwbaar – borgen van de exploitatie van tram en metro met minimale verstoringen;
- toekomstvast – investeringen passen binnen de visie en ontwikkeling van het OV-systeem op lange termijn;
- duurzaam – (het beheer van) de infrastructuur draagt bij aan duurzame mobiliteit, inzet van hernieuwbare energie, beperking van energiegebruik en circulariteit;
- beleving – positieve beleving ten aanzien van de Vervoerregio in de ogen van stakeholders (deze doelstelling is later toegevoegd).

1.2.2 Beheervisie

In deze beheervisie is een verdere uiteenzetting van de doelstellingen op het gebied van infrastructuur, dus compliant, veilig, betaalbaar, beschikbaar en betrouwbaar, toekomstvast, duurzaam en beleving, omschreven. De beheervisie richt zich met name op het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Deze doelstellingen kunnen echter alleen gerealiseerd worden door goede afstemming met activa, concessie en de investeringsagenda.

1.2.3 Strategisch assetmanagement plan (SAMP)

In het SAMP worden de doelstellingen uit deze beheervisie verder vertaald naar lange termijn afwegingen binnen het beheer en onderhoud van de railinfra. Om dit te bereiken is in het SAMP een risicomatrix gedefinieerd.

1.2.4 Assetmanagement plannen (AMP'en)

In de AMP'en worden de doelstellingen uit het SAMP vertaald naar doelen en beheer- en onderhoudsplannen per assettype.

1.2.5 Jaaropdracht en beheerplan

De beheer- en instandhoudingsactiviteiten van een desbetreffend jaar, die volgen uit het SAMP en de AMP'en, zullen worden geformuleerd in het beheerplan. In het beheerplan geeft de beheerder tevens aan hoe invulling gegeven wordt aan de prestatie indicatoren en de daaraan gekoppelde grens- en bodemwaarden. Het beheerplan zal als onderbouwing gebruikt worden om bekostiging bij de Vervoerregio aan te vragen.

2 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de lokale spoorwegen wordt primair beheerst door de Wet lokaal spoor, de Wegenverkeerswet, de Wet personenvervoer, het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de Wet BDU verkeer en vervoer, alsmede de daarbij behorende onderliggende regelgeving.

2.1 Wet lokaal spoor

Op 1 december 2015 is de vernieuwde wetgeving voor lokaal spoor in werking getreden. We spreken van de Wet lokaal spoor (Wls), maar tegelijk met deze wet traden ook in werking: het Besluit lokaal spoor (Bls) en de Regeling lokaal spoor (Rls) waarin de wettelijke bepalingen nader uitgewerkt worden. Op 14 december 2013 is ook een aanwijzingsbesluit in werking getreden waarin staat welke netwerken onder de Wls vallen. Het gaat dus niet om één wet, maar om een pakket van regelgeving. Deze wetgeving heeft betrekking op tram en op metro. Hieronder een korte toelichting.

Vanuit de Wet lokaal spoor liggen de volgende bevoegdheden bij de Vervoerregio:

- aanwijzen van een beheerder en het maken van afspraken met beheerder over de uitvoering van het beheer;
- verlenen van een veiligheidscertificaat aan de vervoerder;
- aanwijzen van een verkeersleiding;
- aanwijzen van de keuringsinstantie van veiligheidsfuncties en het vaststellen van keuringseisen en protocollen;
- het vaststellen van verkeersregels op de lokale spoorweginfrastructuur;
- verlenen van vergunningen voor indienstelling van nieuwe of aangepaste lokale spoorweginfrastructuur;
- verlenen van vergunningen voor indienstelling van nieuwe of aangepaste spoorvoertuigen;
- verlenen van vergunningen voor het verrichten van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorinfrastructuur;
- opstellen van een Visie lokaal spoor die kaderstellend is voor de beheerder en toetsingscriteria geeft voor de veiligheid op het lokaal spoor, via het stellen van prestatienormen die betrekking hebben op de kwaliteit, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, doelmatigheid en veiligheid van de lokale spoorweginfrastructuur;
- het verstrekken van financiële middelen ter realisatie van de gemaakte afspraken.

Wet lokaal spoor

Wet van 10 juli 2013, houdende regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor), Stb 2013, 528.

Hoofdstuk 1 van deze wet is in werking getreden op 14 december 2013. De overige hoofdstukken zijn in werking getreden op 1 december 2015. De bepalingen met betrekking tot bestaand personeel met een veiligheidsfunctie traden in werking op 1 december 2016.

De Wet lokaal spoor gaat uit van een splitsing tussen de decentrale overheid, de beheerder en de vervoerder. De decentrale overheid is eindverantwoordelijk voor de lokale spoorwegen binnen haar territorium. Dit is de vervoerregio Amsterdam. De beheerder is verantwoordelijk voor het beheer van de lokale spoorwegen. Dit is GVB Infra. De vervoerder is verantwoordelijk voor vervoer, materieel en personeel. Dit is GVB Exploitatie. GVB Exploitatie is tevens aangewezen als verkeersleider. Daarnaast kent de Wls de toezichthouder. Dat is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Besluit lokaal spoor

Besluit van 23 mei 2014 tot het vaststellen van regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Besluit lokaal spoor), 2014, Stb 204.

Het Besluit lokaal spoor is in werking getreden op 1 december 2015.

In het Besluit lokaal spoor wordt een aantal bepalingen uit de Wet lokaal spoor nader uitgewerkt. Bijvoorbeeld welke elementen tot de infrastructuur behoren (waaronder de installaties voor de veiligheid en het seinwezen, in de Amsterdamse metro is dat het systeem Communication Based Train Control – CBTC).

In het Besluit is ook vermeld dat er wettelijk gezien slechts twee veiligheidsfuncties zijn vastgesteld (en dat zijn de bestuurder van een spoorvoertuig en de functionaris die belast is met uitvoeren van de verkeersleidingstaken).

Regeling lokaal spoor

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 mei 2015, nr IENM/BSK2015/74417, houdende vaststelling van regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Regeling lokaal spoor), Stct 13303.

In de Regeling worden WIs en BIs nader uitgewerkt. Het gaat soms om zeer gedetailleerde zaken, waaronder:

- eisen aan de infrastructuur;
- eisen aan de voertuigen;
- eisen aan het veiligheidsbeheersysteem;
- eisen aan het personeel en de bedrijfsspas.

De regeling is in werking getreden op 1 december 2015.

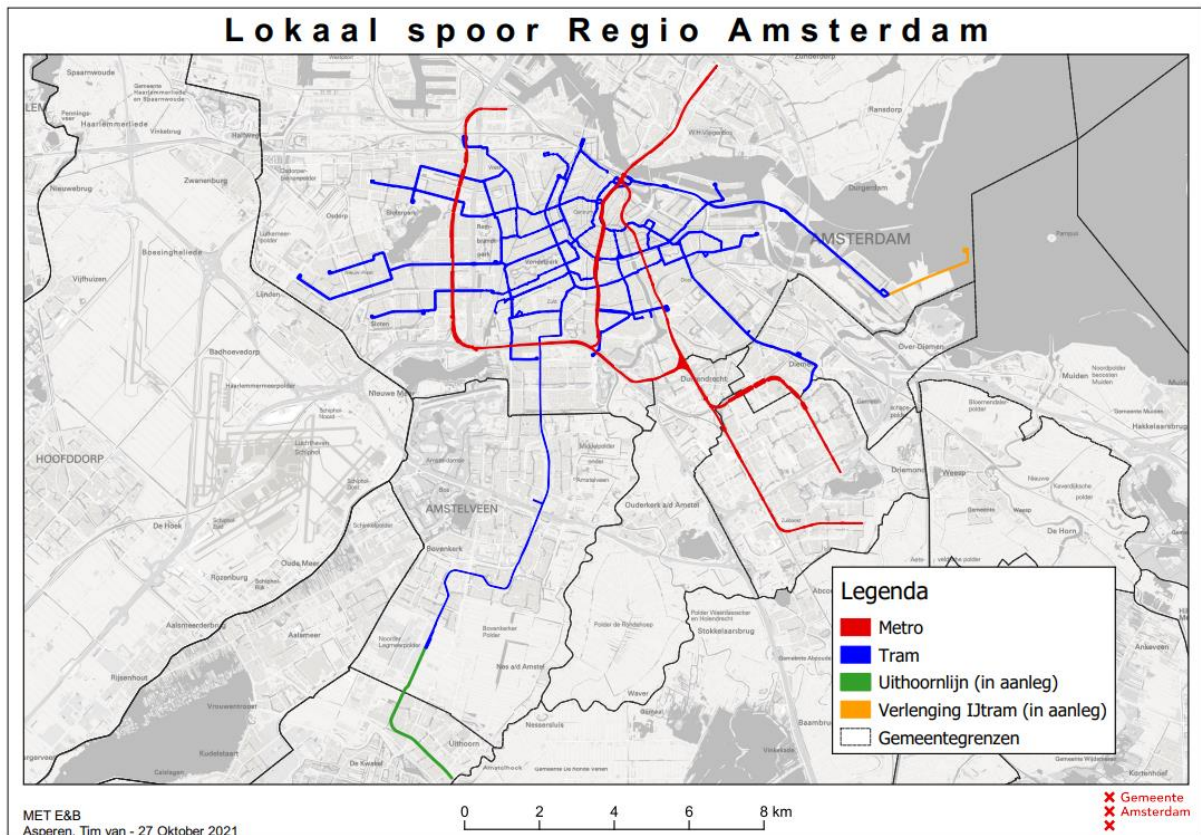
Aanwijzingsbesluit

Besluit van 25 november 2013 tot aanwijzing van lokale spoorwegen, Stb 529, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 4 oktober 2019, Stb 351.

Het besluit geeft twee zaken aan:

- het geldende regime in relatie tot de Europese Richtlijnen met een verwijzing naar art 3.-1 WIs waarmee de regels ten aanzien van operabiliteit buiten toepassing worden verklaard;
- welke spoorwegen als lokale spoorwegen zijn aangewezen.

Het Aanwijzingsbesluit is in werking getreden op 14 december 2013.



Overzicht van lokale spoorwegen binnen de Vervoerregio Amsterdam

2.2 Wet personenvervoer 2000

Het openbaar personenvervoer is gebaseerd op een concessiesysteem. Het wettelijk kader hiervoor wordt primair beheerst door: de Wet personenvervoer 2000, het Besluit personenvervoer 2000 en het Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer.

Wet personenvervoer 2000

Wet van 6 juli 2000 houdende regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer, Stb 314, zoals laatstelijk gewijzigd in 2020, Stb 249.

Vanuit de Wet personenvervoer 2000 liggen de volgende bevoegdheden bij de Vervoerregio:

- verlenen van een concessie voor openbaar vervoer
- verlenen van subsidies ten behoeve van de exploitatie van openbaar vervoer

Artikel 32 lid h van de WP2000 schrijft voor dat in een concessie eisen worden verbonden aan het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel binnen het openbaar vervoer.

Besluit personenvervoer 2000

Besluit personenvervoer van 14 december 2000 houdende vaststelling van een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Wet personenvervoer 2000 Stb 563, laatstelijk gewijzigd in 2019, Stb 242.

In het besluit zijn bepalingen uit de Wet personenvervoer 2000 nader uitgewerkt, zoals technische details aan voertuigen, uitzonderingsbepaling op de Wp 2000, uitvoeringsbepalingen vanuit Europese regelgeving, het verschaffen van reizigersinformatie, vereisten aan vergunningen, concessies en aanbestedingen, alsmede de plicht om gebruik te maken van de OV Chipkaart.

Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer

Besluit van 31 maart 2011, houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen, Stb 225.

Stelt voorwaarden vast waar toegankelijke voertuigen en haltes en stations aan moeten voldoen voor personen met een functiebeperking. De bepalingen van dit besluit zijn gericht op het onbelemmerd gebruik maken van het openbaar vervoer van mensen met een functiebeperking die zich in de samenleving zelfstandig kunnen bewegen. Het gaat om een geheel van maatregelen en voorzieningen met betrekking tot het betreden, gebruiken of verlaten van het openbaar vervoer en daartoe behorende haltes en stations, alsmede het organiseren van het gebruik van dat vervoer, ten behoeve van mensen met een functiebeperking.

2.3 Wegenverkeerswet

Als railvoertuigen zich mengen met het wegverkeer, zoals bij trams het geval is, bevinden zij zich veelal tevens op de openbare weg. Hier is de volgende wetgeving van kracht:

- Wegenverkeerswet van 1994;
- Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.

Wegenverkeerswet

Wegenverkeerswet van 1994, stb 475, zoals laatstelijk gewijzigd in 2010, Stb 259, zoals laatstelijk gewijzigd in 2018, Stb 347.

Betreft de verkeersregels voor de openbare weg. Geldt dus voor de Railvoertuigen als zij zich mengen in het wegverkeer.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, Stb 459, zoals laatstelijk gewijzigd in 2018, Stb 184.

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) betreft de verkeersregels voor de openbare weg, waaronder in een bijlage de verkeerstekens. Geldt dus voor de Railvoertuigen als zij zich mengen in het wegverkeer.

Regeling verkeerslichten

Regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat van 15 december 1997, Stcrt 1997, 245, laatstelijk gewijzigd in 2019, Stcrt 23214.

Deze ministeriële regeling stelt regels ten aanzien van verkeersregelininstallaties, waaronder expliciet tram/buslichten (negenogen).

2.4 Wet BDU verkeer en vervoer

Wet van 23 december 2004, Stb 28, als laatstelijk gewijzigd in 2017, Stb 139. Deze wet regelt het verstrekken van middelen aan provincies en regionale openbare lichamen ten behoeve van de uitvoering van een integraal verkeer- en vervoerbeleid.

Vanuit de Wet BDU liggen de volgende bevoegdheden bij de Vervoerregio:

- verstrekking middelen voor de subsidieverlening ten behoeve van de exploitatie van het openbaar vervoer, inclusief beheer, onderhoud en vervanging van infrastructuur
- subsidiëren of financieren van aanleg van infrastructuur

Op basis van deze wet ontvangt de Vervoerregio Amsterdam van het Rijk de middelen die zij vervolgens aanwendt om de beheerder en de vervoerder te financieren.

2.5 Arbowetgeving

De arbeidsomstandigheden worden gereguleerd vanuit de Arbowet en het daarbij behorende Arbobesluit. Deze regelgeving is van belang voor de veiligheid, gezondheid en het welzijn. Dit is van toepassing op allen die in het railverkeerssysteem werkzaam zijn.

Arbidsomstandighedenwet

Wet van 18 maart 1999, Stb 184, als laatstelijk gewijzigd in 2017, Stb 22. Deze wet regelt de bepalingen voor verbetering van de arbeidsomstandigheden.

In deze wet zijn de belangrijkste regels geformuleerd, waaronder de verplichting tot het opstellen van een risico inventarisatie en evaluatie.

Arbidsomstandighedenbesluit

Besluit van 15 januari 1997, Stb 60, laatstelijk gewijzigd in 2020, Stb 483.

In dit besluit zijn de nadere regels voor de arbeidsomstandigheden uitgewerkt. Van belang voor de werkzaamheden in het kader van beheer zijn in ieder geval de artt 3.4 aangaande elektrische installaties en afdeling 5 aangaande het bouwproces, alsmede de regels omtrent het opstellen van een veiligheids- en gezondheidsdossier (art 2.30 Arbobesluit).

NEN normen

Voor de elektrische installaties van het railverkeerssysteem zijn tevens van belang de vigerende NEN-normen, te weten:

- NEN EN 50110 norm voor elektrische installaties algemeen;
- NEN EN 3140 voor laagspanning;
- NEN EN 3840 voor hoogspanning.

2.6 Bouwregelgeving

Voor de veiligheid van het railverkeerssysteem is, met name voor tunnels, de bouwregelgeving van belang. De belangrijkste bepalingen zijn vastgelegd in de Woningwet en het Bouwbesluit 2012.

Woningwet

Wet van 29 augustus 1991, Stb 439, zoals laatstelijk gewijzigd in 2021, Stb 167.

Deze wet bevat voorschriften aangaande de staat van bouwwerken, het gebruik ervan, de eventuele sloop en de welstand. Tevens bevat de wet regels omtrent handhaving alsmede dwang- en strafbepalingen. De Woningwet is de kapstok voor het Bouwbesluit 2012.

Bouwbesluit 2012

Besluit van 29 augustus 2011, Stb 416, zoals laatstelijk gewijzigd in april 2021, Stb 147.

Het Bouwbesluit bevat (vooral technische) voorschriften waar bouwwerken aan moeten voldoen uit het oogpunt van veiligheid gezondheid, bruikbaarheid en milieu. Het Bouwbesluit 2012 kent drie soorten regels:

- regels waaraan een bouwwerk moet voldoen;
- regels waaraan het gebruik van een bouwwerk moet voldoen;
- regels waaraan tijdens het bouwen aan moet worden voldaan (inclusief sloopwerkzaamheden).

De procedurele voorschriften over de 'melding brandveilig gebruik', verplicht voor ieder bouwwerk waarin meer dan vijftig personen worden toegelaten, maken eveneens deel uit van het Bouwbesluit 2012. Metrostations al dan niet ondergronds en tunnels, vallen onder het Bouwbesluit 2012.

2.7 Omgevingswet

De Omgevingswet treedt naar verwachting op 1 juli 2023 in werking. Deze wet bundelt de wet en regelgeving over bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur in één wettelijk stelsel. Dit heeft voor het railverkeersysteem van de Vervoerregio vooral tot gevolg dat vergunningen voor werkzaamheden in of nabij de infrastructuur vanaf dan worden verleend op basis van de Omgevingswet in plaats van de Wet lokaal spoor.

De vergunning om te mogen werken in of nabij de lokale spoorweg wordt dan een omgevingsvergunning voor de beperkingengebiedactiviteit met betrekking tot lokaal spoor genoemd. Deze vergunningen zullen – net als nu - in mandaat door GVB Infra B.V. namens het dagelijks bestuur worden verleend. Het ruimtelijk profiel, dat in de Omgevingswet beperkingengebied voor het lokaal spoor wordt genoemd, moet worden opgenomen in de omgevingsplannen van de gemeenten met lokaal spoor. Voor de periode dat dit nog niet is opgenomen in het omgevingsplan (vanwege overgangsrecht), worden de vergunningaanvragen beoordeeld op basis van het ruimtelijk profiel op basis van de huidige Wet lokaal spoor. Op dit moment geldt nog het ruimtelijk profiel zoals door de gemeente Amsterdam vastgesteld. Dit ruimtelijk profiel wordt voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet door het dagelijks bestuur vastgesteld en bekendgemaakt.

Ook kan er in bepaalde gevallen in verband met de toets aan de geluidvoorschriften een aparte omgevingsvergunning nodig zijn voor het aanleggen of wijzigen van een lokale spoorweg (de zogenaamde binnenplanse vergunning omgevingsplanactiviteit geluid weg of spoorweg).

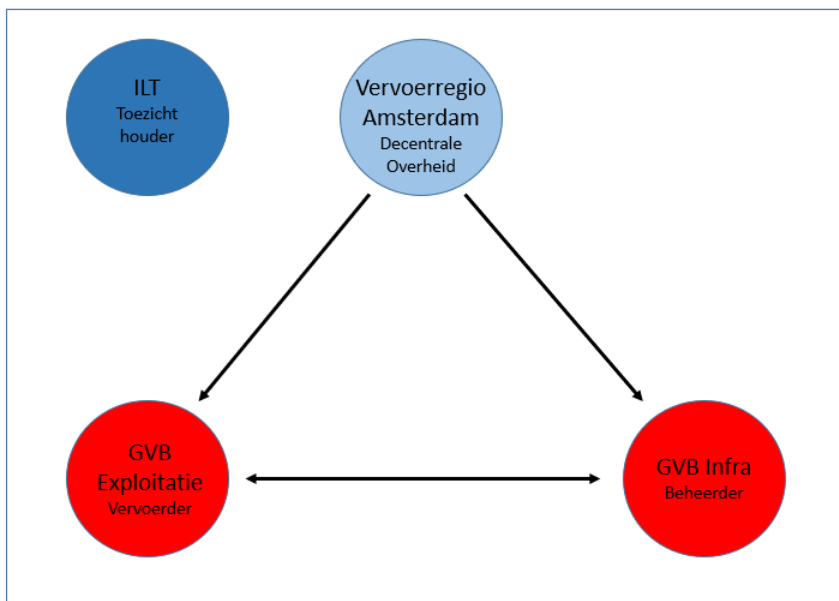
Tevens zal met de inwerkingtreding van de Omgevingswet het Bouwbesluit vervallen en vervangen worden door het Besluit bouwwerken leefomgeving.

De Beheervisie zal indien nodig op de nieuwe regelgeving worden aangepast.

3. Organisatorisch kader

De WIs noemt vier partijen die ieder een eigen verantwoordelijkheid toegeedeeld krijgen. Dit zijn de decentrale overheid, de beheerder, de vervoerder en de toezichthouder. Het is daarbij van belang om de verantwoordelijkheden van deze partijen helder te hebben. Deze zijn als volgt:

- de decentrale overheid is eindverantwoordelijk voor het railverkeerssysteem van de lokale spoorweginfrastructuur binnen haar gebied, in Amsterdam is dit de Vervoerregio Amsterdam;
- de beheerder wordt aangewezen door de decentrale overheid en is verantwoordelijk voor het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, in Amsterdam is dit GVB Infra;
- de vervoerder voert zijn taken uit op basis van een concessie op grond van de Wet personenvervoer en is verantwoordelijk voor een veilige afhandeling van het vervoersproces, in Amsterdam is dit GVB Exploitatie;
- de toezichthouder is verantwoordelijk voor toezicht op de uitvoering van de WIs, alsmede voor het afgeven van verklaring voor vergunningen en aanwijzingen welke worden afgegeven op grond van de WIs. De minister van Infrastructuur en waterstaat heeft ILT aangewezen als toezichthouder voor de WIs.
- rechthebbenden hebben een rol bij aanwijzing beheerder en vergunningverlening.



Schema WIs met genoemde partijen

RASCI

De taken en bevoegdheden van de partijen zijn uitgewerkt in een RASCI-tabel, zie bijlage I.

RASCI staat voor:

R: Responsible - Wie voert het uit (m.n. kritische taken);

A: Accountable - Wie is eindverantwoordelijk (moet autoriseren);

S: Support - Wie ondersteunt de uitvoering (optioneel te gebruiken);

C: Consulted - Wie moet worden geraadpleegd over het resultaat (kan beïnvloeden);

I: Informed - Wie moet (evt. achteraf) worden geïnformeerd over het eindresultaat.'

Veiligheidsbeheersystemen.

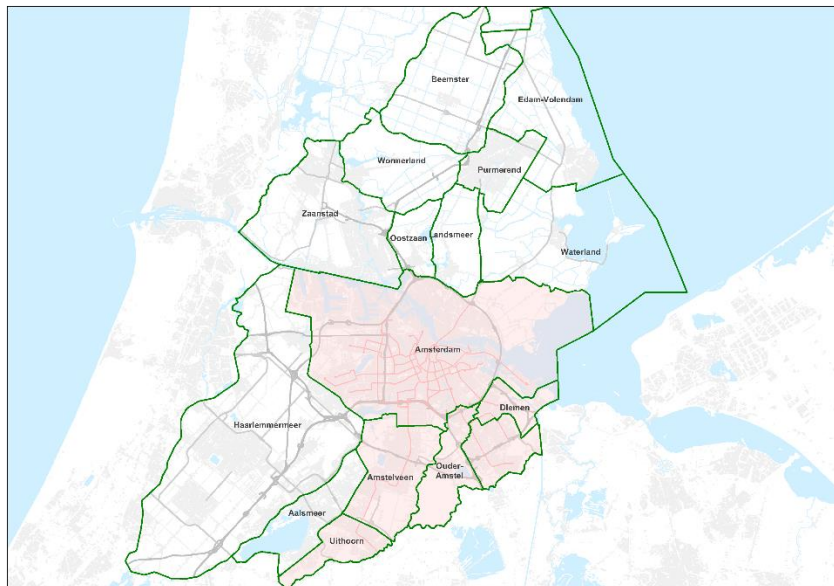
De beheerder en de vervoerder beschikken ieder over een eigen veiligheidsbeheersysteem.

3.1 De decentrale overheid

De rol van decentrale overheid wordt binnen het werkgebied van de Vervoerregio Amsterdam uitgevoerd door de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio is een samenwerkingsverband van 14 gemeenten volgens de Wet op de gemeenschappelijke regelingen en omvat de volgende gemeenten:

1. Aalsmeer
2. Amstelveen
3. Amsterdam
4. Diemen
5. Edam-Volendam
6. Haarlemmermeer
7. Landsmeer
8. Oostzaan
9. Ouder-Amstel
10. Purmerend
11. Uithoorn
12. Waterland
13. Wormerland
14. Zaanstad

De volgende gemeenten zijn in het Aanwijzingsbesluit lokale spoorwegen genoemd als gemeenten waar sprake is van lokale spoorwegen: Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn.



Geografisch overzicht van de Vervoerregio met de betrokken gemeenten
Gemeenten met lokale spoorwegen zijn weergegeven in roze

3.1.1 Coördinator veiligheid & vergunningen

De Vervoerregio Amsterdam heeft een coördinator veiligheid & vergunningen aangesteld, die als taak heeft het veiligheidsniveau van het openbaar vervoersysteem in de Vervoerregio Amsterdam te monitoren en te bewaken dat minimaal het bestaande veiligheidsniveau door de vervoerder en de beheerder wordt gehandhaafd. Bij de projecten waar de Vervoerregio Amsterdam betrokken is zal veiligheid een belangrijk aandachtspunt zijn. Bij projecten die te maken hebben met OV, waar het niet gaat om reguliere vervanging is de Vervoerregio Amsterdam in de regel betrokken als financier en zal het DB worden gevraagd om besluit te nemen, waarbij toetsing en beoordeling van de vereisten vanuit de WIs een onderdeel is. De coördinator veiligheid & vergunningen formuleert de teksten van de vergunningen die door de Vervoerregio verleend worden.

3.1.2 Bevoegdheden Vervoerregio

Ten aanzien van de lokale spoorwegen heeft de Vervoerregio Amsterdam de volgende bevoegdheden:

- vaststellen topeisen infra (art 5 WIs);
- formuleren van kaders voor aanleg van lokale spoorweginfrastructuur en het laten uitvoeren van een risicoanalyse bij de aanleg van tunnels langer dan 250 meter (art 6 WIs);
- verlenen van vergunningen voor de indienststelling van lokale spoorweginfrastructuur (art 9 en 10 WIs);
- vaststellen ruimtelijk profiel voor vergunningen om te werken in of nabij de lokale spoorweginfrastructuur (art 12 WIs);
- verlenen vergunningen voor werkzaamheden in of nabij het spoor (art 12 WIs);
- instellen ongevalsonderzoek (art 16 WIs);
- vaststellen beheervisie (art 17 WIs);
- aanwijzen van de beheerder (art 18 WIs);
- instemmen met beheerplan van de beheerder (art 19 WIs);
- aanwijzen verkeersleiding (art 25 WIs);
- opstellen regels verkeersveiligheid (art 25 WIs);
- verlenen van een veiligheidscertificaat aan de vervoerder (art 27 WIs);
- verlenen van vergunningen voor de indienststelling van spoorvoertuigen (artt 32 – 34 WIs);
- vastleggen van keuringseisen voor personeel met een veiligheidsfunctie en het aanwijzen van deskundige keuringsinstanties (art 37 WIs);
- vastleggen van kaders voor beheer en onderhoud van de lokale spoorweginfrastructuur;
- handhaven op bovengenoemde bevoegdheden, voor zover van toepassing.

De Vervoerregio onderhoudt contact met ILT over het toezicht uit eigen beweging en kan ILT verzoeken toezicht uit te oefenen. De Vervoerregio Amsterdam laat zich rapporteren door ILT ter naleving van de wet- en regelgeving voor lokaal spoor en de eisen die de Vervoerregio Amsterdam daaraan stelt. Zo nodig treedt het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam handhavend op.

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 verleent de Vervoerregio concessies voor het openbaar vervoer. Door eisen te stellen aan de concessiehouders, zoals GVB Exploitatie, stuurt de Vervoerregio op kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer.

Naast bovenstaande wettelijke bevoegdheden heeft de Vervoerregio de volgende taken:

- voorzitten van het Veiligheidsoverleg met GVB Exploitatie en GVB Infra;
- deelnemen in de Safety Board, de Configuration Control Board en de Cyber Security Board.

3.1.3 Aanleg lokale spoorweginfrastructuur

De Vervoerregio Amsterdam maakt keuzes als het gaat om afwegingen tussen gebruik, aanleg, beheer en fysieke veiligheid. Vanuit het programma OV van de Vervoerregio worden nieuwe initiatieven en projecten geagendeerd. Deze projecten doorlopen de stappen van Verkenning, Planstudie, Planuitwerking en Realisatie. De gemeente Amsterdam werkt met de PBI fasering. De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam geven gezamenlijk uitvoering aan de noodzakelijke stappen. Mede afhankelijk van de wijze van aanbesteden, wordt op een gegeven moment een 'go / no go'-besluit genomen voor een project om te komen tot daadwerkelijke realisatie. In de stappen daarvoor stemmen de gemeente Amsterdam en van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam de besluitvorming op elkaar af.

3.2 De beheerder

Uitgangspunt van deze visie is dat met ingang van 1 januari 2022 GVB Infra op basis van investering is aangewezen als beheerder als bedoeld in art 18 WIs.

Als beheerder van het lokaal spoor draagt GVB Infra er zorg voor dat de spoorinfrastructuur in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is, geschikt is en veilig gebruikt kan worden. Daarvoor beschikt de beheerder over een veiligheidsbeheersysteem (VBS) dat binnen de kaders van de Beheervisie past en door ILT is beoordeeld. GVB Infra draagt ook zorg voor het veilig werken aan de spoorweginfrastructuur, het aanleggen en vrijgeven van infrastructuur.

GVB Infra voert het beheer uit binnen de door de Vervoerregio Amsterdam gestelde kaders en legt verantwoording af aan de Vervoerregio Amsterdam.

3.2.1 Bevoegdheden beheerder

Als beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur moet GVB Infra invulling geven aan de eisen die gesteld zijn in de artt 5 en 6 van de WIs. Hier vloeien de volgende taken en bevoegdheden uit voort:

- het aanvragen van vergunningen voor indienststelling van nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur (art 9 en 10 WIs);
- Verlenen van vergunningen voor werkzaamheden in of nabij het spoor in mandaat van de Vervoerregio (art 12 WIs);
- het plegen van overleg met de Vervoerregio over in ieder geval prestatie-indicatoren (art 17 WIs);
- zorgen dat de lokale spoorweginfrastructuur in goede staat verkeert, geschikt is voor het gebruik waarvoor zij is bestemd, bij normaal gebruik geen gevaar of schade oplevert voor personen of zaken en veilig en doelmatig met de toegestane maximumsnelheid kan worden bereiden (art 20 jo art 5 WIs);
- melden van ernstige incidenten aan de toezichthouder en de Vervoerregio (art 20 WIs);
- afstemming met beheerders van aangrenzende spoorwegen of wegbeheerders (art 20 WIs);
- jaarlijks opstellen van een beheerplan en een jaarverslag (art 21 WIs);
- zorg voor veilig werken aan de infrastructuur (art 22 WIs);
- het nemen van maatregelen of het buiten dienst stellen van de lokale spoorweginfrastructuur indien de veiligheid of het gebruik dat vereist (23.-1 WIs);
- het geven van aanwijzingen aan de vervoerder in het belang van een veilig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur of ter voorkoming van slijtage (art 23.-3 WIs);
- het afsluiten van een toegangsovereenkomst met de vervoerder (art 30 WIs);
- het verlenen van toestemming voor proefritten door de vervoerder;
- technisch installatie verantwoordelijkheid voor de lokale spoorweginfrastructuur;
- proactief beoordelen van veiligheidsrisico's en het treffen van mitigerende maatregelen;
- het faciliteren, beoordelen en controleren van veiligheidstaken en het creëren van een cultuur waarin veiligheid voldoende is geborgd en continu verbetert.

3.2.2 Eisen aan de lokale spoorweginfrastructuur

De beheerder dient de infrastructuur in een zodanige conditie te houden dat een veilig gebruik geborgd is. De beheerder dient beperkingen op te leggen indien de veiligheid van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar komt of dreigt te komen. De beheerder stelt de vervoerder en de toezichthouder hier onmiddellijk van op de hoogte.

Het Beheer & Onderhoudsproces bestaat uit het dagelijkse onderhoud en vervangingsonderhoud.

Het spoor is veilig berijdbaar wanneer voldaan wordt aan de onderhoudsnormen uit het IPvE en de voorschriften die borgen dat infrastructuur veilig berijdbaar blijft. De beheerder beschikt over voorschriften ten aanzien van veilig werken in en in de nabijheid van het spoor. Hierbij wordt primair de regelgeving van railAlert gehanteerd.

Infrastructuur heeft een beperkte levensduur. Op enig moment moet het worden vervangen. De beheerder heeft een gestructureerd proces van changemanagement gebaseerd op de CSM methodiek .

3.2.3 Veiligheidsbeheersysteem

De beheerder moet beschikken over een aanwijzing tot beheerder (art 18 WIs). De aanwijzing vindt uitsluitend plaats indien de beheerder beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat blijkens een schriftelijke verklaring van ILT voldoet aan de eisen van de WIs. De beheerder heeft het proces transparant en traceerbaar in interne regelgeving beschreven. Het VBS wordt jaarlijks geactualiseerd en afgestemd met de vervoerder en overlegd aan de Vervoerregio.

3.2.4 Installatieverantwoordelijke

GVB is de installatieverantwoordelijke in de zin van de NEN-normen 50110, 3140 en 3840.

De directie wijst binnen GVB de personen aan die daadwerkelijk invulling geven aan de functie van de installatieverantwoordelijken.

De directie kan de installatieverantwoordelijken machtigen om aanwijzingen te doen in het kader van de bovengenoemde NEN-normen.

3.2.5 Toegangsovereenkomst

De beheerder heeft met de vervoerder een Toegangsovereenkomst afgesloten. Hierin hebben beide partijen hun onderlinge verhoudingen transparant beschreven en hun wederzijdse afspraken vastgelegd. Bij de Toegangsovereenkomst behoren Operationele Voorwaarden en een Netverklaring. Beide documenten zijn een bijlage bij de Toegangsovereenkomst en worden jaarlijks door de beheerder gecontroleerd en eventueel herzien.

3.2.6 Ongevalsonderzoek

De beheerder is verplicht ongevallen welke hebben geleid tot letsel of ernstige schade te onderzoeken en de rapportage daarvan te overleggen aan de Vervoerregio. Dit staat los van een eventueel onderzoek door het Openbaar Ministerie, ILT of de Onderzoeksraad.

De Vervoerregio Amsterdam heeft vanuit de WIs de bevoegdheid onderzoek te verrichten naar de oorzaken van ongevallen en incidenten op de lokale spoorwegen en kunnen een ander machtigen dat te doen. GVB Infra is verplicht mee te werken aan onderzoeken welke door de Vervoerregio worden ingesteld.

3.3 De vervoerder

GVB Exploitatie heeft op basis van de Wet personenvervoer van de Vervoerregio een concessie verkregen voor het vervoer van reizigers en is daarmee vervoerder als bedoeld in art 26 WIs.

De vervoerder, GVB Exploitatie, is door de Vervoerregio aangewezen als verkeersleiding.

3.3.1 Bevoegdheden vervoerder

Als vervoerder heeft GVB Exploitatie de volgende taken en bevoegdheden:

- veilig benutten van de lokale spoorweg ten behoeve van vervoer;
- het opvolgen van aanwijzingen van de beheerder (art 23 WIs);
- het afsluiten van een toegangsovereenkomst met de beheerder (art 30 WIs);
- uitsluitend gebruik maken van spoorvoertuigen die zich in een veilige staat bevinden en goed zijn onderhouden (art 35 WIs);
- bevoegd en bekwaam houden van veiligheidsfunctionarissen (keuren, opleiden en examineren)(art 37 – 41 WIs);
- het onderzoeken van incidenten en treffen van adequate maatregelen;
- het plegen van overleg met de wegbeheerder over afstelling van de VRI's ten opzichte spoorinfra;
- proactief beoordelen van veiligheidsrisico's en het treffen van mitigerende maatregelen;
- het faciliteren, beoordelen en controleren van veiligheidstaken en het creëren van een cultuur waarin veiligheid voldoende is geborgd en continu verbetert.

3.3.2 Eisen aan spoorvoertuigen

De vervoerder heeft voor de uitvoering van zijn vervoersdiensten voertuigen nodig. De voertuigen zijn eigendom van Activa BV en worden ter beschikking gesteld aan de vervoerder, GVB Exploitatie, die ze ook moet beheren en onderhouden. Om met voertuigen te mogen rijden is volgens WIs artikel 32 een vergunning voor indienststelling nodig.

Het aanvragen van vergunningen voor de indienststelling van spoorvoertuigen (art 32 – 34 WIs) is een bevoegdheid die binnen GVB bij Activa BV is belegd.

Voor voertuigen die voor 1 december 2015 zijn toegelaten is geen vergunning nodig zolang deze niet aanmerkelijk worden gewijzigd (WIs artikel 64).

De vervoerder verzorgt het dagelijks onderhoud van de voertuigen. De vervoerder houdt hiervoor het voertuigdossier actief bij. In dit dossier worden alle modificaties op zowel serie- als voertuigniveau beoordeeld en bijgehouden.

Museumtrams

Incidenteel rijden er historische trams op tramnet. De vervoerder faciliteert dit. De vervoerder zorgt ervoor dat de historische voertuigen voldoen aan de relevante toelatingseisen, minimaal die genoemd worden in artikel 5 RIs. De historische voertuigen rijden onder regie van de vervoerder volgens de voorwaarden verbonden aan het veiligheidscertificaat van de vervoerder. Voor voertuigen die voor 1 december 2015 zijn toegelaten is geen vergunning nodig zolang deze niet aanmerkelijk worden gewijzigd (WIs artikel 64).

3.3.3 Eisen aan personeel

De wetgever stelt eisen aan personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen in het vervoer. Artikel 36 van de WIs geeft aan dat veiligheidsfunctionarissen functies zijn met aanmerkelijke invloed op de veiligheid. Als veiligheidsfuncties zijn in WIs en BIs aangemerkt bestuurders van een spoorvoertuig en personen die belast zijn met de verkeersleiding. De laatste personen zijn de functionarissen die werkzaam zijn bij het Communicatie Centrum Vervoer (CCV) die aanwijzingen geven met betrekking tot een veilig en ongestoord gebruik van de lokale infrastructuur. Dat zijn in ieder geval de verkeersleiders van de metro, die de spoorbeveiliging bedienen en de operators CAB (= Centrale Afstandsbedieningen), die de energievoorzieningen en alarminstallaties bedienen.

GVB Exploitatie is ervoor verantwoordelijk dat personeelsleden met een veiligheidsfunctie zijn gekeurd, opgeleid en geëxamineerd en dat zij uitsluitend ingezet worden voor hun taak als zij daartoe in staat zijn.

3.3.4 Veiligheidsbeheersysteem

De Vervoerder moet beschikken over een veiligheidscertificaat (art 26 WIs). Dit wordt uitsluitend verleend indien de vervoerder beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat blijkt een schriftelijke verklaring van ILT voldoet aan de eisen van de WIs. De vervoerder heeft het proces transparant en traceerbaar in interne regelgeving beschreven. Het VBS wordt jaarlijks geactualiseerd en afgestemd met de beheerder en overlegd aan de Vervoerregio.

Proefritten

Op basis van art 26 en 32 WIs is het toegestaan om proefritten uit te voeren met voertuigen waarvoor (nog) geen vergunning tot indienststelling is afgegeven. De Vervoerregio Amsterdam stelt hier echter de volgende eisen aan:

- GVB Exploitatie heeft in het VBS een procedure opgenomen waarin wordt gegarandeerd dat proefritten veilig plaats kunnen vinden;
- voertuigen ten behoeve van proefritten op de lokale spoorweginfrastructuur worden uitsluitend bestuurd door bevoegde tram- of metrobestuurders;
- het uitvoeren van proefritten geschiedt in overleg met, en met toestemming van, de beheerder;
- de beheerder kan aan proefritten beperkingen stellen.

3.3.5 Toegangsovereenkomst

De vervoerder heeft met de beheerder een Toegangsovereenkomst gesloten. Hierin hebben beide partijen hun onderlinge verhoudingen transparant beschreven en hun wederzijdse afspraken vastgelegd. De Toegangsovereenkomst bevat de Operationele Voorwaarden voor de vervoerder. Daarin worden de aanwijzingen van de beheerder voor het gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur beschreven.

3.3.6 De verkeersleiding

Het dagelijks bestuur van de toenmalige Stadsregio Amsterdam heeft GVB Exploitatie aangewezen als verkeersleiding van het railverkeerssysteem. Het Communicatie Centrum Vervoer (CCV) van GVB treedt als zodanig op en coördineert de dagelijkse exploitatie. Dit geschiedt door het bedienen van de spoorbeveiliging van de metro (= verkeersleiding) en het aansturen (= verkeersbegeleiding) van de tram. Daarnaast voert de CCV de operationele regie bij calamiteiten en stelt zo nodig de noodorganisatie in werking.

3.3.7 Calamiteitenorganisatie

In het veiligheidsbeheersysteem van de vervoerder en de beheerder is opgenomen dat zij een calamiteitenorganisatie hebben die in geval van een incident of ongeval direct adequaat op kunnen treden om directe en vervolgschade te beperken. In het veiligheidsbeheersysteem is ook vastgesteld dat ongevallen worden gemeld en onderzocht, alsmede dat aanbevelingen uit deze onderzoeken worden opgevolgd.

De vervoerder heeft hiervoor een noodorganisatie die is afgestemd met de overheidshulpdiensten, vastgelegd in Noodplannen. De uitvoering van deze plannen berust bij het CCV. De WIs schrijft in artikel 20 lid 2 voor dat de beheerder ernstige incidenten meldt aan de toezichthouder ILT. ILT heeft hier een definitielijst voor aangeleverd welke daarbij als handleiding geldt. Het CCV van de vervoerder voert deze verplichting in de praktijk uit en informeert eveneens de beheerder en de Vervoerregio Amsterdam.

3.3.8 Piket

Bij een ernstig ongeval zal GVB voor de Vervoerregio optreden als piketdienst waarbij GVB tevens een 24-uurs rapportage opstelt. Deze rapportage wordt direct, zonder tussenkomst van het management van GVB, verzonden naar de directie van GVB en naar de Vervoerregio.

Van een ernstig ongeval waarbij piket vereist is, is in ieder geval sprake in de volgende gevallen:

- fataal letsel, ernstig letsel;
- grote ontsparingen op de openbare weg met zware materiële schade;
- brand in een metrotunnel.

In geval van twijfel neemt de piket functionaris contact op met de Vervoerregio.

3.3.9 Ongevalsonderzoek

De vervoerder is verplicht ongevallen welke hebben geleid tot letsel of ernstige schade te onderzoeken en de rapportage daarvan te overleggen aan de Vervoerregio. Dit staat los van een eventueel onderzoek door het Openbaar Ministerie, ILT of de Onderzoeksraad.

De Vervoerregio Amsterdam heeft vanuit de WIs de bevoegdheid onderzoek te verrichten naar de oorzaken van ongevallen en incidenten op de lokale spoorwegen en kunnen een ander machtigen dat te doen. GVB Exploitatie is verplicht mee te werken aan onderzoeken welke door de Vervoerregio worden ingesteld.

3.3.10 VRI

De vervoerder stemt de functionaliteit van de VRI's (Verkeersregel Installaties) af met de wegbeheerder met als doel een veilig en goed functionerend systeem voor de exploitatie.

3.4 Toezicht en handhaving

Toezicht is belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL). Handhaving is belegd bij de Vervoerregio.

3.4.1 Toezicht

ILT is door de Minister aangewezen als toezichthouder op de naleving van Wet lokaal spoor en de regelgeving bij de beheerder en de vervoerder. Daarnaast geeft de inspectie schriftelijke verklaringen af op basis waarvan vergunningen voor indienststelling van lokale spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen kunnen worden verleend.

De schriftelijke verklaringen van ILT hebben hoofdzakelijk betrekking op de kwaliteit van veiligheidsbeheerssystemen van de beheerder en de vervoerder, het toelaten van – aanmerkelijk gewijzigde of nieuwe – spoorvoertuigen en het in dienst nemen van aanmerkelijk gewijzigde of nieuwe spoorweginfrastructuur.

Daarnaast houdt ILT toezicht op de werkzaamheden van de beheerder en vervoerder. Daarbij controleert ILT of de beheerder en vervoerder hun werkzaamheden daadwerkelijk volgens het veiligheidsbeheerssysteem uitvoeren.

De Vervoerregio Amsterdam heeft met ILT een overeenkomst gesloten voor het uitvoeren van de wettelijke taken van de toezichthouder. Deze houden in dat het toezicht op eigen beweging wordt ingevuld in een vierjarenplan, waarin alle relevante aspecten van het railvervoersysteem één keer worden geïnspecteerd. Jaarlijks wordt op basis van dit vierjarenplan een jaarplan opgesteld. Beide plannen worden afgestemd met de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast kan de Vervoerregio Amsterdam opdracht geven toezicht op verzoek uit te voeren. De toezichthouder houdt systeem toezicht. Dat houdt in dat bij het toezicht wordt gekeken naar de wijze waarop partijen hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid oppakken, dan wordt beoordeeld of het veiligheidsbeheerssysteem naar behoren functioneert en dat nagegaan wordt of algemene regels en interne voorschriften worden nageleefd.

De toezichthouder geeft verklaringen af over de VBS-en ten behoeve van een veiligheidscertificaat voor de vervoerder en het aanwijzen van de beheerder. Voor verlenen van een vergunning voor nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur en voertuigen geeft de toezichthouder een verklaring af betreffende het informatiedossier.

3.4.2 Handhaving

De WIs artikelen 43 en 44 geven de Vervoerregio Amsterdam de bevoegdheid om handhavend op te treden. Dit betreft de mogelijkheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang of last onder dwangsom. Deze is niet beperkt tot de overtreding van een aantal specifieke voorschriften. Daarnaast is er de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete, die wel is beperkt tot in de wet genoemde gevallen.

3.4.3 Toezicht en handhaving bouwregelgeving

Het toezicht en de handhaving van de bouwregelgeving berust bij het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning, meestal het college van burgemeester en wethouders. Voor tunnels en ondergrondse metrostations, is het toezicht en de handhaving opgedragen aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG).

3.5 Samenwerkingsverbanden en adviesorganen

In deze alinea worden samenwerkingsverbanden tussen de decentrale overheid, de beheerder en de vervoerder vermeld. Interne samenwerkingsverbanden en adviesorganen worden niet vermeld.

3.5.1 Safety Board

De Safety Board is een adviesorgaan dat zich richt op het onafhankelijk adviseren **over** en monitoren van de veiligheidsaspecten van de activiteiten die samenhangen met metro- en tramsystemen. De Vervoerregio wijst de voorzitter aan en draagt zorg voor en het secretariaat van de Safety Board.

De kern van de bezetting van de Safety Board wordt gevormd door een vertegenwoordiging van de beheerder, de vervoerder en de decentrale overheid. Daarnaast nemen deel de safety managers van grote projecten, alsmede een vertegenwoordiging van de wegbeheerders van de inliggende gemeenten van de Vervoerregio waar sprake is van lokale spoorweginfrastructuur.

Ieder vertegenwoordigt zijn eigen organisatie, maar de leden gaan als vakgenoten met elkaar om en geven ook advies op andere dan hun eigen onderwerpen. De leden hebben mandaat om namens de eigen organisatie op te treden.

Voor projecten die leiden tot nieuwe lokale spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen of een aanmerkelijke wijziging daaraan geldt dat zij verplicht zijn om hun safety manager voor de duur van het project af te vaardigen naar de Safety Board.

3.5.2 Veiligheidsoverleg

Eenmaal per vier weken wordt overleg gepleegd tussen de Vervoerregio, GVB Infra als beheerder en GVB Exploitatie als vervoerder, specifiek gericht op veiligheid. Hier vindt afstemming plaats over kwartaalrapportages van GVB Exploitatie als vervoerder en GVB Infra als beheerder, gevaarlijke situaties, incidenten, inspecties van ILT en andere relevante veiligheidsonderwerpen. Voorstellen tot wijziging van spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen, worden in de vorm van een (voorlopig) informatiedossier ter behandeling ingediend bij het Veiligheidsoverleg alvorens ter instemming te worden behandeld in de Safety Board. In die zin fungeert het Veiligheidsoverleg als voorportaal van de Safety Board.

3.5.3 Configuration Control Board

De Vervoerregio stelt een Configuration Control Board (CCB) in en draagt zorg voor het voorzitterschap daarvan. GVB Infra draagt zorg voor het secretariaat. De Configuration Control Board (CCB) is verantwoordelijk voor het beheer van de integrale programma's van eisen (IPvE) van het tram- en metrosysteem binnen de grenzen van de Vervoerregio Amsterdam. In de IPvE's zijn inhoudelijke en functionele eisen vastgelegd voor alle facetten van het betreffende vervoersysteem, afgeleid van doelstellingen, beleid en wetgeving. Beide IPvE's (Metro en Tram) bestaan uit twee lagen: een topspecificatie en vijf segmentspecificaties. De topspecificatie bevat de doelstellingen en randvoorwaarden van de Vervoerregio en de topeisen die voor het railsysteem als geheel gelden. De segmentspecificaties zijn afzonderlijke documenten die de volgende onderwerpen bevatten: beheer & onderhoud, exploitatie, stations & haltes, infrastructuur en materieel. De eisen van de verschillende segmenten sluiten op elkaar aan en vormen één systeem. De IPvE's beschrijven de zogenaamde SOLL-situatie en niet de IST-situatie. De IPvE's worden door de Vervoerregio vastgesteld.

Afwijkingen van het IPvE kunnen worden gerealiseerd op de volgende wijzen:

- door indienen van een voorstel tot afwijking (VTA)(eenmalig);
- door indienen van een verzoek tot wijziging (VTW) van het IPvE, hetgeen kan leiden tot een wijziging van het IPvE.

De CCB toetst deze afwijkingen aan de hand van criteria betreffende gevolgen voor de risico's, beheer en onderhoud, exploitatie, veiligheid, duurzaamheid, systeemintegratie en het effect op Total Cost of Ownership. Afgevaardigden van GVB Infra, GVB Railmaterieel, GVB Exploitatie en de Vervoerregio komen maandelijks voor dit overleg bijeen. Indien een wijziging van het IPvE veiligheidsrelevant is, kan een safety case benodigd zijn. Het secretariaat en de dagelijkse operatie van het CCB is belegd bij GVB Infra. Bij de hoogste inhoudelijke escalatie ligt het definitieve besluit bij de Vervoerregio Amsterdam.

3.5.4 Cyber Security Board

De Cybersecurity Board heeft de taak om de cybersecurity voor de bedienings- en bewakingssystemen (c.q. de Operationele Techniek) van het OV-systeem te beheersen.

Vertegenwoordigers van de Vervoerregio en GVB komen maandelijks voor dit overleg bijeen. Het is gericht op de mitigatie van cyberrisico's die de veiligheid, beschikbaarheid of privacy bedreigen. Om dit te bereiken voert het Cybersecurity Board de volgende werkzaamheden uit:

- uiteenzetten beleid en strategie betreffende cybersecurity;
- vaststellen en beheren van de cybersecurity-voorschriften;
- samenwerking met de betrokken organisaties organiseren;
- vaststellen van de cybersecurity-jaarplannen;
- toezien op de implementatie van de cybersecurity in projecten en voor assets;
- toezien op beheersing van cybersecurity plannen en bijbehorende budgetten;
- gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen aan de directies van de Vervoerregio en GVB;
- stimuleren afdoende cyber security maatregelen te laten nemen door betrokken organisaties.

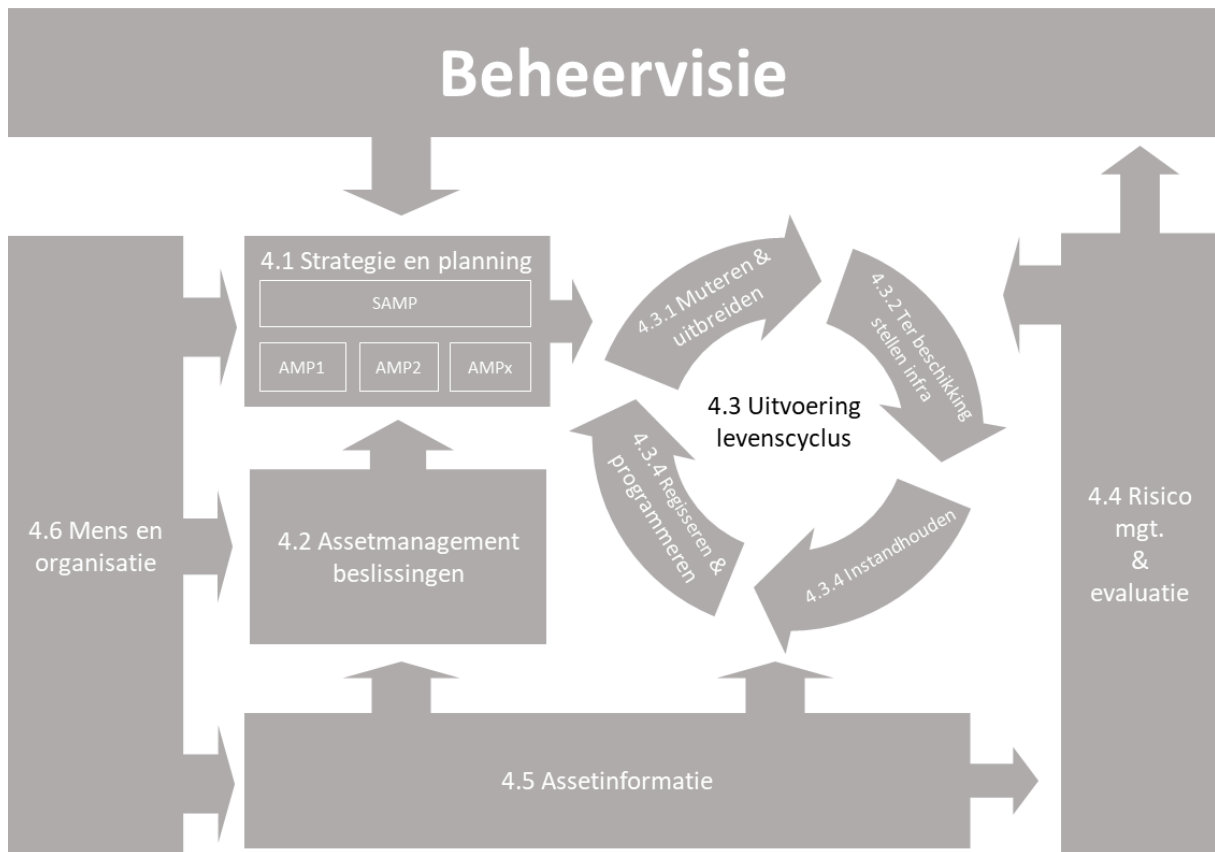
Bij grote cyber-risico's betreffende fysieke veiligheid escaleert de cybersecurity board naar de Safety board.

4. Assetmanagement

De Vervoerregio heeft de ambitie om het assetmanagement systeem van de OV keten (het samenhangend geheel van organisatie, processen, informatie, mensen en middelen) verder te ontwikkelen. De internationale standaard voor assetmanagement systemen, ISO 55000, wordt daarbij als referentie gehanteerd.

De definitie van assetmanagement conform ISO 55000 is: "Gecoördineerde activiteiten van een organisatie om waarde te realiseren uit assets". Alle activiteiten in het kader van beheer en onderhoud, uitbreiding en wijziging, inclusief activiteiten met een wettelijke basis, maken dus onderdeel uit van assetmanagement. De Vervoerregio heeft de ambitie om van een organisatie waarin de nu nog aparte zuilen van beheer en onderhoud van het materieel, de infrastructuur en van investeringen in materieel en in infrastructuur samen komen tot één integrale aansturing. De opdrachtgeversvisie geeft een eerste aanzet tot deze integrale sturing. In hoofdstuk 1.1, - relatie tot andere documenten - staat de huidige sturingsrelatie weergegeven.

In de onderstaande figuur zijn de belangrijkste assetmanagement elementen weergegeven. Aan de hand van deze assetmanagement elementen wordt in de volgende paragrafen de visie ten aanzien van het beheer van de infrastructuur uitgewerkt.



De belangrijkste assetmanagement elementen

4.1 Strategie en planning

De beheervisie dient als kader voor verdere uitwerking in het Strategisch Asset Management Plan (SAMP) voor de infrastructuur. Het SAMP wordt door GVB Infra actief beheerd en doorontwikkeld. De Vervoerregio stelt het SAMP vast.

De volgende onderdelen worden minimaal opgenomen in het SAMP:

- assetmanagementbeleid en (uitwerking van bovenstaande) doelstellingen;
- stakeholderanalyse;
- asset status;
- infrastructuur wijzigingen en gebruik;
- asset strategie (waaronder onderhoud, technische wijzigingen en portfoliomanagement);
- strategie asset management systeem (waaronder risicomanagement, informatiemanagement, changemanagement en competentie management);
- prognose prestatie, risico's en kosten.

De volgende assetmanagement doelen zijn verder uitgewerkt in het SAMP:

- Compliant – de infrastructuur en werkwijzen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
- Veilig – de systeemveiligheid, veilig werken en veiligheidscultuur zijn voldoende geborgd;
- Betaalbaar – de prestaties zijn doelmatig, prestaties worden gerealiseerd tegen minimale kosten van het totale vervoerssysteem op de lange termijn;
- Beschikbaar en betrouwbaar – borgen van de exploitatie van tram en metro met een minimale, of acceptabele, hoeveelheid verstoringen;
- Toekomstvast – investeringen passen binnen de visie en ontwikkeling van het OV-systeem op lange termijn;
- Duurzaam – (het beheer van) de infrastructuur draagt bij aan duurzame mobiliteit, inzet van hernieuwbare energie, beperking van energieverbruik en circulariteit;
- Beleving – positieve beleving ten aanzien van het OV systeem Amsterdam in de ogen van stakeholders.

De bij deze doelstellingen behoren prestatienormen en (kritische) prestatie-indicatoren zijn uitgewerkt in de top-level prestatietabel en top-level risicotabel (zie bijlage II). Om op de prestaties en risico's te kunnen sturen wordt een sturingsdashboard ingericht. Hierin zijn ook de meetmethode en de borging (aantoonbaarheid) per KPI opgenomen.

In de periode 2022-2024 zullen de gedefinieerde prestatienormen en (kritische) prestatie-indicatoren (KPI's) verder worden doorontwikkeld vanuit de verbinding tussen de strategische assetmanagementdoelen en de operationele activiteiten als bedoeld in ISO 55000, de zogenaamde 'line of sight'. Jaarlijks zullen de KPI's in overleg met de beheerder specifieker worden gemaakt en in de kaderbrief aan de beheerder opgenomen. In 2024 zal een herijking plaatsvinden hiervan.

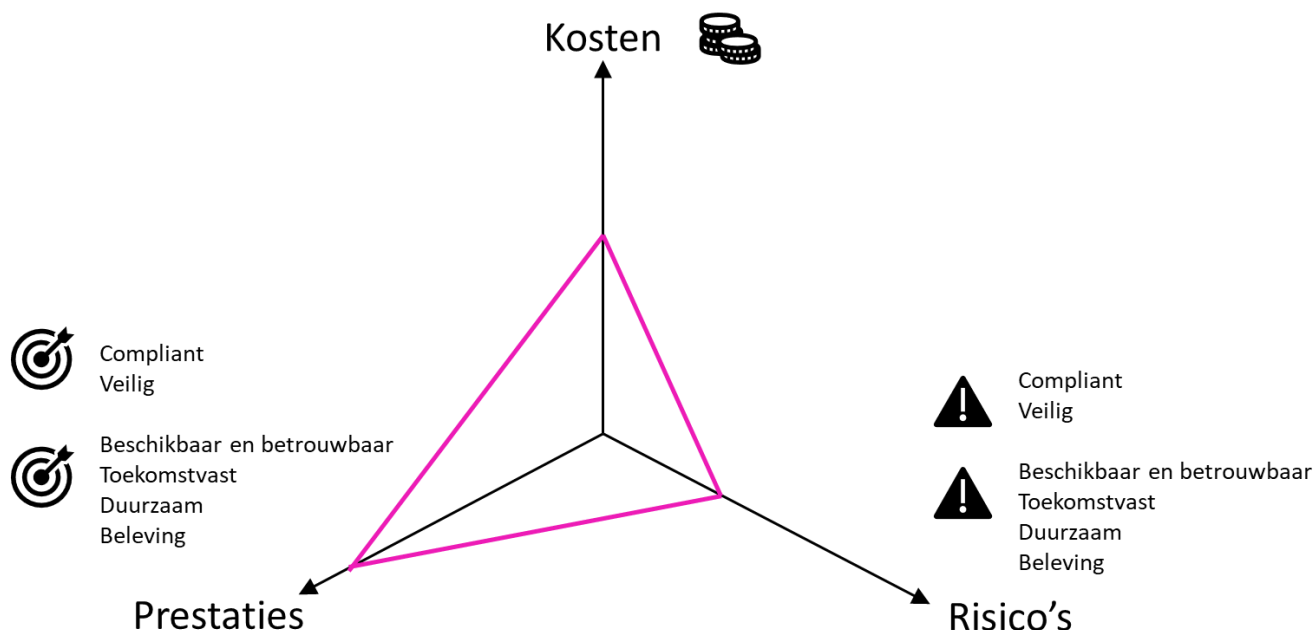
Bij de lange en korte termijn plannen voor het onderhoud en uitbreiding en wijzigingen van de infrastructuur zorgen de Vervoerregio en GVB Infra voor een uitgebalanceerde afstemming tussen deze elementen. Daarnaast zorgen de Vervoerregio en GVB Infra ervoor dat deze plannen integraal met de plannen voor exploitatie en materieel ontwikkeld worden. De Vervoerregio en GVB Infra hebben de ambitie dat de SAMP 'n voor infrastructuur en materieel goed op elkaar zijn afgestemd.

Uit het SAMP volgen verschillende Assetmanagementplannen (AMP'en) waarin GVB Infra per techniekveld omschrijft welke activiteiten met welke prioriteit verricht moeten worden zodat de desbetreffende assets bijdragen aan de doelstellingen en het behalen van de normen. De AMP'en worden door GVB Infra actief beheerd en doorontwikkeld.

4.2 Assetmanagent beslissingen

De Vervoerregio en GVB Infra sturen er op dat beslissingen op elk niveau worden genomen in lijn met de in paragraaf 4.1 geformuleerde doelstellingen.

De basis van de te nemen besluiten is een afweging tussen kosten, prestaties en risico's aan de hand van de gestelde assetmanagement doelen.



Sturen op de doelstelling betaalbaarheid betekent onder andere sturen op minimalisering van de kosten over de levensduur (LCC) van de infrastructuur. Dit kan betekenen dat bij investeringen extra kosten gemaakt moeten worden om te zorgen dat de infrastructuur op lange termijn betaalbaar blijft én dat kosten goed voorspeld en beheerst kunnen worden. De Vervoerregio en GVB Infra sturen erop dat investeringen uitsluitend worden gedaan indien bijbehorend budget voor beheer en onderhoud geborgd is. De afweging tussen kosten, prestatie en risico's zullen de Vervoerregio en GVB Infra meenemen bij het bepalen of vervanging of dagelijks onderhoud aan assets plaats moet vinden.

De Vervoerregio en GVB Infra hebben de ambitie om te groeien naar sturing op de totale kosten van het vervoerssysteem (Total Cost of Ownership). Dit betekent dat beslissingen voor de infrastructuur integraal genomen worden met beslissingen voor materieel en exploitatie. De beslissingen worden dan dus gemaakt op basis van totale kosten op de lange termijn.

4.3 Doorlopen levenscyclus

De integratie van de processen rond investeringen, exploitatie, onderhoud en vervanging van de infrastructuur zijn van belang om de doelstellingen over de jaren heen te realiseren.

4.3.1 Muteren & Uitbreiden

Mutaties en uitbreidingen van de infrastructuur worden door de Vervoerregio in nauwe samenwerking met andere assetmanagers zoals ProRail, RWS en gemeenten uitgevoerd. GVB Infra heeft daarbij als beheerder een toetsende rol vanuit het realiseren van haar doelstellingen. Het is de ambitie van de Vervoerregio de processen van instandhouden en muteren & uitbreiden verder te integreren. Het IPvE tram en metro en het CCB spelen een centrale rol bij het muteren en uitbreiden van het areaal.

4.3.2 Ter beschikking stellen infra

De visie ten aanzien van indienststelling van de infrastructuur staat beschreven in hoofdstuk 6.

4.3.3 Instandhouden

Met het instandhouden van de infrastructuur beoogt de Vervoerregio de functionaliteit van de infrastructuur te behouden in lijn met de genoemde doelstellingen. Het is daarbij de ambitie om bestaande functionaliteit systematisch te toetsen aan de gewenste functionaliteit en de instandhoudingsprocessen nauw te integreren met de processen voor muteren en uitbreiden. Daarnaast dient bij significante instandhoudingsactiviteiten te worden geëvalueerd of de technische oplossing voor de functionaliteit nog altijd de meest doelmatige is of dat innovatie wenselijk is.

4.3.4 Regisseren & programmeren

Bij het regisseren en programmeren beheer- en onderhoudsactiviteiten streven de Vervoerregio en GVB Infra naar een portfolio waarbij activiteiten vanuit instandhouding, muteren & uitbreiden en activiteiten van andere assetmanagers worden geïntegreerd tot een optimaal geheel.

4.4 Risico management & evaluatie voor assetmanagement

De risicobenadering is gebaseerd op de eisen gesteld in ISO 55001 en ISO 31000. Onder risico wordt verstaan: de functie van de kans dat een gebeurtenis zich voordoet en de gevolgen die de gebeurtenis kan hebben. Deze gevolgen zijn direct gerelateerd aan de doelstellingen zoals in dit document geformuleerd. De risico-acceptatie wordt gedefinieerd in de risicomatrix welke in het SAMP wordt opgenomen. Alle infrastructuur gerelateerde risico's, zowel voor investeringen als voor beheer en onderhoud worden beoordeeld aan de hand van deze risicomatrix. Daar waar risico's onacceptabel blijken, worden door de beheerder en door projectorganisaties maatregelen getroffen zodanig dat de risico's tot een acceptabel niveau, zoals gedefinieerd in de risicomatrix, worden gereduceerd. Daarbij wordt op basis van wetgeving en doelmatigheid (verhouding tussen toegevoegde waarde en kosten) geprioriteerd. De risicomatrix is opgenomen in bijlage III.

4.5 Asset informatie

Actuele, betrouwbare en complete asset data en informatie is essentieel om goed assetmanagement uit te voeren. De Vervoerregio en GVB Infra investeren daarom in het verder op orde brengen van de data en informatie van onze bestaande infrastructuur en het verkrijgen van data en informatie van nieuwe infrastructuur. De data wordt daarbij in een gestandaardiseerde structuur gecreëerd en opgeslagen. De verschillende informatiesystemen, van technisch tot financieel, van project tot onderhoud en exploitatie worden geïntegreerd zodat er één unieke informatiebron ontstaat. Dit omvat tevens actuele, betrouwbare en complete tekeningen van de energie voorzieningensystemen en veiligheids- en gezondheidsdossiers. Om de continuïteit voor de lange termijn te borgen wordt alle data en informatie eigendom van de Vervoerregio. De Vervoerregio streeft waar mogelijk naar openheid van data, tenzij bedrijfsbelangen of persoonlijke belangen hierdoor geschaad worden.

4.6 Mens en organisatie

De Vervoerregio en GVB Infra dragen de visie van het handelen vanuit het assetmanagement principe uit en motiveren opdrachtnemers en medewerkers op alle niveaus in lijn daarvan te handelen. Door goed leiderschap zorgen de Vervoerregio en GVB Infra voor een passende assetmanagementorganisatie met bijbehorende middelen en goed competentie management. Zo wordt een professionele assetmanagement cultuur gecreëerd waarbij medewerkers bewust bijdragen aan bovenstaande doelstellingen en het beheersen van de risico's op het niet halen daarvan. Naast de beheersing van transportrisico's is er expliciete aandacht voor het goed inregelen van de verplichting tot het beheersen van arbeidsrisico's o.a. op het gebied van elektrische veiligheid en bouwveiligheid.

5 Veiligheidsfilosofie

Veiligheid is een randvoorwaarde voor een goed functionerend openbaar vervoersysteem. Om sturing te kunnen geven aan het veiligheidsniveau van de railinfrastructuur moet de Vervoerregio Amsterdam grip hebben op keuzes die bij beheer en onderhoud en de interacties tussen onderhoud en exploitatie worden gemaakt. Samenwerking tussen alle betrokken partijen en afstemming met de omgeving is daarbij een vereiste.

Tram en bus maken deel uit van het verkeerssysteem in de openbare ruimte, de veiligheid van deze modaliteiten is daarmee onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. De metro is een geheel afgescheiden systeem. De Vervoerregio Amsterdam richt de aandacht in het verkeersbeleid op het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur onder andere door het stimuleren van het duurzaam veilig inrichten van de verkeersruimte en door gedragsbeïnvloeding.

Om invulling te kunnen geven aan de veiligheidsfilosofie is het van belang dat er duidelijke veiligheidsdoelstellingen zijn die gebaseerd zijn op een risicobenadering. Dan moet ook duidelijk zijn wie de risicodragers zijn. De vervoerder en beheerder moeten op basis van de WIs beschikken over een veiligheidsbeheersysteem.

Bovenstaande onderwerpen komen hieronder aan de orde. Ten slotte gaan we in dit hoofdstuk in op de afhandeling van incidenten en ongevallen.

5.1 Veiligheidsdoelstellingen

Absolute veiligheid bestaat niet. Er kunnen altijd dingen fout gaan en daar moet men rekening mee houden. De veiligheidsdoelstellingen van de Vervoerregio richten zich primair op het terugbrengen van de risico's naar een maatschappelijk aanvaardbaar niveau en het borgen van dit niveau. Dit betekent dat er altijd een restrisico is op slachtoffers.

De belangrijkste risico's voor een railverkeerssysteem zijn: aanrijdingen, ontsporingen, brand en de mogelijkheid van elektrocutie.

De veiligheidsdoelstellingen van de Vervoerregio Amsterdam worden ten aanzien van de vervoerder en de beheerder nader uitgewerkt in prestatienormen en prestatie-indicatoren.

5.2 Veiligheidsprincipes

Ter invulling van de veiligheidsfilosofie zijn de volgende specifieke onderwerpen van belang:

- het voorzorgsbeginsel;
- het Stand Still principe;
- ALARP;
- zelfredzaamheid en Safe Haven.

5.2.1 Voorzorgsbeginsel

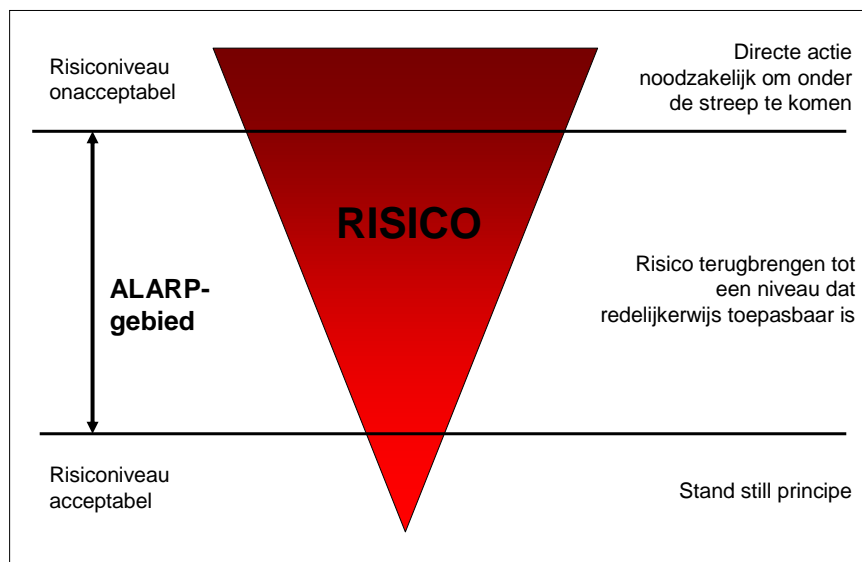
In het rapport van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid "verantwoordelijkheden rond fysieke veiligheid" (en de reactie van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer hierop, 2008) wordt naast de kwantitatieve benadering het voorzorgsbeginsel geïntroduceerd. Dit beginsel is met name waardevol als de kwantitatieve benadering onvoldoende inzicht geeft in de onzekere (ambigue) risico's. Binnen dit beginsel wordt uitgegaan van een proactieve omgang met onzekerheden. Dit betekent dat er actief onderzoek gedaan moet worden naar het vertalen van onzekerheden in bespreekbare risico's waarbij de verantwoordelijkheid niet primair is gericht op de schadelijke gevolgen van het eigen handelen (risicomangement) maar meer op de kwetsbaarheid van (omliggende) systemen. Instrumenten die een rol spelen binnen dit beginsel zijn veiligheidsbeheersystemen, literatuurstudies, inzicht in de kwetsbaarheden van zowel de eigen activiteiten als die van de omgeving, en inzicht in de kwaliteit van de toeleveringsketen.

5.2.2 Stand Still principe

Als generieke doelstelling voor uitbreidingen en wijzigingen van het railverkeersysteem geldt het Stand Still-principe. Dit betekent dat het veiligheidsniveau, inclusief voorzieningen en maatregelen, zowel tijdens als na realisering van de uitbreiding of wijziging voor de nieuwe elementen alsmede voor het hele netwerk, aantoonbaar ten minste gelijk of hoger is aan het veiligheidsniveau daarvoor. In de bestuurlijke besluiten over een project kunnen specifieke hogere veiligheidsdoelstellingen worden opgenomen. Het stand still principe is ook van toepassing op technische bouwregels. Dit wordt in de bouwregelgeving 'het rechtens verkregen niveau' genoemd.

5.2.3 ALARP

Het ALARP-principe gaat er vanuit dat risico's teruggebracht (beheerst) worden tot een niveau As Low As Reasonably Practicable, ofwel: tot een niveau zo laag als redelijkerwijs gebruikelijk. Hierbij wordt eerst een onderscheid gemaakt in drie niveaus. Het zwaarste niveau betreft risico's die onacceptabel zijn (bijvoorbeeld doden en gewonden door botsing of ontsporing). Voor dit risiconiveau geldt dat direct actie genomen moet worden om in het ALARP-gebied te komen. Het lichtste niveau betreft risico's die wél acceptabel zijn (bijvoorbeeld rijden in de regen: het zicht is dan minder goed en fietsers hebben meer dan gebruikelijk de neiging om niet te stoppen voor een tram – toch rijden trams bij regen door, omdat we het risico acceptabel vinden). Voor dit risiconiveau geldt dat we geen maatregelen nemen. We stellen daarbij overigens wél de eis dat het risico niet slechter mag worden dan het al is, het Stand Still principe. Ter illustratie wordt in de literatuur onderstaand schema gebruikt.



In het ALARP-gebied speelt ook de financierbaarheid een rol. Als een relatief laag risico tegen redelijke kosten beheerst kan worden, moet dat ook geschieden. Voorbeeld: aan de kop van een halte plaatst men vaak een hekje om te voorkomen dat reizigers de weg op lopen. Het risico dat een reiziger de weg op loopt en verongelukt is in zijn algemeenheid niet zo groot, maar de relatief geringe kosten van het hekje en het feit dat dit tegen minieme onderhoudsinspanning jaren lang intact blijft, rechtvaardigen de investering.

5.2.4 Zelfredzaamheid en Safe Haven

Bij zelfredzaamheid wordt er vanuit gegaan dat reizigers en medewerkers in geval van een calamiteit zichzelf in veiligheid kunnen brengen zonder hulp van anderen.

Zelfredzaamheid wordt bevorderd door de toepassing van Safe Haven. Safe Haven wil zeggen dat voertuigen in geval van een calamiteit doorrijden naar een locatie met optimale ontvluchtingsmogelijkheden. Dit zijn in ieder geval alle metrostations. Daar zijn faciliteiten aanwezig om in geval van een calamiteit een voertuig te ontruimen. Metrostations zijn dusdanig gebouwd dat in geval van brand tijdige ontvluchting mogelijk is. De hulpdiensten weten waar de stations liggen en kunnen deze locaties goed bereiken. Voor ondergrondse stations geldt dat zij zijn voorzien van duidelijk gemarkeerde vluchtwegen en een installatie die gedurende een bepaalde tijd de gelegenheid geeft om te vluchten zonder in rook of hitte te hoeven lopen. Safe havens zijn gericht op zelfredzaamheid.

Los van bovengenoemde benadering is het op grond van de Regeling lokaal spoor vereist dat voor tunnels langer dan 250 meter een risicoanalyse wordt uitgevoerd waarin rekening gehouden wordt met het groepsrisico. Deze risicoanalyse bestaat uit een kwantitatieve risicoanalyse en een scenarioanalyse.

5.3 Risicobenadering voor railveiligheid

Risicobenadering is gestoeld op risicobeoordeling en risicoclassificatie. Risico's in de railsector hebben altijd betrekking op de volgende vijf onderwerpen: infrastructuur, materieel, personeel, organisatie en externe omstandigheden.

5.3.1 Risicobeoordeling voor railveiligheid

Uitgangspunt voor een veilig railverkeerssysteem is de risico-benadering. Dit wil zeggen dat activiteiten systematisch benaderd worden vanuit de vraagstelling of deze activiteiten risico's in zich dragen en zo ja, hoe groot zij zijn en op welke wijze zij kunnen worden beheerst tot een acceptabel niveau. Er wordt bij iedere nieuwe activiteit een risicoanalyse uitgevoerd. Onder risico wordt verstaan: de functie van de kans dat een gebeurtenis zich voordoet en de gevolgen die de gebeurtenis kan hebben.

$$\text{Risico} = \text{kans} \times \text{gevolg}$$

Het beoordelen van de kans en de gevolgen kan een gemakkelijke opgave zijn omdat men bijvoorbeeld beschikt over uitgebreide statistische gegevens. Soms echter is dit lastig te beoordelen omdat er onvoldoende informatie beschikbaar is om een goede kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. Ook gewonde slachtoffers zijn lastig onder te brengen in een kwantitatieve beschouwing. Men zal andere middelen moeten aanwenden, zoals het uitvoeren van een risico inventarisatie- en evaluatie (RI&E), het opzetten van een foutenboom of het organiseren van een brainstorm- of een HAZOP-sessie. Naast deze meer normatieve verantwoordelijkheid hebben eigenaar en beheerder de verantwoordelijkheid om, ook als aan de kwantitatieve norm is voldaan, het risico verder te reduceren.

Railveiligheid staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van de trits betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid en veiligheid, ofwel Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS). Binnen de spoorwegwereld is een standaardnorm ontwikkeld voor RAMS, te weten de EN 50126 opgesteld door CENELEC.

Projecten

Het genoemde risico heeft betrekking op het totale railverkeerssysteem. Bij een project moet derhalve altijd aangetoond worden dat het projectrisico binnen het totale risico van het railverkeerssysteem past, waarbij beschreven wordt dat zij een beperkt 'risico-budget' beschikbaar krijgen. Dit kan door het risico van het project uit te drukken in reizigerskilometers, bakkilometers of spoorlengte (al naar gelang het type project) en dit te vergelijken met het totale risico. Het gaat dan over het projectresultaat en niet over risico's die in de bouwfase prominent zijn.

De projectleiding moet aantonen dat wordt voldaan aan de wettelijke kaders voor kwantitatieve risicoanalyses voor een bouwvergunning of gebruiksmelding.

Risico's moeten indien nodig (na wijziging van processen, omstandigheden en dergelijke) opnieuw geïnventariseerd worden.

5.3.2 Risicoclassificatie voor railveiligheid

Hieronder wordt de risicoclassificatie-methode van de Vervoerregio Amsterdam beschreven. Deze is tot stand gekomen in samenwerking met de gemeente Amsterdam en GVB en is gestoeld op de risico-classificatie van CENELEC EN 50126.

Kans van optreden (frequency of occurrence)

Bij geschatte faalkans gaat het om een frequentie, gebaseerd op één onderwerp op het totale metro of tramnetwerk gedurende 24 uur per dag (a frequency range based on a single item operating 24 h/day).

kans van optreden (frequency of occurrence)	omschrijving (discription)	geschatte faalkans (example of a frequency)
Frequent (Frequent)	Treedt vaak op (Likely to occur frequently. The event will be frequently experienced.)	vaker dan eens per 6 weken (more than once within a period of approximately 6 weeks)
Waarschijnlijk (Probable)	Treedt geregeld op (Will occur several times. The event can be expected to occur often.)	ongeveer eens per 6 weken tot eens per jaar (approximately once per 6 weeks to once per year)
Incidenteel (Occasional)	Kan verschillende keren optreden (Likely to occur several times. The event can be expected to occur several times.)	ongeveer eens per jaar tot eens per 10 jaar (approximately once per 1 year to once per 10 years)
Zeldzaam (Rare)	Kan enige keren gedurende de levensduur optreden (Likely to occur sometime in the system life cycle. The event can reasonably be expected to occur.)	ongeveer eens per 10 tot eens per 1.000 jaar (approximately once per 10 years to once per 1.000 years)
Onwaarschijnlijk (Improbable)	Niet waarschijnlijk, maar wel mogelijk (Unlikely to occur but possible. It can be assumed that the event may exceptionally occur.)	Ongeveer eens per 1.000 jaar tot eens per 100.000 jaar (approximately once per 1.000 years to once per 100.000 years)
Zeer onwaarschijnlijk (Highly improbable)	Zeer onwaarschijnlijk (Extremely unlikely to occur. It can be assumed that the event will not occur.)	Ongeveer eens per 100.000 of meer jaar (once in a period of approximately 100.000 years or more)

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio, burgemeester en wethouders van Amsterdam en de directie van GVB hebben op 14 september 2021 bepaald dat het individueel risico gesteld wordt op 10^{-5} . Dat betekent een kans op overlijden van eens per 100.000 jaar per persoon per jaar. Door de toepassing van bovenstaande matrix wordt aan deze norm invulling gegeven.

**Ernst van de gevolgen in relatie tot RAMS
(severity category related to RAMS)**

schade categorie (severity category)	gevolgen (consequences to persons or environment)	gevolgen voor de dienst (consequence to service)
Catastrofaal (Catastrophic)	Doden en/of zwaargewonden. <i>Fatalities and/or multiple severe injuries and/or major damage to the environment.</i>	<i>Elk van de hieronder genoemde gevolgen</i> <i>(Any of the below consequences in presence of consequences to persons or environment)</i>
Kritiek (Critical)	Een dode, zwaargewonde. <i>Single fatality and/or severe injury and/or significant damage to the environment.</i>	Volledige systeemuitval (Loss of a major system)
Marginaal (Marginal)	Licht gewonde. <i>Minor injury and/or significant threat to the environment.</i>	Aanzienlijke systeemuitval (Severe system(s) damage)
Onbelangrijk (Insignificant)	Mogelijk licht gewonde <i>Possible minor injury</i>	Lichte systeem schade (Minor system damage)

Classificatie risico interne veiligheid

gevolgen \ kans	onbelangrijk	marginaal	kritiek	catastrofaal
Frequent	ongewenst	ongewenst	ontoelaatbaar	ontoelaatbaar
Waarschijnlijk	toelaatbaar	ongewenst	ontoelaatbaar	ontoelaatbaar
Incidenteel	toelaatbaar	toelaatbaar	ongewenst	ontoelaatbaar
Zeldzaam	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	ongewenst	ongewenst
Onwaarschijnlijk	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	toelaatbaar	ongewenst
Zeer onwaarschijnlijk	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	toelaatbaar

Classificatie externe veiligheid

gevolgen \ kans	onbelangrijk	marginaal	kritiek	catastrofaal
Frequent	toelaatbaar	toelaatbaar	ontoelaatbaar	ontoelaatbaar
Waarschijnlijk	toelaatbaar	toelaatbaar	ongewenst	ontoelaatbaar
Incidenteel	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	ongewenst	ontoelaatbaar
Zeldzaam	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	toelaatbaar	ongewenst
Onwaarschijnlijk	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	toelaatbaar
Zeer onwaarschijnlijk	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar

Uitleg

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen interne veiligheid en externe veiligheid. Interne veiligheid heeft betrekking op mensen binnen het systeem, zoals reizigers, vervoerpersoneel en inframedewerkers. Deze mensen verdienen een extra bescherming omdat het risico dat zij lopen volledig beïnvloedbaar is vanuit het railverkeersysteem. Externe veiligheid heeft betrekking op mensen buiten het systeem, zoals weggebruikers en passanten. Dan gaat het dus om verkeersveiligheid. Het risico dat zij lopen is niet volledig beïnvloedbaar vanuit het railverkeersysteem. Daar waar externe risico's gemitigeerd kunnen worden moet dat vanuit de ALARP-benadering ook gedaan worden. Het is vanuit het railverkeersysteem echter niet mogelijk om het gedrag van derden volledig te beïnvloeden. Daarom is het onvermijdbaar om voor externen een hoger risico te accepteren.

Vereiste beheersing

Risicoclassificatie (<i>risk acceptance category</i>)	Te nemen actie (<i>Actions to be applied</i>)
Ontoelaatbaar (<i>Intollerable</i>)	Moet opgelost worden (<i>shall be eliminated</i>)
Ongewenst (<i>Undesirable</i>)	Wordt uitsluitend geaccepteerd indien oplossing onuitvoerbaar is en indien de betrokken partijen en autoriteiten dat ook vinden (<i>Shall only be accepted when risk reduction is impracticable and with the agreement of the railway duty holders or the responsible Safety Regulatory Authority</i>)
Toelaatbaar (<i>Tolerable</i>)	Wordt geaccepteerd indien het onder controle blijft en de betrokken partijen daarmee akkoord zijn (<i>Can be tolerated and accepted with adequate control and with the agreement of the responsible railway duty holders.</i>)
Verwaarloosbaar (<i>Negligible</i>)	Geaccepteerd (<i>Acceptable without any agreement.</i>)

5.3.3 Risicobeheersing voor railveiligheid

Bij de beheersing van een risico wordt altijd een principiële volgorde toegepast, en wel deze:

1. bronbestrijding,
2. preventie,
3. repressie,
4. schadebeheersing.

Bij *bronbestrijding* wordt de risicobron weggehaald. Het risico houdt dan op te bestaan. Voorbeeld: als 's nachts alle voertuigen stil staan is er geen aanrijdgevaar.

Bij *preventie* blijft het risico aanwezig, maar worden maatregelen genomen om te voorkomen dat het risico zich openbaart. Voorbeeld: een voertuig in beweging vormt een zeker risico voor weggebruikers, maar de bestuurder kan hem altijd tot stilstand brengen en daarmee in het aanrijdgevaar aanzienlijk beperken.

Bij *repressie* heeft het risico zich geopenbaard en worden direct maatregelen genomen om de schade te beperken. Voorbeeld: als een voertuig bij een aanrijding betrokken is, wordt dit gemeld bij de verkeersleiding en worden onmiddellijk de hulpdiensten gealarmeerd.

Bij *schadebeheersing* gaat het erom om de reeds ontstane schade zoveel mogelijk te beperken. Voorbeeld: na een aanrijding gaat het betrokken voertuig naar de remise of werkplaats om gecontroleerd en eventueel gerepareerd te worden.

5.4 Risicodragers in het railverkeersysteem

In het railverkeersysteem kennen we de onderstaande risicodragers:

- reizigers,
- vervoerpersoneel,
- inframedewerkers,
- personeel overheidshulpdiensten,
- weggebruikers,
- onbevoegden.

Reizigers

Reizigers zijn mensen die door de vervoerder vervoerd worden. Zij bevinden zich in de voertuigen, stappen in of uit of bevinden zich op de perrons en haltes inclusief de trappen of liften die naar de perrons leiden. Een reiziger die de halte verlaten heeft valt onder de risicogroep weggebruiker.

Vervoerpersoneel

Dit zijn mensen die zich beroepshalve in het railverkeersysteem bevinden en werkzaamheden verrichten voor de vervoerder. Onderstaande groepen vallen hieronder.

- rijdend personeel: bestuurders, conducteurs, controleurs en wagenbegeleiders, instructeurs, rangeerders;
- materieelmedewerkers: storingsmonteurs en materieelverzorgers;
- overig personeel: servicemedewerkers, controleurs, schoonmakers, medewerkers calamiteitenorganisatie en leidinggevenden.

Inframedewerkers

Dit zijn mensen die zich beroepshalve in het railverkeersysteem bevinden en werkzaamheden verrichten ten behoeve van het beheer en onderhoud van de lokale spoorweginfrastructuur. Zij bevinden zich veelal fysiek binnen de infrastructuur. Onderstaande groepen vallen hieronder:

- leiders werkplekbeveiliging, veiligheidspersonen, ploegleden;
- alleengaanden, bevoegd betreders;
- leidinggevenden.

Personeel overheidshulpdiensten

Dit zijn medewerkers van politie, brandweer en ambulance die een rol hebben bij een calamiteit of vanuit hun eigen taken noodzakelijkerwijs in het railverkeersysteem moeten komen. Zij zijn risicodragers voor wie dezelfde regels gelden als voor het hierboven genoemde personeel.

Weggebruikers

Voetgangers, fietsers, bromfietzers, bestuurders van een gehandicapt voertuig, van een motorvoertuig of van een tram, ruiters, geleiders van rij- of trekdieren of vee en bestuurders van een bespannen of onbespannen wagen (art 1 RVV 1990).

Onbevoegden

Dit zijn personen die zich onbevoegd op of in de nabijheid van de lokale spoorweg bevinden. Suïcidalen vallen hier niet onder.

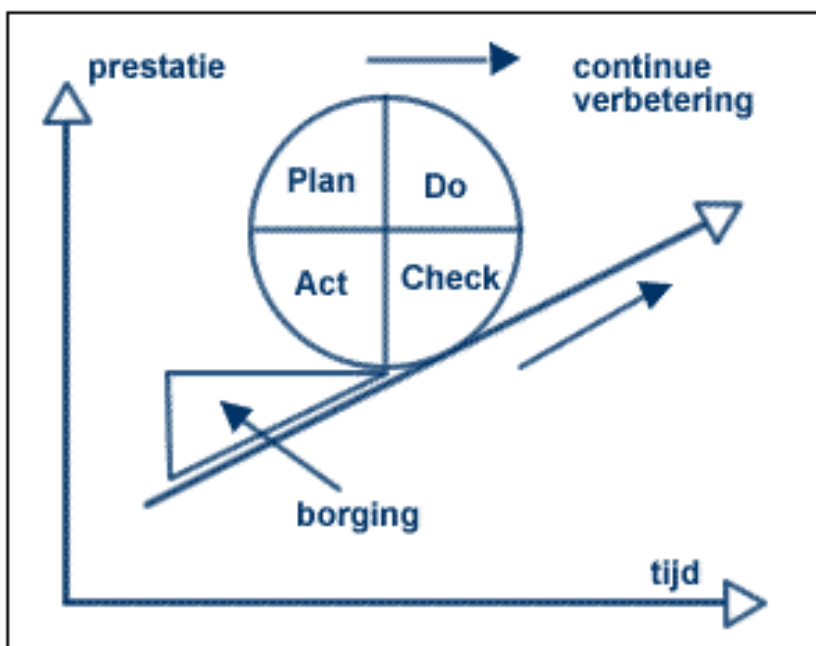
5.5 Veiligheidsbeheersysteem

De Wet lokaal spoor schrijft voor dat de beheerder en de vervoerder beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. De eisen die daaraan worden gesteld zijn vermeld in de Wet lokaal spoor en de Regeling lokaal spoor, waarbij de WIs bovendien doorverwijst naar de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Essentie van een veiligheidsbeheersysteem is dat er sprake moet zijn van een aantoonbaar streven naar continue verbetering. Dit geschiedt volgens de systematiek van plan-do-check-act. Dit wordt ook wel de Deming Cirkel genoemd.

Continu verbeteren

Voor het realiseren van de plannen wordt gebruik gemaakt van de Deming cirkel: plan – do – check – act. De stappen worden als volgt ingevuld:

1. plannen maken (Plan) op basis van de veiligheidsdoelstellingen die zijn beschreven in deze Beheervisie, vast te leggen in het jaarlijks op te stellen beheerplan;
2. uitvoeren (Do): het operationaliseren van deze doelstellingen in concrete meetbare streefwaarden van het veiligheidsniveau en prestatie-eisen voor de beheerder, vervoerder en projecten voor nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur en voertuigen of het gebruik daarvan;
3. controle (Check): beoordelen van KPI's in de kwartaalrapportages van de beheerder en de vervoerder, rapportages van projecten en de rapportages van de toezichthouder ten aanzien van de prestaties van de beheerder en de vervoerder;
4. verbetermaatregelen uitvoeren (Act): binnen het kader van de door het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam vastgestelde veiligheidsdoelstellingen nader invullen of aanpassen van de operationalisering van het beleid. Overleg plegen en afspraken maken met de beheerder en vervoerder over bijstelling van de prestatie-eisen.



De Deming-cirkel

5.6 Veilig werken aan de infra

De beheerder draagt er zorg voor dat werkzaamheden aan en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg alsmede het met die werkzaamheden samenhangend verkeer veilig plaatsvindt. De beheerder treft maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn om te voorkomen dat gevaar kan ontstaan voor het spoorverkeer, weggebruikers, omwonenden en baanwerkers.

De Stichting railAlert heeft normen en voorschriften opgesteld voor veilig werken aan de spoorweginfrastructuur. Voor alle werkzaamheden in of nabij de spoorweginfrastructuur geldt het Normenkader Veilig Werken. Voor de metro geldt bovendien het Voorschrift Veilig Werken Metro en voor tram geldt het Voorschrift Veilig Werken Tram.

Deze bepalingen zijn ook van toepassing op werkzaamheden die uitgevoerd worden door derden die in het bezit zijn van een vergunning om te werken in of nabij de lokale spoorweginfrastructuur (art 12 WIs). De bepalingen worden opgenomen in de vergunning.

6 Vergunningen Wet lokaal spoor

Als systeemverantwoordelijke heeft het DB van de Vervoerregio een vergunningstelsel uit de Wet Lokaalspoor (Wls) in handen waarmee de veiligheid en doelmatigheid van het lokaalspoor wordt geborgd. Sinds de introductie van de Wls in 2015 is deze bevoegdheid gedelegeerd geweest aan B&W van de gemeente Amsterdam. Met ingang van 1 januari 2022 oefent het DB deze bevoegdheid zelf uit.

Het gaat daarbij om de volgende uit de Wls voorkomende vergunningsplicht:

- werkzaamheden en het plaatsen van zaken op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg (art 12); NB: gaat over naar Omgevingswet.
- in dienst stellen van nieuwe en gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur (art 9 e.v.);
- in dienst stellen van nieuwe en gewijzigde spoorvoertuigen (art 32 e.v.).

In dit hoofdstuk wordt de werkwijze (op hoofdlijnen) van het verstrekken van deze vergunningen beschreven.

6.1 Vergunningen voor werkzaamheden in of nabij het spoor

Dit betreft vergunningen voor het uitvoeren van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg of aldaar zaken te plaatsen, zoals bedoeld in art 12 Wls.

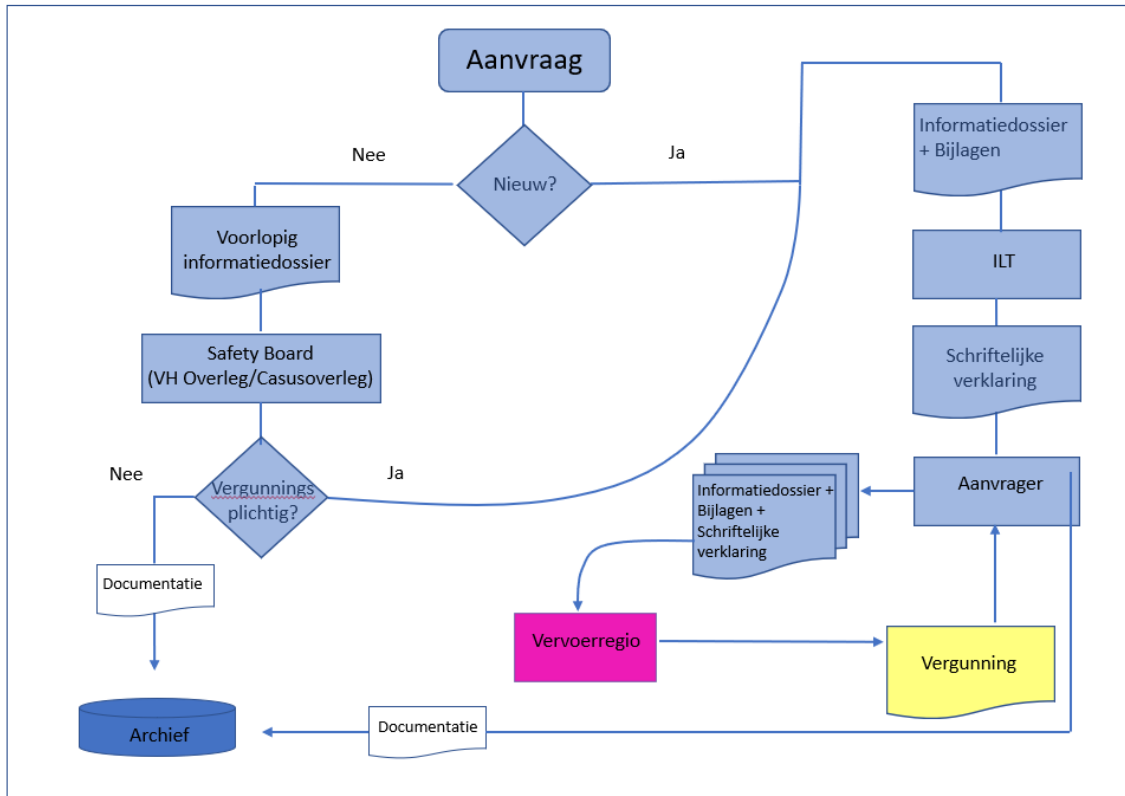
Deze vergunningen zijn niet vereist voor werkzaamheden in verband met het beheer of de aanleg van nieuwe lokale spoorweginfrastructuur.

De bevoegdheid om deze vergunningen te verlenen berust bij het DB. Het DB heeft met ingang van 1 januari 2022 aan GVB Infra mandaat verleend om, met inachtneming van de daarbij behorende beleidsregels, deze vergunningen te verlenen.

Naar verwachting zal 1 juli 2023 de Omgevingswet in werking treden. Vergunningen worden dan verleend op basis van deze wet en het daarbij behorende nadere regelgeving, zoals het Omgevingsbesluit en het Besluit activiteiten leefomgeving. De Vervoerregio dient de gemeenten met lokaal spoor het beperkingengebied voor lokaal spoor aan te leveren, die deze gemeenten moeten overnemen in hun omgevingsplannen. In overleg met GVB Infra zal de procedure en eventueel het mandaat worden aangepast.

6.2 Vergunningen voor indienststellingen

Voor het in dienst stellen van nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen is een vergunning vereist. Voor de infrastructuur zijn deze regels te vinden in de artikelen 9 en 10 WIs. Voor de spoorvoertuigen in de artikelen 32, 33 en 34. Deze vergunningen worden verleend door het DB van de Vervoerregio.



Schema aanvraag vergunning voor indienststelling Wet lokaal spoor

Het bestaande netwerk is gedocumenteerd en bij de beheerder bekend. De bestaande voertuigen zijn bij de vervoerder bekend. De veiligheid hiervan wordt aangetoond door de in het VBS van beheerder en vervoerder beschreven processen om de infrastructuur, respectievelijk voertuigen zo te beheren en onderhouden dat blijvend aan de veiligheidsnormering wordt voldaan.

6.2.1 Procesverloop indienststellingen

We kennen voor het indienststellen van infrastructuur wettelijke bepalingen vanuit de WIs, bepalingen die in de railsector gebruikelijk zijn en een invulling zoals deze in Amsterdam wordt toegepast.

Wettelijke bepalingen

Volgens de WIs dient de aanvrager van een vergunning hiertoe bij de vergunningverlener een informatiedossier in te dienen, dat voorzien is van een schriftelijke verklaring van de toezichthouder, ILT. Hierop kan de decentrale overheid een vergunning tot indienststelling afgeven.

Railsector

Ten behoeve van de veiligheidsbewijsvoering wordt in de railsector gebruik gemaakt van safety cases. In sommige gevallen is het vereist dat deze safety case, alsmede het proces dat leidt tot de safety case, wordt voorzien van de instemming van een independent safety assessor (ISA). Deze documenten maken in dat geval deel uit van het informatiedossier.

Amsterdam

Binnen de Vervoerregio Amsterdam is het bovendien vereist dat de Safety Board een positief advies geeft ten aanzien van een informatiedossier alvorens de vergunning wordt aangevraagd.

Als wijzigingen worden aangebracht aan de infrastructuur of de spoorvoertuigen, zal eerst vastgesteld moeten worden of het een aanmerkelijke wijziging betreft als bedoeld in art 10 of 33 WIs. Hiertoe wordt een procedure doorlopen die nader wordt uiteengezet in hoofdstuk 4.4.2 6.3.2 van deze Beheervisie.

Binnen de Vervoerregio Amsterdam bestaat een aanvraag dus minimaal uit de volgende bescheiden:

- aanvraag voor een vergunning, met verwijzing naar het oordeel van de Safety Board;
- informatiedossier;
- schriftelijke verklaring ILT.

Al deze aspecten worden hieronder behandeld.

6.2.2 Voorlopig informatiedossier

Bij een aanmerkelijke wijziging aan de infrastructuur of aan een spoorvoertuig moet een informatiedossier worden opgesteld. Er is sprake van een aanmerkelijke wijziging indien de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur of het spoorvoertuig aanmerkelijk veranderen door wijziging van de technische of functionele eigenschappen.

De vraag of hiervan sprake is wordt in eerste instantie beantwoord door de veiligheidsfunctionaris van GVB Exploitatie of GVB Infra die ook lid is van de Safety Board. Als duidelijk geen sprake is van een aanmerkelijke wijziging hoeft geen dossier te worden opgemaakt. Als er wel sprake is van een aanmerkelijke wijziging of als dit onduidelijk is, vult de aanvrager een voorlopig informatiedossier in dat ter behandeling wordt ingediend bij het Veiligheidsoverleg als voorportaal van de Safety Board.

6.2.3 Informatiedossier

De WIs schrijft voor dat de aanvrager van de vergunning voor nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur of voertuigen een informatiedossier aanlevert bij de vergunningverlenende instantie. In Amsterdam is de aanvrager voor infrastructuur GVB Infra als beheerder en voor spoorvoertuigen GVB Exploitatie als vervoerder. In dit dossier staan tenminste technische specificaties. Bij lokale spoorweginfrastructuur moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan WIs artikel 5 en 6 WIs. Bij spoorvoertuigen wordt aangetoond dat de voertuigen voldoen aan een aantal in art 32 genoemde eisen.

Aan de inhoud van het informatiedossier worden eisen gesteld welke zijn beschreven in art 3 (infrastructuur) en 4 (voertuigen) RIs.

6.2.4 Safety case

Het aantonen van de veiligheid van een railverkeerssysteem vindt plaats door het opstellen van een safety case. De vraag of een safety case noodzakelijk is hangt af van het veiligheidsniveau. De Safety Board kan het advies geven dat een safety case en/of een ISA-verklaring vereist is.

De aanvrager is ervoor verantwoordelijk dat de safety case wordt aangeleverd. De inhoudelijke kennis zal afkomstig zijn van de leverancier van de betreffende infra-componenten of voertuigen. Het is nadrukkelijk toegestaan dat de leverancier zorg draagt voor de safety case.

De procedure om te komen tot een safety case geschiedt volgens de Europese norm NEN EN 50126:2017. Dit wordt behandeld in hoofdstuk 6.3.1 van deze Beheervisie. Een safety case moet worden opgesteld volgens de structuur van de Europese norm NEN EN 50129:2017.

6.2.5 ISA verklaring

Indien een safety case betrekking heeft op een aanmerkelijk project kan de Safety Board het advies geven een independent safety assessor (ISA) aan te stellen. Dit advies wordt gegeven op basis van de criteria die gesteld zijn in CSM-REA, art 4. De ISA moet erkend zijn volgens ISO/IEC 17020.

De projectorganisatie stelt de ISA aan.

6.2.6 Behandeling Safety Board

Voorlopige informatiedossiers voor nieuwe lokale spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen worden ten behoeve van de vergunning tot indienstelling behandeld in de Safety Board.

Voorlopige informatiedossiers voor aanmerkelijk gewijzigde spoorweginfrastructuur of voertuigen worden ter instemming behandeld in het Veiligheidsoverleg concessie Amsterdam. Hier wordt ook de vraag behandeld of de wijziging daadwerkelijk een aanmerkelijke wijziging is als bedoeld in de WIs. Zo ja, dan is een vergunning vereist. Het voorlopig informatiedossier hieromtrent wordt in het Veiligheidsoverleg behandeld op grond van CSM – REA (zie hoofdstuk 6.3.2 van deze Beheervisie). Vanuit het Veiligheidsoverleg wordt vervolgens een préadvies gegeven aan de Safety Board waar dit, eventueel na inhoudelijke behandeling, wordt vastgesteld.

De aanvragers worden in de gelegenheid gesteld om de bijeenkomsten van het Veiligheidsoverleg en de Safety Board bij te wonen, teneinde hun aanvraag toe te lichten.

De voorzitter van de Safety Board informeert de beheerder en de aanvrager omtrent de afgegeven verklaring door middel van een brief.

6.2.7 Schriftelijke verklaring toezichthouder

Bij een aanvraag voor vergunning voor indienstelling van nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur of voertuigen is een verklaring van de toezichthouder ILT over het informatiedossier vereist. De vergunning-aanvrager is ervoor verantwoordelijk dat de schriftelijke verklaring wordt aangevraagd en draagt daarvoor de kosten.

ILT heeft bij de inwerkingtreding van de WIs laten weten dat zij bij voorkeur vooraf en duidelijk worden geïnformeerd ten aanzien van een aanvraag voor een schriftelijke verklaring. Dit om de betrokken medewerkers in staat te stellen om reeds in een vroeg stadium kennis te nemen van het project en hier overleg over te voeren. Indien een aanvraag voor een schriftelijke verklaring niet vooraf bij ILT is aangemeld, moet rekening gehouden worden met een doorlooptermijn van 6 weken voordat er een verklaring wordt afgegeven.

6.2.8 Vergunningverlening

De Vervoerregio Amsterdam verleent op basis van het informatiedossier, de Safety Board gehoord hebbende, en de schriftelijke verklaring van ILT de vergunning met inachtneming van de WIs en de AWB.

6.2.9 Uit dienst nemen

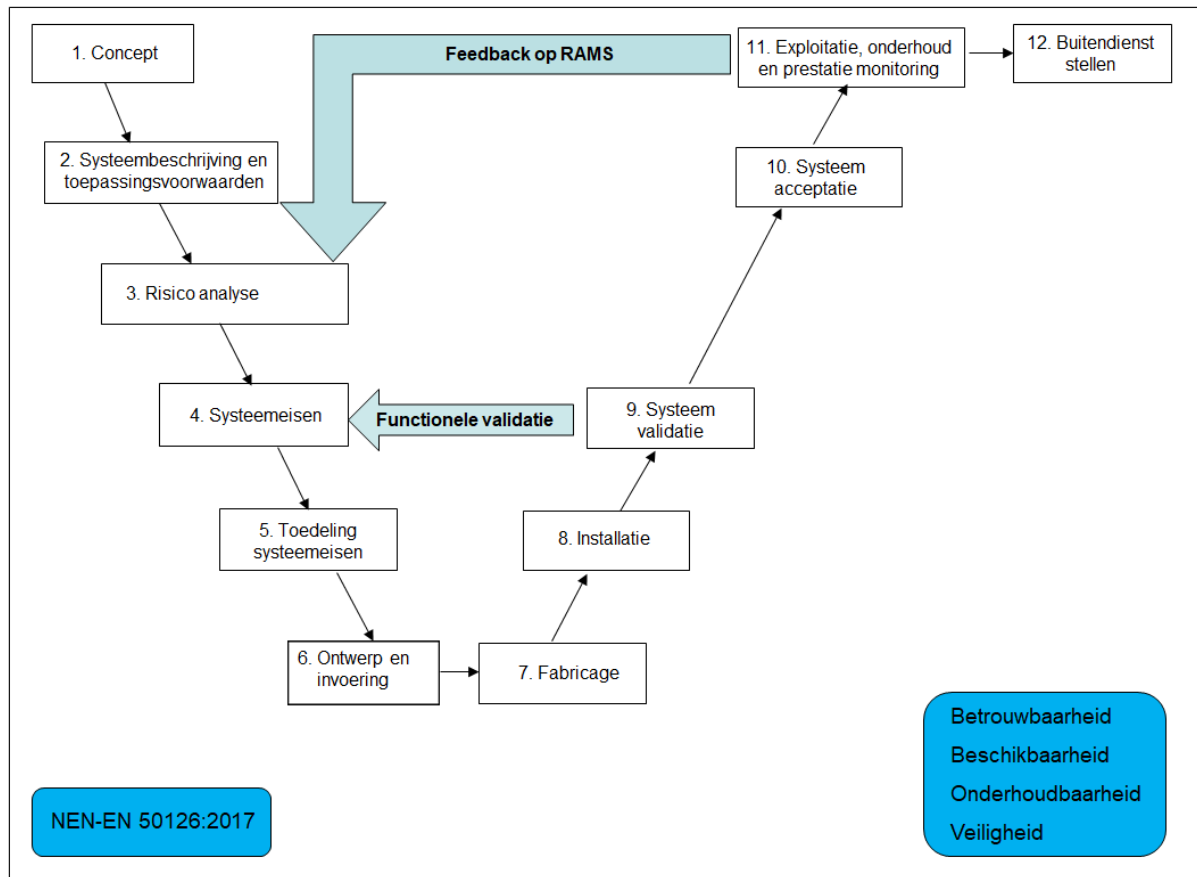
Als infrastructuur definitief uit het areaal onttrokken wordt, zal dit geschieden met een vergunning tot aanmerkelijke wijziging. De wijziging bestaat eruit dat de infrastructuur niet meer bereiden kan worden en dat is een aanmerkelijke wijziging in de gebruiksmogelijkheid.

Indien van toepassing, draagt de beheerder zorg voor een overdracht aan de rechthebbende en informeert de grondeigenaar.

6.3 Europese regelgeving

6.3.1 CENELEC 50126

Voor het aantonen van de veiligheid van een wijziging of uitbreiding van het railvervoersysteem vraagt de Vervoerregio Amsterdam aan de beheerder, vervoerder en partijen die projecten uitvoeren dit te doen volgens de systematiek als beschreven in de Europese norm NEN-EN 50126:2017. Het gaat daarbij om de levenscyclus weergegeven in onderstaande figuur, het zogenaamde V-model. Deze systematiek heeft betrekking op betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid en veiligheid (in het Engels reliability, availability, maintainability and safety, ofwel RAMS).



Levenscyclus volgens NEN EN 50126:2017

6.3.2 CSM REA

De vraag of een wijziging aanmerkelijk is in de zin van de WIs is van belang voor de uitspraak dat een vergunning voor indienststelling vereist is. Volgens de WIs is er sprake van een aanmerkelijk wijziging indien de technische en functionele eigenschappen van de lokale spoorweginfrastructuur, respectievelijk het spoor voertuig aanmerkelijk veranderen. In Amsterdam wordt dit vastgesteld op basis van zes cruciale vragen vanuit de CSM-REA (Europese Richtlijn 402/2013, art 4.-2 sub a t/m f. Deze Richtlijn geldt niet voor lokale spoorwegsysteemen, maar wordt in Amsterdam vrijwillig toegepast.

Als de wijziging wel aanmerkelijk is, maar niet veiligheidsrelevant, vindt de indienststelling van gewijzigde infrastructuur en voertuigen plaats volgens de procedures voor veilig gebruik als beschreven in veiligheidsbeheersysteem van de beheerder, respectievelijk de vervoerder.

Als de wijziging wel veiligheidsrelevant is, wordt op basis van onderstaande aspecten vastgesteld of er inderdaad sprake is van een aanmerkelijke wijziging.

- a) Gevolg bij falen: meest ongunstige, aannemelijke scenario bij falen van het te beoordelen systeem, rekening houdend met de bestaande veiligheidsmechanismen buiten het te beoordelen systeem.
- b) Nieuwigheid die door de wijziging wordt geïntroduceerd: dit betreft zowel innovaties in de spoorwegsector als innovaties voor de organisatie die de wijziging invoert.
- c) Complexiteit van de wijziging; voor zowel de organisatie als de techniek. De complexiteit wordt bepaald door het aantal elementen dat is betrokken in de wijziging, en de mate van de interactie tussen die elementen.
- d) Monitoring: de mogelijkheid de ingevoerde wijziging gedurende de levenscyclus van het systeem te monitoren en passende maatregelen te treffen.
- e) Onomkeerbaarheid: de mogelijkheid terug te keren naar het systeem vóór de wijziging.
- f) Additionaliteit: beoordeling van het belang van de wijziging, rekening houdend met alle recente veiligheidsgerelateerde wijzigingen van het te beoordelen systeem die eerder niet als belangrijk werden beoordeeld.

De vragen dienen alle zes negatief te worden beantwoord ('nee') en te worden voorzien van een motivering. In dat geval is de wijziging niet aanmerkelijk en derhalve niet vergunningplichtig.

Criterium	Oordeel	Motivering
Gevolg bij falen	Ja/nee	
Nieuwigheid	Ja/nee	
Complexiteit	Ja/nee	
Monitoring niet mogelijk	Ja/nee	
Onomkeerbaar	Ja/nee	
Additionaliteit	Ja/nee	

6.4 Lokale spoorweginfrastructuur

De beheerder doet de aanvraag voor de vergunning voor indienststelling en draagt zorg voor de afstemming met ILT.

Nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur moeten voldoen aan de eisen uit het IPvE en moeten om toegelaten te worden voldoen aan de toelatingseisen beschreven in het IPvE. Uitsluitend met toestemming van de configuration control board kan hiervan worden afgeweken.

Onder lokale spoorweginfrastructuur wordt verstaan: metro- en tramsporen en alles wat daar volgens art 2 Bls toe behoort. De lokale spoorweginfrastructuur kan samenlopen met de weginfrastructuur, met name als tramsporen wegen kruisen of als deze in de straat gelegen zijn. In dat geval moet acht genomen worden op zowel de WIs als de Wegenverkeerswetgeving.

De Vervoerregio kan de vergunning verlenen onder de volgende condities:

- dat het werkend vervoersysteem aantoonbaar veilig is en de lokale spoorweginfrastructuur aantoonbaar voldoet aan de artikelen 5 en 6, eerste lid, WIs;
- in geval van een aanmerkelijke wijziging deze overeenkomstig CSM-REA door de Safety Board vergunningplichtig is verklaard;
- indien van toepassing een ISA-verklaring wordt overgelegd die een toets bevat op het proces en inhoudelijk op de van toepassing zijnde safety case;
- in een project waarbij een ISA is ingezet, tekortkomingen en aanbevelingen of adviezen uit de verklaring van de toezichthouder aantoonbaar zijn opgevolgd;
- er is een schriftelijke verklaring is van ILT;
- er is een positief advies van de Safety Board en de aanbevelingen of adviezen aantoonbaar zijn opgevolgd;
- indien het een aanmerkelijke wijziging betreft: als de rechthebbende gehoord is;
- indien het IPvE niet geheel gevolgd kan worden de configuration control board positief heeft geadviseerd.

Nadat de beheerder de vergunning voor indienststelling heeft verkregen bepaalt hij de datum en tijd van daadwerkelijke indienststelling en communiceert dat met de vervoerder en de Vervoerregio.

Nadat de vervoerder van de beheerder heeft vernomen op welke datum en tijd de daadwerkelijke indienststelling plaats zal vinden, bepaalt de vervoerder de datum en tijd van de ingebruikname en communiceert deze met de beheerder en de Vervoerregio.

Voorwaarde voor daadwerkelijke ingebruikname is in ieder geval een sluitend bewijs dat alle verkeersregelininstallaties bij normaal gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur op de vereiste wijze zullen functioneren. De Vervoerder stemt dit af met de wegbeheerder.

6.4.1 Tijdelijke buitengebruikname

De beheerder kan sporen tijdelijk buiten dienst stellen voor werkzaamheden ten behoeve van het beheer of van derden. Dit gebeurt na overleg met de vervoerder en na toestemming van de verkeersleiding. De vergunning voor indienststelling blijft dan van kracht en de beheerder blijft verantwoordelijk voor de lokale spoorweginfrastructuur. De betrokken sporen mogen uitsluitend weer in dienst gesteld worden door of namens de beheerder, die zich ervan heeft overtuigd dat de sporen vrij en onbelemmerd zijn.

In geval van storing of calamiteit kan de verkeersleiding de sporen direct buiten dienst stellen.

Bij het proces van tijdelijke buitendienststelling voor werkzaamheden wordt de regelgeving van railAlert in acht genomen.

De beheerder en de vervoerder zullen ten aanzien van werkzaamheden en capaciteitstoedeling per keer zelf een integraal voorstel indienen bij de Vervoerregio. Hierin dienen in ieder geval de volgende criteria afgewogen te zijn:

- de gehele levensduur van de betrokken assets;
- efficiënte afweging ten aanzien van andere werkzaamheden;
- impact vertraging OV reis;
- impact betrouwbaarheid OV reis;
- netto impact kosten;
- toegankelijkheid;
- gevolgen omwonende;
- impact imago railverkeerssysteem;
- duurzaamheid
- veiligheid (spoorwegveiligheid en arbo).

De afweging van de vervoerder en beheerder moet transparant, controleerbaar en verifieerbaar zijn. Indien de afweging leidt tot een stremming van het railverkeer kan dit leiden tot een tijdelijke buitengebruikname (TBGN). Bij het aanvragen van een TBGN moet de procedure voor de TBGN van de Vervoerregio in acht genomen worden. De toestemming voor een TBGN wordt verstrekt door het DB, de beheerder en de vervoerder gehoord hebbende.

6.4.2 Ingebruikname

Na het verkrijgen van de vergunning voor indienststelling van de lokale spoorweginfrastructuur wordt door of namens de beheerder een controle veilige berijdbaarheid uitgevoerd. Hierop wordt door of namens de beheerder operationele toestemming voor de gebruikname gegeven. De vervoerder kan nu de procedure voor gebruikname uitvoeren. Als dat positief verloopt kan de daadwerkelijke exploitatie starten.

6.4.3 Schorsen en intrekken vergunning indienststelling infra

Het dagelijks bestuur is bevoegd een vergunning voor indienststelling van de lokale spoorweginfrastructuur te schorsen of in te trekken. Hiervoor gelden de volgende bepalingen:

1. een melding van de toezichthouder, de vervoerder of medewerkers van de beheerder over onveilige infrastructuur moet direct leiden tot onderzoek door de beheerder en in geval van acuut gevaar moet de beheerder direct maatregelen treffen;
2. de beheerder informeert de beleidsadviseur fysieke veiligheid van de Vervoerregio, de vervoerder en de toezichthouder direct over de melding en de te treffen maatregelen;
3. de beheerder volgt de aanwijzingen van de toezichthouder direct op en de beheerder beëindigt de maatregelen ingevolge de aanwijzingen niet eerder dan nadat het hiervoor toestemming van de toezichthouder heeft verkregen;
4. indien de getroffen maatregelen niet leiden tot een veilige situatie of indien de beheerder geen maatregelen treft, zodat de lokale spoorweginfrastructuur niet langer voldoet aan de artikel 5 en 6, eerst lid, WIs, kan het dagelijks bestuur overgaan tot schorsen of intrekken van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 9, eerst lid, WIs.

6.5 Spoorvoertuigen

Het is verboden binnen het gebied van de Vervoerregio gebruik te maken van een spoorvoertuig waarvoor geen vergunning tot indienststelling is verkregen conform art 32 – 34 WIs. Voordat een voertuig een vergunning tot indienststelling kan verkrijgen moet zijn aangetoond dat bij gebruik de veiligheid is geborgd. Tevens moet een schriftelijke verklaring van ILT worden overlegd en moet de beheerder worden gehoord. Als aan de eisen wordt voldaan, kan een vergunning tot indienststelling worden afgegeven. Deze is uitsluitend geldig binnen het gebied van de decentrale overheid, door of namens welke de vergunning is verleend, en voor de infrastructuur waarvoor het is toegelaten.

Nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde voertuigen moeten voldoen aan de eisen uit het IPvE van de beheerder en moeten om toegelaten te worden voldoen aan de toelatingseisen beschreven in het IPvE van de beheerder.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen toelating en indienststelling. Toelating leidt tot toegang van een voertuig op de lokale spoorweginfrastructuur onder door de beheerder te stellen voorwaarden. Toelating geschiedt blijkens een schriftelijke verklaring door de beheerder. Ook voor test- en proefritten is een verklaring tot toelating vereist. Indienststelling leidt tot een vergunning voor indienststelling conform artt 32 – 34 WIs.

In Amsterdam wordt een aanvraag voor een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig ingediend door GVB Activa.

De vervoerder moet aantonen dat zijn organisatie gesteld staat voor de ingebruikname van het nieuwe voertuig en dat de gebruiksvoorwaarden daarvan in de organisatie zijn geïmplementeerd. Tevens toont de vervoerder aan dat hij in staat is de voertuigen op dusdanige wijze te onderhouden dat zij in een veilige staan zijn en blijven en dat hij daartoe beschikt over de benodigde outillage en geschoold personeel.

6.5.1 Nieuwe spoorvoertuigen

Voor spoorvoertuigen die voor de eerste keer een vergunning tot indienststelling binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam willen verkrijgen zal de leverancier in de regel een safety case opleveren op basis waarvan de afnemer van het voertuig een informatiedossier kan opstellen voor de vergunning voor indienststelling als bedoeld in art 32 WIs.

Het proces verloopt met inachtneming van NEN-EN-50126:2017 en er zal sprake zijn van een test- en een proefbedrijf (stap 9 en 10 van het V-model).

Een vergunning tot indienststelling van een spoorvoertuig is niet vereist indien er sprake is van proefritten met het oog op het opdoen van ervaring met spoorvoertuigen of het testen van procedures in het kader van het VBS. In dat geval is echter wel een verklaring tot toelating van de beheerder vereist.

Het uitvoeren van testen (stap 9 van het V model) en testritten mag uitsluitend plaats vinden op buitendienst gesteld spoor of op remise- of opstelsporen.

Het uitvoeren van proefritten (stap 10 van het V model) mag plaatsvinden op sporen welke in dienst zijn gesteld. In dat geval mag het spoorvoertuig uitsluitend bediend worden door een bestuurder van GVB die met succes een toets voor dit specifieke voertuig heeft doorstaan. Het is verboden om tijdens test- of proefritten reizigers te vervoeren (art 26 WIs).

De vervoerder toont aan dat het rijdend personeel is opgeleid voor de nieuwe voertuigen.

6.5.2 Aanmerkelijke wijzigingen aan spoorvoertuigen

Bij een aanmerkelijke wijziging aan een voertuig zal de partij die het voertuig wijzigt de safety case aan moeten leveren op basis waarvan een informatiedossier opgesteld kan worden als bedoeld in art 33 WIs. In de praktijk zal dit de eigenaar van het spoorvoertuig zijn ofwel de vervoerder. In Amsterdam is dit GVB.

6.5.3 Werkvoertuigen

Volgens de WIs, indien strikt gelezen, zal ook voor werkvoertuigen het 'zware' regime gelden voor de indienststelling van spoorvoertuigen. Deze voertuigen worden echter in de regel slechts ingezet op buitendienst gesteld spoor. Er zijn vrij veel werkvoertuigen in omloop en toelating van deze voertuigen conform de WIs is daardoor onevenredig bezwaarlijk. De wetgever heeft inmiddels laten weten dat deze regels bij de volgende aanpassing van de WIs versoepeld zullen worden. Daarom geldt voor het gebied van de Vervoerregio het volgende.

Indien een werkvoertuig ingezet zal worden op spoor dat in exploitatie is, zal het moeten voldoen aan alle eisen van de WIs en op dezelfde wijze in dienst gesteld moeten worden als de overige in dienst gestelde voertuigen.

Indien een werkvoertuig uitsluitend ingezet zal worden op buiten dienst gesteld spoor, geschiedt de toelating door de beheerder en is een vergunning als bedoeld in art 32 WIs niet vereist.

6.5.4 Museumvoertuigen

Museumvoertuigen dienen aan dezelfde eisen te voldoen als exploitatievoertuigen, echter met inachtneming van de beperkende eisen van art 5 RIs. Bij de toelating kan ontheffing gegeven worden van bepaalde eisen om het authentieke karakter van de voertuigen te behouden. In geval van twijfel kan de Safety Board advies geven.

Bijlage I – RASCI tabel

taken \ actoren	RR Vervoerregio	DB Vervoerregio	Ambtelijk Vervoerregio	GVB Infra (Beheerder)	GVB Infra (Uitvoerder)	GVB Exploitatie (Vervoerder en VKL)	GVB Activa BV	B&W gemeenten	Gemeentelijke projecten	Wegbeheerder (V&OR, RWS)	Toezichthouder IL&T	OD NZKG
	3.1.2		A	R	C	I	C	I			I	I
3.1.2		A+R		C	S	I		C	I	I	C	I
3.1.2		A	R	C	I	S		C		I	C	
3.1.2		A		R	I	S+I		I				
3.1.2		A	R	C		C	C				C	
3.1.2		A	R	C		C	I				C	
3.1.2		A	R	S		C			I	C		
3.1.3	A	R		C		C		C				
3.2.1		A		R	S	S				C		
3.2.1		I		A+R				C				
3.2.1		I		A+R								
3.2.4			I	A+R		R						
3.2.5		A				R			I			
3.3		A	I	S		R						
3.3		A	I	I		R						
3.3.7			I	R		A+R		I		C		I
3.3.8		A		R	C	R					I	
3.3.9				C		C		A		R		
3.4.2		A	R	I		I	I				I	
4.1		A	R	C								
4.1			I	A+R	S	C						
6.1		A	R	C	I	I		I	I	I	I	
6.4				C	A+R	C			R		C	
6.5				C	A+R	R	A				C	
		A	I	R		C		(A)				C
* Per project wordt een RASCI-tabel opgesteld. Er zijn projecten van Vervoerregio, gemeenten of projecten van derden												
** Als eigenaar van de tunnels en stations heeft B&W Amsterdam een overeenkomst gesloten met de Vervoerregio waarna de Vervoerregio GVB RIB heeft gemandateerd om het beheer ervan op zich te nemen. Het verkrijgen van de benodigde vergunningen en het doen van de gebruiksmeldingen maakt daar deel van uit.												
Toelichting												
A: Accountabel - Wie is eindverantwoordelijk (moet autoriseren)												
R: Responsible - Wie voert het uit (m.n. kritische taken)												
C: Consulted - Wie moet worden geraadpleegd over het resultaat (kan beïnvloeden)												
S: Support - Wie ondersteunt de uitvoering (optioneel te gebruiken)												
I: Informed - Wie moet (evt. achteraf) worden geïnformeerd over het eindresultaat												

Bijlage II – Prestatie indicatoren

Strategisch Doel	Prestatienorm	Prestatie-indicatoren (KPI's)
Compliant	Voldoet aan wet- en regelgeving	Geen aanschrijving van bevoegd gezag. Geen overschrijding van wettelijke normen Uitgedrukt in aantallen.
Veilig	Veilige berijdbaarheid en veilig werken	Geen ontsparingen en botsingen toewijsbaar aan de staat van de infrastructuur. Uitgedrukt in aantallen.
Betaalbaar	De prestaties zijn doelmatig en worden gerealiseerd tegen minimale kosten	Passend binnen AM-contract, zicht op cashflow en diverse ratio's. Uitgedrukt in bedragen.
Beschikbaar en Betrouwbaar	Borgen van de exploitatie van tram en metro met minimale verstoringen (inclusief toegankelijkheid halte en stations)	Geplande en ongeplande beschikbaarheid. Uitgedrukt in procenten.
Toekomstvast	Investeringen passen binnen de visie en ontwikkeling van het OV-systeem op lange termijn	Toets professionaliteit assetmanagement en kwaliteit lange termijnplannen (SAMP-AMP-en). Uitgedrukt in procenten investering.
Duurzaam	Duurzame mobiliteit, inzet van hernieuwbare energie, beperking van energiegebruik en circulariteit	Klimaatbestendig werken, energiebesparing- en opwekking, CO2-reductie en afname primaire grondstoffen. Uitgedrukt in MWh en CO2.
Beleving	Positief imago in ogen Vervoerregio en van stakeholders	Aandacht in media + imago-onderzoek

Strategisch Doel	Meetmethode	Borging
Compliant	AM-systeem, certificaten, aanschrijvingen bevoegd gezag, intern- en externe toetsing	Kwartaalrapportages
Veilig	Monitoring incidenten, inspecties, ontwikkel- en jaarplan (veiligheidsladder)	Kwartaalrapportages
Betaalbaar	Financieel monitoring, control	Kwartaalrapportages + jaarrekening
Beschikbaar en Betrouwbaar	AM-systeem + data, inspecties, concessie, ontwikkel- en jaarplan incl. <u>maturity check</u>	Kwartaalrapportages
<u>Toekomstvast</u>	Beheervisie, SAMP + transitieplan, strategisch project-portfolio	Transitieplan, herijking '24
Duurzaam	AM-systeem, CO2 reductie monitoring, project-portfolio en MVP	Jaarrapportage
Beleving	Imago-onderzoek, steekproeven, <u>mystery quest</u>	Jaarrapportage

Bijlage III – Risicomatrix Assetmanagement

v0.5		BEDRIJFSWAARDEN					KANS (frequentie) / MTBF						
Grootte effect	Veiligheid	Operationel Prestatie Betrouwbaarheid Infrastructuur Urgente storingen obv kritische functies* Niet Urgente storingen obv niet kritische functies* *(definitie kritische functies)	Operationele prestatie Beschikbaarheid Infrastructuur (functie: Capaciteit Vervoersysteem)	Klant hinder (functie: toegankelijkheid Vervoersysteem)	Financieel Total Cost of ownership: Directe en indirecte gevolgkosten	Imago Stakeholders (Vervoerregio, politiek, gebruikers, bewoners)	Compliance "License to operate" Wet- en regelgeving, IPVE	1 Zeer onwaarschijnlijk Zeer geringe kans 1x per > 30 jr	2 Onwaarschijnlijk Geringe kans 1x per 10-30 jr	3 Incidenteel Kleine kans 1x per 3-10 jr	4 Regelmatig Reële kans 1x per 1-3 jr	5 Waarschijnlijk Grote kans jaarlijks, 1x p.jr	6 Zeer waarschijnlijk Zeer grote kans maandelijks, > 10x p.jr
A. Geen tot zeer gering	Geen letsel of schade aan gezondheid	Geen effect op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid - Redundantie van kritische functies is aanwezig <i>Geen sprake van NBE, er wordt voldaan aan de beschikbaarheidselen (groene KPI)</i>	- frequentie - tot 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende < 1 uur - Geen dienstregeling < 30 minuten	- Geen klant hinder: Lift < 1 uur buiten gebruik Rottrap < 1 uur buiten gebruik OVCP < 1 uur buiten gebruik	< €1.000	- Geen overlast voor omgeving, geen meldingen/klachten - Geen aandacht in media - Geen schade aan relatie stakeholder(s)	Geen overschrijding van wettelijke normen						
B. Gering	Bijna-ongeval of ongeval zonder verzum	Gering effect op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid: - Redundantie van kritische functies is aanwezig - tussen NTB en NTB urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations) - tussen NTB en NTB niet urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations)	- frequentie - tot 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende 1 tot 4 uur - Geen dienstregeling gedurende 30 minuten tot 1 uur	- Lichte klant hinder: Lift 1 - 4 uur ongepland/buiten gebruik Rottrap 1 - 4 uur ongepland buiten gebruik OVCP > 4 uur ongepland buiten gebruik 1 metrostation < 15 minuten ongepland ontoegankelijk (overslaan en/of afgesloten)	€1.000 - €10.000	- Beperkte overlast voor omgeving, geen meldingen/klachten - Geen aandacht in media - Geringe schade aan relatie stakeholder(s)	bereikt bijna de grens van (wettelijke) normen (voorbij attentiewaarde)						
C. Beperkt	klein ongeval, letsel met verzum, langs bij EHBO/huisarts	Middel/groot effect op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid: - Redundantie van kritische functies beperkt aanwezig - tussen NTB en NTB urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations) - tussen NTB en NTB niet urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations)	- frequentie - tot 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende 4 tot 8 uur - > 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende < 1 uur	- Middellichte klant hinder: Lift 4 - 24 uur ongepland buiten gebruik Rottrap > 24 uur ongepland buiten gebruik OVCP > 24 uur ongepland buiten gebruik 1 metrostation 1 tot 4 uur ongepland ontoegankelijk (overslaan en/of afgesloten)	€10.000 - €100.000	- Overlast voor omgeving, meldingen en klachten - Negatieve berichtgeving lokale media - Beperkte schade aan relatie stakeholder(s) <i>Escalatie op MT & B-niveau + Informeren/escaleren directie MET</i>	- overtreding van (wettelijke) normen - aanschrijving van bevoegd gezag (bestuurlijke waarschuwing)						
D. Aanzienlijk	Ongeval met ernstig letsel en verzum, een tot enkele dagen ziekenhuisopname	Aanzienlijk effect op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid: - Redundantie van kritische functies is niet meer aanwezig - tussen NTB en NTB urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations) - tussen NTB en NTB niet urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations)	- frequentie - tot 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende 8 tot 24 uur - > 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende 1 tot 4 uur - inzet alternatief vervoer	- Aanzienlijke klant hinder: Lift > 24 uur ongepland buiten gebruik Rottrap > 24 uur ongepland buiten gebruik OVCP > 24 uur ongepland buiten gebruik 1 metrostation 4 tot 24 uur ongepland ontoegankelijk (overslaan en/of afgesloten) 2 metrostations 1 tot 4 uur ongepland ontoegankelijk (overslaan en/of afgesloten) 2 of meer aangrenzende metrostations tot 1 uur ongepland ontoegankelijk (overslaan en/of afgesloten)	€100.000 - €1 mln	- Overlast voor omgeving, meerdere meldingen/klachten - Negatieve berichtgeving regionale media - Aanzienlijke schade aan relatie stakeholder(s) <i>Escalatie op directie MET-niveau + Informeren van bestuurlijk niveau</i>	- Overtreding van (wettelijke) normen - aanschrijving van bevoegd gezag legt dwangsom of bestuursdwang op						
E. Groot	Ongeval met dodelijke afloop of zeer ernstig blijvend letsel en langdurige ziekenhuisopname	Groot effect op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid: - Redundantie van kritische functies is niet meer aanwezig - tussen NTB en NTB urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations) - tussen NTB en NTB niet urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations)	- frequentie - tot 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende 24 tot 48 uur - > 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende 4 tot 24 uur - inzet alternatief vervoer	- Grote klant hinder: 1 of meerdere metrostations 24 tot 48 uur ongepland ontoegankelijk (overslaan en/of afgesloten) Alle ondergrondse stations van Oostlijn tunnel 1 tot 4 uur ongepland niet toegankelijk (overslaan en/of afgesloten) Alle ondergrondse stations van Noordzijde tunnel 1 tot 4 uur ongepland niet toegankelijk (overslaan en/of afgesloten)	€1 mln - €2,5 mln	- Aantoonbare overlast, meerdere klachten binnen korte tijd - Negatieve berichtgeving landelijke media - Grote schade aan relatie stakeholder(s) <i>Escalatie op directie MET-niveau + escaleren naar bestuurlijk niveau</i>	- Ernstige en/of langdurige overtreding van (wettelijke) normen - OM stelt strafrechtelijk onderzoek in; boete en/of strafrechtelijke vervolging						
F. Zeer groot	Meerdere doden en zwaargewonden	Zeer groot effect op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid: - Redundantie van kritische functies is niet meer aanwezig - tussen NTB en NTB urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations) - tussen NTB en NTB niet urgente storingen per maand die een kritische functie raken (veiligheid, vervoerscapaciteit, toegankelijkheid stations)	- frequentie - tot 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende > 48 uur - > 50% lagere frequentie t.o.v. dienstregeling gedurende > 48 uur - inzet alternatief vervoer	- Zeer Grote klant hinder: 1 of meerdere metrostations > 48 uur ongepland ontoegankelijk (overslaan en/of afgesloten) Alle ondergrondse stations van Oostlijn tunnel > 4 uur ongepland niet toegankelijk (overslaan en/of afgesloten) Alle ondergrondse stations van Noordzijde tunnel > 4 uur ongepland niet toegankelijk (overslaan en/of afgesloten)	> €2,5 mln	- Extreem overlast voor omgeving - (Langdurige) negatieve berichtgeving landelijke media - Zeer grote schade aan relatie stakeholder(s) <i>Escalatie op bestuurlijk niveau (Vervoerregio/Wethouder)</i>	- Zeer ernstige overtreding van (wettelijke) normen - aanleiding om beheerconcessie te beëindigen						