

Beleidsregel van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam houdende regels omtrent gedelegeerde bevoegdheden op basis van de Wet lokaal spoor (Beleidsregels ter zake van gedelegeerde bevoegdheden Wet lokaal spoor 2019-2020)

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,
Gelet op artikel 4, derde lid, Wet lokaal spoor en artikel 10:16 van de Algemene wet bestuursrecht;
Besluit vast te stellen de navolgende beleidsregels:

Artikel 1 Toepassingsbereik

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing op de uitoefening van de bevoegdheden door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam (het college) zoals gedelegeerd bij besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam (het dagelijks bestuur) van 14 november 2019 (Delegatiebesluit) op grond van artikel 4, derde lid, van de Wet lokaal spoor (Wls).
2. Het college oefent deze bevoegdheden uit in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam, waaronder begrepen het grondgebied van de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Artikel 2 Beheervisie

1. Het college oefent de gedelegeerde bevoegdheden uit binnen de kaders die het dagelijks bestuur heeft gesteld in de Beheervisie lokaal spoor 2019 – 2023 van 14 november 2019, het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 van 10 december 2013, het bijbehorende Addendum BORI – MVP-Metro ingaande 1 januari 2017 van 12 december 2017, de jaarlijkse Subsidiebeschikking Beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam en de kaders die de Regioraad van de vervoerregio Amsterdam heeft gesteld in het Convenant Meerjaren Vervangingsprogramma Metro van 13 oktober 2015. Deze documenten vormen tezamen de visie als bedoeld in artikel 17, lid 1, Wls waarin onder meer prestatienormen en –indicatoren ten aanzien van de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur zijn vastgelegd.

Artikel 3 Exploitatie

1. Het college houdt bij het uitoefenen van de gedelegeerde bevoegdheden rekening met de gevolgen voor de exploitatie van de lokale spoorweginfrastructuur
2. Ten aanzien van de metro infrastructuur handelt het college conform de Procedure tijdelijke buitengebruikname metrospoor zoals vastgesteld door het dagelijks bestuur op 18 oktober 2012 (TBGN Metro). Ten aanzien van de tram infrastructuur handelt het college conform de Procedure tijdelijke buitengebruikname tramspoor zoals vastgesteld door het dagelijks bestuur.
3. Het college handelt en draagt ervoor zorg dat andere betrokkenen handelen conform de procedure TBGN Metro respectievelijk de TBGN traminfrastructuur indien de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden leidt tot een tijdelijke buitengebruikstelling van de metro respectievelijk de traminfrastructuur.

Artikel 4 Safety Board

1. Het college geeft opdracht tot het instellen van een onafhankelijk adviesorgaan, in de vorm van een Safety Board, waarin alle bij het railvervoersysteem in de regio Amsterdam betrokken organisaties, waaronder in ieder geval de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en GVB, vertegenwoordigd zijn.
2. Het college draagt dit adviesorgaan op onafhankelijk te adviseren over de veiligheid in het kader van de Wls in de Vervoerregio Amsterdam en draagt ervoor zorg dat de Safety Board kan beschikken over alle relevante informatie dienaangaande.
3. Het college draagt de Safety Board op om bij een niet-unaniem advies de verschillende standpunten gemotiveerd in het advies weer te geven.
4. Het college dient het advies van de Safety Board te betrekken bij besluiten over vergunningen in het kader van de Wls, voor zover veiligheidsrelevant.
5. Indien het college voornemens is om van een negatief advies van de Safety Board en van ILT over afgifte van een vergunning af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur te consulteren alvorens een besluit te nemen.

Artikel 5 Vergunning indienststelling spoorweginfrastructuur (artikel 9, tweede lid, artikel 10, derde lid, WIs)

1. Het college verleent uitsluitend een vergunning als bedoeld in artikel 9, eerste lid, WIs indien de lokale spoorweginfrastructuur aantoonbaar voldoet aan de artikelen 5 en 6, eerste lid, WIs.
2. Het college eist dat voor elke aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de infrastructuur een vergunning wordt aangevraagd.
3. Het college stelt overeenkomstig de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013) (of toekomstige relevante wet- en regelgeving) vast of een verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur aanmerkelijk is als bedoeld in artikel 10, tweede lid, WIs.
4. Het college eist dat bij elk project voor nieuwe of aanmerkelijk te verbeteren, te vernieuwen of te wijzigen infrastructuur een safety manager en een Independent Safety Assessor (ISA) worden aangesteld indien dit wordt geadviseerd door de Safety Board.
5. Het college eist dat ten behoeve van een vergunning als bedoeld in artikel 9, eerste lid, WIs een ISA-verklaring wordt overgelegd, indien dit wordt geadviseerd door de Safety Board, die een toets bevat op het proces en inhoudelijk op het realiseren van veiligheidsdoelen/streefwaarden uit de Beheervisie lokaal spoor 2019 – 2023 of uit projectbesluiten; tevens ziet het college erop toe dat de door ISA gesignaleerde tekortkomingen aantoonbaar zijn hersteld.
6. Het college eist dat in een project tekortkomingen en aanbevelingen/adviezen uit de verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 9, derde lid, WIs aantoonbaar zijn opgevolgd tenzij het college beschikt over een ISA-verklaring waarin is onderbouwd dat van deze aanbevelingen/adviezen kan worden afgeweken.
7. Indien het college voornemens is om van een verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 9, derde lid, WIs en/of van een ISA-verklaring af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur vooraf te consulteren.

Artikel 6 Schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur (artikel 11 WIs)

1. Een melding van de toezichthouder, de vervoerder of medewerkers van de beheerder zelf over onveilige infrastructuur moet direct leiden tot onderzoek en in geval van acuut gevaar moet het college direct maatregelen treffen.
2. Het college informeert het dagelijks bestuur en de toezichthouder direct over de melding en de te treffen maatregelen.
3. Het college volgt de aanwijzingen van de toezichthouder direct op en het college 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 het college geen maatregelen treft, zodat de lokale spoorweginfrastructuur niet langer voldoet aan de artikel 5 en 6, eerste lid, WIs, dient het college over te gaan tot schorsen of intrekken van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 9, eerste lid, WIs.

Artikel 7 Vergunning werkzaamheden lokale spoorweg (artikel 12 WIs)

1. Het college heeft een procedure vastgesteld voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid tot het verlenen van vergunningen voor het (doen) uitvoeren van werkzaamheden of het plaatsen van zaken op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg ter borging van een efficiënt en doelmatig vergunning proces. Het college heeft in deze procedure onder meer afspraken met de betrokken wegbeheerders vastgelegd.
2. Het college heeft het dagelijks bestuur in kennis gesteld van deze procedure en verstrekt inlichtingen over de toepassing ervan.

Artikel 8 Afspraken met beheerder (artikel 17, derde lid, WIs)

1. Het college maakt via de jaarlijkse planning en control cyclus van de gemeente Amsterdam afspraken met de beheerder over de uitvoering van de beheertaken en de benodigde middelen ter realisatie van de afspraken als bedoeld in artikel 17, derde lid, WIs.
2. Het college baseert deze afspraken op de door het dagelijks bestuur vastgestelde prestatienormen en –indicatoren als bedoeld in artikel 17, eerste en tweede lid, WIs zoals deze zijn vastgelegd in de Beheervisie lokaal spoor 2019 – 2023.
3. Deze afspraken dienen tevens te passen binnen de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2.
4. Naast de afspraken die het college met de beheerder maakt om te voldoen aan de vereisten van artikel 17, derde lid, WIs kan het college afspraken met de beheerder maken mits:
 - a. deze afspraken niet strijdig zijn met wet- en regelgeving en de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2;
 - b. (meer)kosten ten gevolge van deze afspraken niet ten laste komen van het budget dat door de Vervoerregio Amsterdam beschikbaar is gesteld;

- c. deze afspraken geen negatief effect hebben op de exploitatie van het openbaar vervoer op de lokale spoorweginfrastructuur.

Artikel 9 Aanwijzen beheerder (artikel 18, eerste en vierde t/m tiende lid, WIs)

1. Het college heeft de beheerder aangewezen voor een periode tot uiterlijk eind 2024.
2. Aan de aanwijzing van de beheerder verbindt het college op grond van artikel 18, zesde lid, WIs de volgende voorschriften met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de beheerder te verstrekken gegevens aan de toezichthouder:
 - a. De beheerder is gehouden de Europese aanbestedingsregels in acht te nemen in het geval hij voornemens is het verrichten van het feitelijk onderhoud aan de lokale spoorweginfrastructuur door derden te laten verrichten.
 - b. De beheerder is gehouden een proces in te richten waarin is uitgewerkt op welke wijze hij zal voldoen aan de vereisten uit de Beheervisie lokaal spoor 2019 – 2023 en waarin is beschreven dat hij aan de Vervoerregio rapporteert over de kern prestatie indicatoren, alsmede dat hij verbeterplannen opstelt en uitvoert in geval niet wordt voldaan aan de doelstellingen.
 - c. De beheerder is gehouden een proces in te richten voor het opstellen van verbeterplannen naar aanleiding van bevindingen van de toezichthouder en het uitvoeren van deze verbeterplannen na instemming van de toezichthouder, alsmede voor de uitvoering van alle adviezen van de toezichthouder.
 - d. De beheerder is gehouden aan de toezichthouder alle informatie te leveren die deze nodig acht voor het uitvoeren van de toezichthoudende taak.

Artikel 10 Uitvoering beheertaak (artikel 20, vierde lid, artikel 21, tweede t/m vierde lid, WIs)

1. Het college rapporteert jaarlijks aan het dagelijks bestuur via vier kwartaalrapportages en een jaarverslag/-rekening over de uitvoering van de beheertaak door de beheerder conform de hieraan gestelde eisen in artikel 10 van het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013.
2. In het geval het dagelijks bestuur constateert dat de beheerder bij de uitvoering van de beheertaak niet voldoet aan wet- en regelgeving en/of de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2, kan het dagelijks bestuur het college de verplichting opleggen om een verbeterplan op te stellen.
3. Bij het opleggen van deze verplichting beschrijft het dagelijks bestuur de tekortkomingen van de beheerder en de termijn waarbinnen het college het verbeterplan ter instemming aan het dagelijks bestuur dient voor te leggen.
4. In het verbeterplan beschrijft het college de adequate maatregelen en de geplande uitvoering daarvan, ter opheffing van de tekortkomingen van de beheerder.
5. Na instemming van het dagelijks bestuur met het verbeterplan, neemt het college de tenuitvoerlegging van het plan terstond ter hand, waarbij het college gebruik kan maken van de gedelegeerde bevoegdheid om bindende aanwijzingen aan de beheerder te geven.

Artikel 11 Regels werkzaamheden lokale spoorweg (artikel 22, tweede lid, WIs)

1. Het college neemt bij het uitoefenen van de gedelegeerde bevoegdheid ingevolge artikel 22, tweede lid, WIs de regelgeving voor Veilig Werken van de Stichting RailAlert (of toekomstige relevante wet- en regelgeving), te weten het Normenkader Veilig Werken (NVW), de Voorschriften Veilig Werken Tram (VWV Tram) en de Voorschriften Veilig Werken Metro (VWV Metro), in acht.

Artikel 12 Vergunning indienststelling spoorvoertuig en verbod spoorvoertuig (artikel 32, tweede en vijfde lid, artikel 33, derde lid, artikel 34, eerste en zesde lid, artikel 35, tweede lid, WIs)

1. Het college verleent uitsluitend een vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig als bedoeld in artikel 32, eerste lid, WIs indien het spoorvoertuig aantoonbaar voldoet aan de vereisten uit artikel 32, tweede lid, WIs.
2. Het college eist dat voor iedere aanmerkelijke wijziging van een spoorvoertuig als bedoeld in artikel 33, tweede lid, WIs een vergunning voor indienststelling wordt aangevraagd.
3. Het college stelt overeenkomstig de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013) (of toekomstige relevante wet- en regelgeving) vast of een wijziging van een spoorvoertuig aanmerkelijk is als bedoeld in artikel 33, tweede lid, WIs.
4. Het college eist dat bij elk project voor nieuwe of aanmerkelijk te wijzigen spoorvoertuigen een safety manager en een Independent Safety Assessor (ISA) worden aangesteld indien dit wordt geadviseerd door de Safety Board.
5. Het college eist dat ten behoeve van een vergunning als bedoeld in artikel 32, eerste lid, WIs een ISA-verklaring wordt overgelegd, indien dit wordt geadviseerd door de Safety Board, die een toets bevat op het proces en inhoudelijk op het realiseren van veiligheidsdoelen/streefwaarden

- uit de Beheervisie lokaal spoor 2019 – 2023 of projectbesluiten; tevens ziet het college erop toe dat de door ISA gesignaleerde tekortkomingen aantoonbaar zijn hersteld.
6. Het college eist dat in een project tekortkomingen en aanbevelingen/adviezen uit de verklaring van de toezichthouder in artikel 32, derde lid, WIs aantoonbaar zijn opgevolgd tenzij het college beschikt over een ISA-verklaring waarin is onderbouwd dat van deze aanbevelingen/adviezen kan worden afgeweken.
 7. Indien het college voornemens is om van een verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 32, derde lid, WIs en/of van een ISA-verklaring af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur vooraf te consulteren.
 8. Het college dient vergunningen op basis van een verklaring van overeenstemming als bedoeld in artikel 34, vijfde lid, WIs voor voertuigen waarvoor een typegoedkeuring bestaat, te onderbouwen met rapportages die aantonen dat door de partij die de aanbesteding van de voertuigen uitvoert, getoetst is dat het voertuig aan de veiligheidseisen voldoet.
 9. Een melding van de toezichthouder, de beheerder of medewerkers van de vervoerder zelf over een onveilig spoorvoertuig moet direct leiden tot onderzoek en in geval van acuut gevaar tot een verbod van het college om het voertuig in te zetten.
 10. Het college informeert het dagelijks bestuur en de toezichthouder direct over de melding en de te treffen maatregelen.

Artikel 13 Informeren dagelijks bestuur

1. Op grond van art. 10:16 Awb dient het college op verzoek van het dagelijks bestuur inlichtingen te verschaffen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.
2. Het college doet het dagelijks bestuur de contactgegevens toekomen aan welke het dagelijks bestuur verzoeken om inlichtingen dient te richten.
3. Het college neemt een verzoek om inlichtingen per omgaande in behandeling en bevestigt de ontvangst ervan met vermelding van de (verwachte) reactietermijn.
4. Het college informeert het dagelijks bestuur uit eigen beweging en onverwijld indien wordt afgeweken van voorschriften of indien aanwijzingen of aanbevelingen van de toezichthouder niet (kunnen) worden opgevolgd.

Artikel 14 Mandatering gedelegeerde bevoegdheden

1. Bij het mandatering van bevoegdheden die het college op grond van het Delegatiebesluit toekomen, informeert het college het dagelijks bestuur hierover.

Artikel 15 Intrekken gedelegeerde bevoegdheid

1. Op grond van art. 10:18 Awb kan het dagelijks bestuur het Delegatiebesluit te allen tijde intrekken.
2. Het dagelijks bestuur kan hiertoe overgaan indien het college deze beleidsregels bij herhaling schendt of indien de delegatie ondoelmatig blijkt. Het dagelijks bestuur neemt bij een eventueel intrekingsbesluit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht.

Artikel 16 Inwerkingtreding en geldigheidsduur

1. Deze beleidsregels treden, na bekendmaking, in werking met ingang van 1 december 2019. Deze beleidsregels zijn van kracht tot 1 december 2020.

Artikel 17 Citeertitel

1. Deze beleidsregels worden aangehaald als “Beleidsregels ter zake van gedelegeerde bevoegdheden Wet lokaal spoor 2019-2020”.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam op 14 november 2019

*drs. A.P. Colthoff
Waarnemend secretaris-directeur*

*drs. M. Ruigrok
Lid dagelijks bestuur*

Algemene toelichting

Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor (WIs) in werking getreden. Vanaf deze datum is het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam integraal eindverantwoordelijk voor de veiligheid,

beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het lokale spoor (metro en (snel-)tram) in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam; op het dagelijks bestuur rust de zorgplicht voor de aanleg en het beheer (het onderhoud daaronder begrepen) van de lokale spoorweginfrastructuur. Dit betreft metro en tram-infrastructuur. De sporen voor het treinverkeer vallen uitdrukkelijk buiten deze verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur.

De wetgever heeft met de Wet lokaal spoor beoogd een einde te maken aan de versnippering van bestuurlijke bevoegdheden ten aanzien van de lokale spoorwegen. Het dagelijks bestuur was op grond van de Planwet verkeer en vervoer en de Wet personenvervoer 2000 reeds verantwoordelijk voor het regionale verkeer- en vervoerbeleid, waarvoor op grond van de Wet BDU verkeer en vervoer de financiële middelen worden verstrekt. Dit terwijl de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de aanleg en instandhouding van de lokale spoorwegen versnipperd was belegd. Met de inwerkingtreding van de Wet lokaal spoor draagt het dagelijks bestuur de bestuurlijke integrale eindverantwoordelijkheid voor zowel het regionale verkeer- en vervoerbeleid als de daarmee samenhangende lokale spoorweginfrastructuur. De wetgever acht daarmee de bevoegdheden ten aanzien van de lokale spoorwegen eenduidig en consistent belegd.

In de Wet lokaal spoor is een wettelijke grondslag opgenomen om een aantal bevoegdheden ten aanzien van met name het beheer van infrastructuur van de lokale spoorwegen en de toelating van de spoorvoertuigen op de infrastructuur te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Dit gelet op de omstandigheid dat de organisatie van de uitvoering per regio kan verschillen.

De wetgever heeft geen onduidelijkheid willen laten bestaan over welke bevoegdheden uit de WIs al dan niet overgedragen mogen worden. Daarom zijn de te delegeren bevoegdheden limitatief opgesomd in de Wet lokaal spoor. De mogelijkheid van delegatie is beperkt tot de uitvoeringstaken teneinde te waarborgen dat de beleidsmatige integrale bestuurlijke verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur voor het verkeer, het vervoer en de lokale spoorweginfrastructuur op regionaal niveau in tact blijft.

Delegatie van de bevoegdheden ten aanzien van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur aan het college van de gemeente Amsterdam stelt het college in staat om de opdrachtgeversrol richting de beheerder volledig te vervullen en de bijbehorende risico's te beheersen dan wel te beïnvloeden. Delegatie van deze bevoegdheden sluit aan bij de huidige situatie en doet recht aan de bestaande eigendomsverhoudingen. Als eigenaar en beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur berust de wettelijke aansprakelijkheid bij de gemeente Amsterdam.

Bij delegatie van bevoegdheden aan het college van de gemeente Amsterdam oefent het college de gedelegeerde bevoegdheden onder eigen bestuurlijke verantwoordelijkheid uit; alle risico's die zich bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden voordoen liggen bij het college. Deze verantwoordelijkheid heeft zowel betrekking op de politieke verantwoordelijkheidsplicht alsook op de eventuele privaatrechtelijke aansprakelijkheid in geval van foutieve beslissingen. Het college dient bij het nemen van besluiten op basis van de gedelegeerde bevoegdheden altijd het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Vervoerregio Amsterdam en de vindplaats ervan te vermelden.

De bevoegdheden ten aanzien van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur zijn in het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Vervoerregio Amsterdam voor een periode van vier jaar gedelegeerd aan het college van b en w. van de gemeente Amsterdam. In dit besluit is bepaald dat tenminste een jaar voor de einddatum van het Delegatiebesluit, uiterlijk 30 november 2018, het dagelijks bestuur een besluit neemt over het al dan niet verlengen van het Delegatiebesluit. Deze periode van vier jaar loopt samen met de geldigheid van de beheervisie, die het dagelijks tenminste een maal in de vier jaar moet vaststellen. Enerzijds wil het dagelijks bestuur zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande afspraken en verhoudingen tussen de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam en GVB, zoals de concessie- en BORI-afspraken die tot maximaal eind 2024 lopen. Anderzijds wil het dagelijks bestuur op basis van onder meer de ervaringen met de delegatie en de governance in de driehoek Vervoerregio Amsterdam-gemeente Amsterdam-GVB de ruimte hebben de driehoek anders te organiseren. Aan een besluit om al dan niet te verlengen zal dan ook een evaluatie ten grondslag liggen waarin onder meer deze aspecten worden betrokken. Bij een besluit tot verlenging zal de resterende duur van de concessie- en BORI-afspraken in acht worden genomen.

Het dagelijks bestuur is op grond van artikel 43 en 44 bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang, last onder dwangsom en bestuurlijke boete ter handhaving van de bij of krachtens de WIs gestelde verplichtingen. Bij besluit van 19 november 2015 met kenmerk BBV/2015/2009 heeft het dagelijks bestuur deze handhavingsbevoegdheden gemandateerd aan het college, waarbij deze mandatering alleen betrekking heeft op de bevoegdheden waarvoor het college op grond van het Delegatiebesluit verantwoordelijk is. Het dagelijks bestuur heeft daarbij beleidsregels vastgesteld conform welke het college bij de uitoefening van de gemandateerde bevoegdheden dient te handelen. Conform deze beleidsregels is het college onder meer gehouden om het Handhavingsbeleid Wet lokaal

spoor en de Beleidsregels Bestuurlijke Boete Wet lokaal spoor in acht te nemen. Deze documenten zijn eveneens bij het besluit van het dagelijks bestuur van 19 november 2015 vastgesteld.

Via de Brede doel uitkering worden door het Rijk geen aanvullende financiële middelen beschikbaar gesteld ter dekking van implementatie- en uitvoeringskosten van de Wet lokaal spoor. Blijkbaar gaat de wetgever er vanuit dat implementatie- en uitvoeringskosten worden gedragen door de partijen die het aangaan. Financiële dekking zal dus binnen de diverse begrotingen gezocht moeten worden maar de Vervoerregio Amsterdam is wel bereid om met de gemeente en GVB hierover het gesprek aan te gaan en naar oplossingen te zoeken.

Artikelsgewijze toelichting beleidsregels

Artikel 1 Toepassingsbereik

Op basis van artikel 4, lid 3, WIs kan het dagelijks bestuur ervoor kiezen de in dit artikellid aangehaalde bevoegdheden uit de WIs te delegeren aan het college van b. en. w. van een van de in het gebied van de Vervoerregio liggende gemeenten. De delegataris oefent de gelegeerde bevoegdheid vervolgens ook uit op het grondgebied van de andere in de Vervoerregio gelegen gemeenten. De wet staat dus niet toe de bevoegdheden aan meerdere colleges ten behoeve van de uitoefening ervan op het eigen grondgebied, te delegeren. Dit impliceert dat bij delegatie van bevoegdheden uit de WIs aan het college van b. en. w. van de gemeente Amsterdam, het college deze bevoegdheden in het gehele gebied van de Vervoerregio Amsterdam uitoefent. De lokale spoorweg in de Vervoerregio Amsterdam is gelegen in het grondgebied van de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Artikel 2 Beheervisie

Bij delegatie gaat de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van de gedelegeerde beheertaken over op het college. Echter, de zorgplicht van het dagelijks bestuur voor de lokale spoorweginfrastructuur blijft bestaan. Dit betekent dat het dagelijks bestuur moet blijven toezien op de veiligheid, de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur conform de eisen die de WIs hieraan stelt. Deze verantwoordelijkheid borgt het dagelijks bestuur door het vaststellen van de kaders waarbinnen het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur dient te worden uitgevoerd. De WIs spreekt in dit verband over een visie van het dagelijks bestuur, ter uitvoering waarvan de beheerder jaarlijks een beheerplan moet opstellen:

- Artikel 17, lid 1, WIs bepaalt dat het dagelijks bestuur ten minste een maal in de vier jaar een visie vaststelt ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer. Deze visie dient in ieder geval prestatienormen met betrekking tot kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur te bevatten; deze prestatienormen concretiseert het dagelijks bestuur, in overleg met de beheerder, in prestatie-indicatoren.
- Op grond van artikel 21, lid 1, WIs dient de beheerder jaarlijks een beheerplan op te stellen ter uitvoering van deze visie van het dagelijks bestuur.

Het dagelijks bestuur kiest ervoor de bestaande afspraken met de gemeente Amsterdam over het beheer en onderhoud van lokale spoorweginfrastructuur en het meerjaren vervangingsonderhoud van de metro-infrastructuur in stand te houden. Deze afspraken zijn te beschouwen als een uitwerking van de Beheervisie lokaal spoor 2019 – 2013, het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013 en het bijbehorende Addendum BORI – MVP-Metro ingaande 1 januari 2017 d.d. 12 december 2017, de jaarlijkse Subsidiebeschikking Beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam en het Convenant Meerjaren Vervangingsprogramma Metro d.d. 13 oktober 2015 vormen tezamen dan ook de visie in de zin van artikel 17, lid 1, WIs; naast wet- en regelgeving zijn dit de kaders waarbinnen het college bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden dient te opereren.

Naast de beheervisie staat het dagelijks bestuur het volgende sturings- en toezichtsinstrumentarium ter beschikking, bij delegatie van bevoegdheden aan het college:

- vaststellen van een beleidskader toewijzingscriteria (art. 30 WIs);
- het opleggen van een last onder bestuursdwang (en een last onder dwangsom) (art. 43 WIs);
- het opleggen van een bestuurlijke boete (art. 44 WIs);
- toezicht ILT in opdracht van dagelijks bestuur (art. 42, lid 4, WIs);
- inzage in boeken beheerder 9 (art. 49 WIs);
- de bevoegdheden verbonden aan delegatie, zoals het stellen van beleidsregels, inlichtingenplicht en intrekken delegatiebesluit (afd. 10.1.2 Awb).

Daarbij zij opgemerkt dat het dagelijks bestuur de bevoegdheden tot het opleggen van een last onder bestuursdwang/dwangsom en een bestuurlijke boete bij besluit van 19 november 2015 heeft gemandateerd aan het college (voor zover betrekking hebbend op de bevoegdheden waarvoor het college op grond van het Delegatiebesluit verantwoordelijk is).

Artikel 3 Exploitatie

Het (veilig) uitvoeren van werkzaamheden aan of in de directe omgeving van een lokaal spoorweg kan gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van de lokale spoorweg voor de vervoerder. Het dagelijks bestuur draagt het college op erop toe te zien dat deze gevolgen zowel qua aard, omvang als tijdsduur zo veel mogelijk te beperken. Nadere afspraken over de buitendienststelling van spoor infrastructuur worden gemaakt in de TBGN procedure voor Metro (door het dagelijks bestuur vastgesteld op 18 oktober 2012) en de TBGN procedure voor tram.

Artikel 4 Safety Board

Voor het nemen van besluiten die van invloed zijn op de veiligheid van het railvervoersysteem is afstemming vereist in de driehoek Vervoerregio Amsterdam-gemeente Amsterdam-GVB. De Safety Board is het centrale punt voor het coördineren van alle veiligheidsvraagstukken die betrekking hebben op ontwerp, aanleg en operatie van de metro- en tramsystemen. In de Safety Board is in ieder geval de driehoek vertegenwoordigd met de medewerkers die zich bezig houden met de railveiligheid en de safety managers van grote projecten. De Safety Board brengt adviezen uit ten behoeve van besluiten die door diverse organen moeten worden genomen over vergunningverlening, vaststellen of een wijziging aanmerkelijk en daarmee vergunningplichtig is en wijzigingen in het Integrale Programma van Eisen van Tram en Metro. De Safety Board streeft naar unanieme adviezen; in geval dat niet lukt worden de standpunten van de verschillende betrokkenen in het advies vermeld.

De vergunning kan alleen worden verleend als het advies van de Safety Board is opgevolgd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur.

Artikel 5 Vergunning indienstelling spoorweginfrastructuur

Het college besluit tot het verlenen van een vergunning voor de in dienststelling van spoorweginfrastructuur als is aangetoond dat deze voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. De infrastructuur zelf moet veilig zijn, maar moet ook veilig gebruikt kunnen worden.

Dat de infrastructuur veilig is, is aangetoond als de Inspectie Leefomgeving en Transport een verklaring heeft gegeven waarin beschreven is in hoeverre de infrastructuur voldoet aan de veiligheidseisen uit de Wls. Daarnaast is het oordeel van de Safety Board vereist, en eventueel van een Independent Safety Assessor (ISA). Het college kan de vergunning verlenen als de adviezen van deze organen uitgevoerd zijn of op een verantwoorde wijze binnen een vastgelegde termijn zijn gerealiseerd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur. Er is altijd vergunning nodig als infrastructuur nieuw is. Als bestaande infrastructuur wordt gewijzigd, is er alleen dan een vergunning nodig als de wijziging aanmerkelijk is. Een aanmerkelijke wijziging houdt in dat deze bij falen kan leiden tot ernstige gevolgen, onbekend en veel omvattend is en niet kan worden teruggedraaid, zoals beschreven in de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013). In alle andere gevallen kan de eenvoudigere vrijgaveprocedure die MeT toepast om infrastructuur in gebruik te nemen en die beschreven staat in de interne regelgeving en het Veiligheidsbeheersysteem, worden gevolgd.

Artikel 6 Schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur

Ook tijdens het gebruik moet de infrastructuur blijven voldoen aan de veiligheidseisen. Door de Minister is de Inspectie Leefomgeving en Transport aangesteld als toezichthouder op de lokale spoorwegen. De Inspectie geeft voordat spoorweginfrastructuur in gebruik wordt genomen een verklaring af over de mate waarin wordt voldaan aan de veiligheidseisen uit de Wls. Tijdens het gebruik houdt de inspectie toezicht op het beheer en onderhoud van de infrastructuur. Leidraad daarbij is de naleving van het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder, dat tevens door de toezichthouder is beoordeeld. De Inspectie onderzoekt of de beheerder de processen en procedures bij het beheer en onderhoud correct uitvoert en zich aan de normen houdt die de veiligheid borgen. Daarnaast worden inspecties op locatie uitgevoerd. Het dagelijks bestuur kan als er aanwijzingen zijn van een onveilige situatie de Inspectie verzoeken onderzoek te doen. Constateert de Inspectie dat er sprake is van een onveilige situatie, dan moet het college verbetermaatregelen afdwingen. Leiden deze niet tot een situatie die wel aan de veiligheidseisen voldoet of is het geconstateerde gebrek zo acuut onveilig dan dient het college de vergunning te schorsen of in te trekken.

Artikel 7 Vergunning werkzaamheden lokale spoorweg

Zoals hiervoor toegelicht oefent het college de gedelegeerde bevoegdheden ook uit op het grondgebied van de gemeenten Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Artikel 8 Afspraken met beheerder

Het college van b. en w. treedt op als opdrachtgever van de beheerder, daarbij geadviseerd door de Bestuursdienst en de Directie Middelen en Control van de gemeente Amsterdam. Conform de bij de gemeente Amsterdam gebruikelijke planning- en controlcyclus stelt het college de opdracht aan de beheerder en het daarbij behorende budget vast. Het college ziet er op toe dat de beheerder de opdracht

uitvoert binnen het beschikbaar gestelde budget en met de door het dagelijks bestuur vereiste kwaliteit, zoals vastgelegd in de Visie lokaal spoor en de andere kaderdocumenten. Het college kan bij het dagelijks bestuur subsidie aanvragen voor de kosten die samenhangen met de uitvoering van de opgedragen werkzaamheden. De opdracht die het college aan de beheerder verstrekt mag niet strijdig zijn met de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaderdocumenten.

Aanvullend op de opdracht aan de beheerder op basis van het eerste lid van dit artikel, kan het college extra opdrachten of aanvullende eisen aan de beheerder stellen. Deze extra opdrachten of aanvullende eisen mogen niet strijdig zijn met de wet- en regelgeving en/of de hierboven beschreven door het dagelijks bestuur vastgelegde kaders. De kosten die samenhangen met of een gevolg zijn van de uitvoering van extra opdrachten of aanvullende eisen komen niet voor subsidie vanuit het dagelijks bestuur in aanmerking.

Tevens mogen extra opdrachten of aanvullende eisen geen negatief effect hebben op de exploitatie van de lokaal spoorweg. Dat betekent bijvoorbeeld dat het niet is toegestaan om een lokaal spoorweg (tijdelijk) buiten dienst te nemen vanwege een extra opdracht of aanvullende eis. Ook is het niet toegestaan extra opdrachten of aanvullende eisen te formuleren die de kwaliteit, exploitatiesnelheid of het comfort van de reizigers negatief beïnvloeden, tenzij het dagelijks bestuur daar vooraf mee heeft ingestemd.

Artikel 9 Aanwijzen beheerder

Het door het college aan te wijzen dienstonderdeel dient te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan de vereisten van de WIs. Dit moet blijken uit een ten behoeve van de aanwijzing te overleggen schriftelijke verklaring van de toezichthouder, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Op grond van de WIs dient het college eerst de rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur te horen alvorens een beheerder aan te wijzen. Bij de aanwijzing dient het college vervolgens rekening te houden met de gerechtvaardigde belangen van de rechthebbende. De gemeente Amsterdam is in ieder geval rechthebbende binnen haar eigen grondgebied. Mogelijk zijn ook de gemeenten Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn als rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur (conform de wettelijke definities) aan te merken en moet het college deze gemeenten eveneens horen.

Aan de aanwijzing van de beheerder kan het college voorschriften verbinden met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de beheerder te verstrekken gegevens aan de toezichthouder. Het dagelijks bestuur geeft hier enkele voorschriften aan het college mee die het in ieder geval aan de aanwijzing moet verbinden.

Artikel 10 Uitvoering beheertaak

De rapportageverplichtingen uit lid 1 sluiten aan bij de afspraken uit het Convenant BORI. De verplichtingen inzake het opstellen van een verbeterplan in de leden 2 t/m 5 zijn naar voorbeeld van de afspraken zoals deze zijn gemaakt tussen de Vervoerregio en GVB ter nakoming van de verplichtingen op grond van de openbaar vervoer concessie.

Artikel 11 Regels werkzaamheden lokale spoorweg

Onderhoudswerkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur moeten veilig worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden vaak uitgevoerd door aannemers die werkzaamheden uitvoeren op alle lokale spoorweg netwerken in Nederland. Uniformiteit van regelgeving met als doel werkzaamheden zo veilig mogelijk uit te voeren is daarom gewenst. Door de Stichting RailAlert, waar alle beheerders van spoorweginfrastructuur in vertegenwoordigd zijn, is er een normenkader en zijn er voorschriften voor veilig werken opgesteld. Deze regelgeving van de branche is bindend verklaard. Het college ziet erop toe dat deze regels worden nageleefd.

Artikel 12 Vergunning indienststelling spoorvoertuig en verbod spoorvoertuig

Het college besluit tot het verlenen van een vergunning voor de indienststelling van een spoorvoertuig als is aangetoond dat deze voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. Het voertuig zelf moet veilig zijn, maar het moet ook veilig gebruikt kunnen worden. De wetgever maakt verschil tussen een typegoedkeuring voor het eerste voertuig en een vergunning op basis van een verklaring van overeenstemming voor alle volgende voertuigen. Van het voertuig is de veiligheid aangetoond als de Inspectie Leefomgeving en Transport een verklaring heeft gegeven waarin beschreven is in hoeverre het voertuig voldoet aan de veiligheidseisen uit de WIs. Daarnaast is het oordeel van de Safety Board, en eventueel van een Independent Assessor (ISA) vereist. Het college kan de vergunning voor het eerste voertuig verlenen bij een positieve verklaring c.q. een positief oordeel van deze organen en als de aanbevelingen/adviezen van deze organen en op een verantwoorde wijze binnen een vastgelegde termijn zijn opgevolgd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur. Voor het tweede en volgende voertuig is naast de verklaring van overeenstemming van de leverancier een testrapport van de koper van het voertuig vereist, waarin wordt aangetoond dat het voertuig voldoet aan de toelatingseisen voor voertuigen uit het Integraal Programma van Eisen. Er is altijd vergunning nodig als een spoorvoertuig nieuw is. Als een bestaand

voertuig wordt gewijzigd, is er alleen dan vergunning nodig als de wijziging aanmerkelijk is. Een aanmerkelijke wijziging houdt in dat deze bij falen kan leiden tot ernstige gevolgen, onbekend en veel omvattend is en niet kan worden teruggedraaid, zoals beschreven in de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013). In alle andere gevallen kan de eenvoudigere vrijgaveprocedure worden gevolgd.

Artikel 13 Informeren dagelijks bestuur

Geen nadere toelichting.

Artikel 14 Mandatering gedelegeerde bevoegdheden

Het dagelijks bestuur wil hier geïnformeerd worden over het mandaatbesluit van het college over de mandatering van bevoegdheden die het college op basis van het Delegationbesluit toekomen. Te denken valt aan mandatering van bevoegdheden aan de beheerder en de vervoerder.

Artikel 15 Intrekken gedelegeerde bevoegdheid

Op grond van de wet kan het dagelijks bestuur de delegatie te allen tijde intrekken. Het dagelijks bestuur beschouwt dit als een uiterste middel waarvoor gekozen kan worden als het dagelijks bestuur zijn integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid op het lokale spoor niet via andere wegen, zoals handhaving, kan borgen. In dit artikel is aangegeven aan welke aanleidingen voor intrekking van de delegatie moet worden gedacht. Uiteraard dient het dagelijks bestuur bij een besluit tot intrekking van de delegatie de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht te nemen.

Artikel 16 Inwerkingtreding en geldigheidsduur

De Wet lokaal spoor is op 1 december 2015 in werking getreden. De beleidsregels treden gelijktijdig nadat deze via officiële bekendmakingen.nl bekend zijn gemaakt. Aangezien de beleidsregels zijn verbonden aan de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden op basis van het Delegationbesluit, zal het dagelijks bestuur deze intrekken op het moment dat het Delegationbesluit is komen te vervallen dan wel is ingetrokken.

Omdat ten tijde van het vaststellen van het Delegationbesluit en de bijbehorende beleidsregels, in samenwerking met de gemeente Amsterdam, een uitgebreid onderzoek lopende is aangaande de governance, is ervoor gekozen om de geldigheidsduur van het Delegationbesluit en de beleidsregels een geldigheidsduur te geven van één jaar.

Artikel 18 Citeertitel

Geen nadere toelichting.