

Beleidskader Capaciteitstoedeling Lokaal spoor in de Stadsregio Amsterdam

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

Beslissende over toewijzingscriteria voor de verdeling van de vervoercapaciteit op lokaal spoor in de Stadsregio Amsterdam conform artikel 30, tweede lid, Wet lokaal spoor;

Overweegt het volgende:

- Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam (het dagelijks bestuur) dient per 1 december 2015 op grond van artikel 4, tweede lid, van de Wet lokaal spoor (Wls) zorg te dragen voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, voor zover die is gelegen in het gebied van de stadsregio Amsterdam.
- De integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor zowel het regionale verkeer- en vervoerbeleid als voor de veiligheid op de lokale spoorweginfrastructuur in het gebied van de stadsregio Amsterdam komt daarmee per 1 december 2015 bij het dagelijks bestuur te liggen.
- Het dagelijks bestuur heeft bij besluit van 10 december 2013 een convenant getekend met de gemeente Amsterdam voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur in de Stadsregio Amsterdam voor de periode 2013 tot en met 2024 (convenant BORI). De Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam hebben in het convenant BORI afspraken gemaakt over beschikbaarheid van de railinfrastructuur.
- Het dagelijks bestuur heeft op 17 september 2015 besloten om de bevoegdheid tot het aanwijzen van de beheerder en daarmee samenhangende bevoegdheden te delegeren aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam.
- Op grond van artikel 8 van de Wls is een ieder, daaronder begrepen de vervoerder, verplicht het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur te gedogen voor zover dit voor de goede uitvoering van het beheer noodzakelijk is. Onder dit beheer is ook begrepen het vervoer dat noodzakelijk is voor de uitvoering van het beheer en het verrichten van test- en proefritten door de beheerder.
- Op grond van artikel 35 van de Wp2000 is een ieder die enig recht kan doen gelden op de lokale spoorweginfrastructuur, daaronder begrepen de gemeente Amsterdam als eigenaar van de infrastructuur, verplicht het gebruik daarvan door de concessiehouder redelijkerwijs te gedogen voorzover dit voor de goede uitvoering van de concessie nodig is. Onder de uitvoering van de concessie is ook het verrichten van test- en proefritten door de vervoerder begrepen.
- Het dagelijks bestuur heeft bij besluit van 26 augustus 2010 aan GVB Exploitatie B.V. een concessie als bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) verleend ten behoeve van het verrichten van openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam. Daarmee kwalificeert GVB Exploitatie B.V. zich als vervoerder in de zin van de Wls. Bij besluit van 5 december 2013 heeft het dagelijks bestuur deze concessie aangepast en de duur verlengd tot maximaal eind 2014.
- Het dagelijks bestuur heeft op 17 september 2015 het veiligheidscertificaat, als bedoeld in artikel 27 van de Wls, verleend aan GVB Exploitatie B.V..
- Er zijn op 1 december 2015 geen andere vervoerders die in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat voor de lokale spoorwegen in de Stadsregio Amsterdam.
- Op grond van artikel 26, eerste lid, van de Wls is het verboden met een spoorvoertuig over een lokale spoorvoertuig te rijden zonder een geldig veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 27 en een met de beheerder gesloten toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 30.
- Op grond van artikel 30, eerste lid, van de Wls 1 hebben de beheerder en de vervoerder een toegangsovereenkomst gesloten die in elk geval bedingen bevat over de te bieden kwaliteit van de lokale spoorweginfrastructuur en de dagen en tijdstippen waarop vervoer over de lokale spoorweginfrastructuur is toegestaan.
- Wettelijk is bepaald dat hulpdiensten waar mogelijk gebruik mogen maken van vrije trambanen. De gemeente Amsterdam is bevoegd ontheffingen te verlenen aan taxi's om gebruik te maken van vrije trambanen.
- Het dagelijks bestuur moet op grond van artikel 30, tweede lid, van de Wls een beleidskader vaststellen met toewijzingscriteria, dat de beheerder bij de verdeling van de vervoerscapaciteit in acht moet nemen. Daarbij is bepaald dat voorrang dient te worden gegeven aan de capaciteit die redelijkerwijs nodig is voor de uitvoering van de concessie als bedoeld in artikel 20, tweede lid, van de Wp2000.

BESLUIT:

Ingevolge artikel 30, tweede lid, van de WIs het volgende Beleidskader voor de toedeling van vervoerscapaciteit op het lokale spoor in de Stadsregio Amsterdam vast te stellen:

1. De beschikbare capaciteit wordt in eerste instantie toegewezen aan de uitvoering van het railvervoer op grond van de concessie in de zin van de Wp2000.
2. In geval van meerdere concessies in de zin van Wp2000 voor het verrichten van openbaar vervoer op het lokaal spoor zijn verleend, zal de Stadsregio Amsterdam afspraken maken met alle vervoerders met een concessie over de dienstregeling en het daaruit voortvloeiende beslag op de capaciteit van de railinfrastructuur.
3. Restcapaciteit op vrije trambanen die zijn voorzien van een verharding is beschikbaar voor lijnbussen ten behoeve van de uitvoering van een door het dagelijks bestuur verleende concessie in de zin van de Wp2000, dan wel lijnbussen ten behoeve van de uitvoering van openbaar vervoer van en naar een concessiegebied als bedoeld in artikel 25, tweede lid, van de Wp2000.
4. Vervoerders die capaciteit vragen voor railvervoer dat niet valt onder het vervoer genoemd in de leden 1 t/m 3 op de lokale spoorweg in het toepassingsgebied, kunnen alleen gebruik maken van restcapaciteit als gegarandeerd is dat de Concessiehouders geen enkele beperking wordt opgelegd en/of ondervinden.
5. Vervoerders die capaciteit vragen voor vervoer genoemd onder lid 4 dienen alle kosten die door het vervoer worden veroorzaakt te vergoeden aan de partij die de kosten moet maken. Het gaat daarbij om onderhoudskosten aan de infrastructuur, energiekosten en kosten voor verkeersleiding op basis van gereden kilometers en administratiekosten.
6. Restcapaciteit voor vervoer genoemd in lid 4 kan worden toebedeeld tot de eerstvolgende dienstregelingswijziging van de OV-concessie(s).
7. Ingeval van een tekort aan capaciteit voor vervoer voor vervoer genoemd in lid 4 wordt de beschikbare capaciteit verdeeld in de verhouding van de aangevraagde hoeveelheid, tenzij anders wordt overeengekomen.

Amsterdam, 8 oktober 2015,
Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

Secretaris
drs. A. Joustra
Voorzitter
mr. E.E. van der Laan