

Besluit van het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam Vervoerregio Amsterdam houdende regels omtrent beheer lokaal spoor

Samenvatting

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

Inmiddels is bekend dat de governance van de Amsterdamse OV-keten aanzienlijk zal veranderen waarbij de huidige beheertaken van de afdeling MET van de gemeente Amsterdam worden samengevoegd met die van GVB RAILSERVICES in een nieuw te vormen GVB Railinfra BV. De rol van de Vervoerregio wordt meer dan nu de rol van een opdrachtgever en die van GVB Railinfra BV meer die van een opdrachtnemer. Deze nieuwe situatie, die eind 2021 zijn beslag moet hebben, vereist een aangepaste en vernieuwde Beheervisie.

De vorige Beheervisie was geldig van 1 december 2019 tot 30 november 2020. Deze nieuwe Beheervisie is nog gebaseerd op de bestaande situatie en zal geldig zijn vanaf 1 december 2020 tot het moment dat de nieuwe governance van het Amsterdamse OV in werking zal treden.

In de Beheervisie worden de volgende onderwerpen behandeld:

1. het Wettelijk kader;
2. de Veiligheidsfilosofie van de Vervoerregio;
3. rol en taakverdeling van de betrokken partijen;
4. indienststelling van nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen;
5. prestatie-indicatoren.

Het wettelijk kader is op zich duidelijk en wordt grotendeels bepaald door de Wet lokaal spoor (WIs). De veiligheidsfilosofie van de Vervoerregio gaat in op veiligheidsprincipes en doelstellingen. Hierbij wordt uitgegaan van de risicobenadering waarbij tevens wordt beschouwd wie de risicodragers zijn. In navolging van de Wet lokaal spoor gaat de Beheervisie er vanuit dat de vervoerder (GVB) en de beheerder (MET) over een veiligheidsbeheersysteem beschikken.

De rol- en taakverdeling van de partijen wordt behandeld in hoofdstuk 3 en sluit aan op de praktijk zoals deze op dit moment in Amsterdam gebruikelijk is. In hoofdstuk 4 wordt de indienststelling van nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen behandeld. Vooral de aanmerkelijke wijziging blijkt in de praktijk een weerbarstige materie. Hier is in Amsterdam een modus gevonden op basis van CSM-REA die inmiddels door de betrokken partijen wordt toegepast.

Het laatste hoofdstuk betreft de prestatie-indicatoren tussen de decentrale overheid, de beheerder en de vervoerder en geeft daarmee een invulling aan art 17 van de Wet lokaal spoor waarin is bepaald dat de decentrale overheid ten minste een maal in de vier jaar een visie vast stelt ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer, waarin prestatienormen met betrekking tot kwaliteit, betrouwbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur beschikbaar worden vastgelegd.

Parallel aan het tot stand brengen van deze Beheervisie zijn ook het Delegationbesluit WIs en het Mandaatbesluit WIs, alsmede de daaraan verbonden beleidsregels, aangepast. Ook deze zullen in werking treden op 1 december 2020.

Afkortingen en begripsomschrijvingen

Afkortingen

ALARP As Low As Reasonably Practicable
BLS Besluit Lokaal Spoor
BORI Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur
B&W Burgemeester en Wethouders
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
MBV Melding Bijzonder Voorval
MET Metro en Tram (gemeente Amsterdam)
MVP Meerjaren Vervangingsprogramma tram/metro
OHD Overheids Hulpdiensten
PVR Profiel van vrije ruimte
RLS Regeling Lokaal Spoor
RVV Reglement verkeersregels en verkeerstekens
STS Stop Tonend Sein
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 openbaar vervoer voertuigen uitsluitend van dezelfde modaliteit onbedoeld met elkaar in aanraking komen.

Calamiteit

Incident of gevaar met catastrofale gevolgen, waarbij dood of verwonding anders dan van lichte aard 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 wordt beschreven en gedocumenteerd en waarin wordt aangetoond dat de infrastructuur voldoet aan de (veiligheids)eisen uit art 5 en 6.1 van de Wls

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

Risico

De kans op een ongewenste gebeurtenis in combinatie met de ernst van het gevolg van die gebeurtenis. Opmerking: een risico kan in kwalitatieve, semi kwantitatieve en kwantitatieve termen worden uitgedrukt.

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.

Risicobeheerproces

De systematische toepassing van managementstrategieën, processen en -methoden bij de analysering, evaluatie, beheersing en mitigatie van risico's.

Risicomatrix

Instrument dat gebruikt wordt bij een risicobeoordeling.

Spoorwegveiligheidsrichtlijn

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

Veiligheid

Vrij van gevaren, veroorzaakt door situaties of gebeurtenissen met een direct of indirect negatief effect op het welzijn of het leven van personen*, milieu en fysieke omgeving.

Voorlopig Informatiedossier

Document waarin de technische specificaties van de lokale railinfrastructuur wordt beschreven en gedocumenteerd en waarin wordt aangetoond dat de infrastructuur voldoet aan de (veiligheids)eisen uit art 5 en 6.1 van de 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.

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.

De Beheervisie heeft de volgende doelstellingen:

1. invulling geven aan art 17 WIs en beschrijven van de relatie met de vervoerder ten aanzien van railveiligheid;
2. bieden van een integratiekader van afspraken over vervoer, realisatie van nieuwe infrastructuur, beheer & onderhoud en fysieke veiligheid;
3. in beeld brengen van rollen en taken om de samenwerking tussen de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam 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 in termen van fysieke veiligheid, kwaliteit en prijs-kwaliteitverhouding;
5. transparant en traceerbaar maken van afspraken en (werk)processen.

Vanuit de Wet lokaal spoor is de Vervoerregio eindverantwoordelijk voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid, doelmatigheid en veiligheid van de lokale spoorwegen binnen haar gebied. De gemeente Amsterdam is als beheerder verantwoordelijk voor een veilige infrastructuur. GVB 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 de gemeente Amsterdam (MET) en met GVB.

Deze beheervisie is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 10 september 2020.

Met de inwerkingtreding van deze Beheervisie lokaal spoor 2020 vervallen de volgende documenten:

- Visie Lokaal Spoor Stadsregio Amsterdam van 30 november 2015, BGR 2015, 397;
- Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam 30 november 2015, BGR 2015, 398;
- Beheervisie lokaal spoor van de Vervoerregio Amsterdam 2019 – 2020 – 1.

1 Wettelijk kader

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

1.1 Wet lokaal spoor

Op 15 december 2015 is de vernieuwde wetgeving voor lokaal spoor in werking getreden. We spreken van de Wet lokaal spoor (WIs), maar tegelijk met deze wet traden ook in werking: het Besluit lokaal spoor (BIs) en de Regeling lokaal spoor (RIs) waarin de wettelijke bepalingen nader uitgewerkt worden. Op 14 december 2013 is ook een aanwijzingsbesluit in werking getreden waarin staat welke netwerken onder de WIs 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 indienststelling van nieuwe of aangepaste lokale spoorweginfrastructuur;
- verlenen van vergunningen voor indienststelling 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 de gemeente Amsterdam, Metro en Tram. De vervoerder is verantwoordelijk voor vervoer, materieel en personeel. Dit is GVB. GVB is tevens aangewezen als verkeersleider. Daarnaast kent de WIs 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 wat tot de infrastructuur behoort en de vaststelling dat er wettelijk gezien slechts twee veiligheidsfuncties zijn vastgesteld (en dat zijn de bestuurder en de verkeersleider).

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. Dat zijn de facto de netwerken van GVB, HTM, RET en Regiotram Utrecht.

Het Aanwijzingsbesluit is in werking getreden op 14 december 2013.

1.2 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 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, 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.

1.3 Wet personenvervoer 2000

Wet van 6 juli 2000 houdende regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer, Stb 314, zoals laatstelijk gewijzigd in 2018, Stb 247.

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.

1.4 Besluit toegankelijkheid van het 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.

1.5 Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Regeling van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 4 april 2012, houdende vaststelling van regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, Stc 7099.

Nadere uitwerking van artikel 16 1e lid en artikel 17 3e lid van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

1.6 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 van de vervoerder te financieren.

1.7 Delegatie van bevoegdheden en mandatering

De Vervoerregio Amsterdam heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid die art 4 WIs biedt om een aantal bevoegdheden over te dragen aan het college van burgemeester en wethouders van een inliggende gemeente, te weten B&W van Amsterdam. Daarbij gaat het om het aanwijzen van de beheerder en daarmee samenhangende bevoegdheden, en de bevoegdheden met betrekking tot het verlenen van vergunningen.

Het delegeren laat de zorgplicht van de Vervoerregio, die voortvloeit uit de WIs onverlet. De eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid blijft bij het dagelijks bestuur van de Vervoerregio.

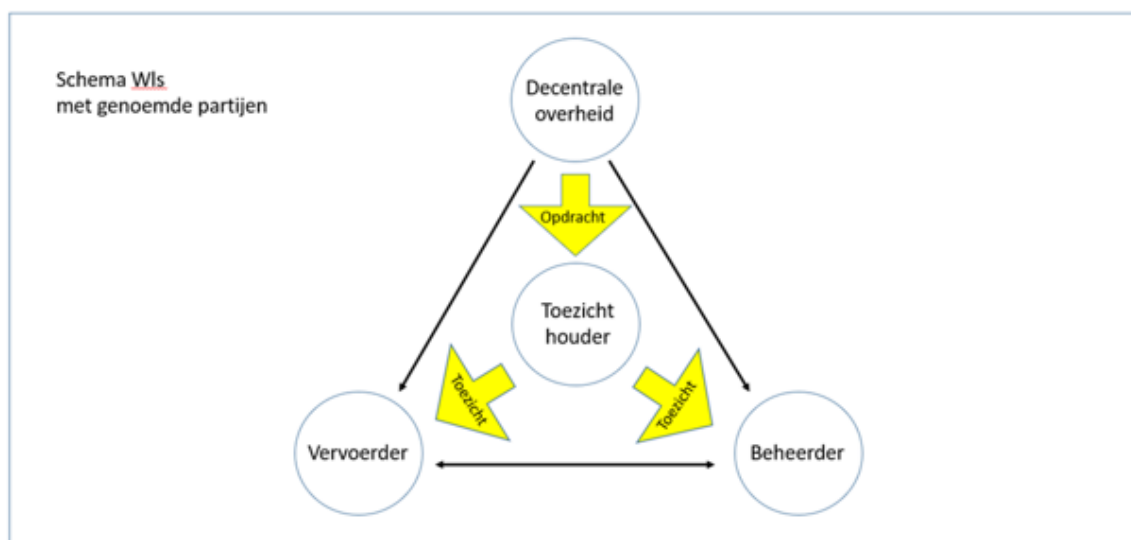
De bevoegdheid tot handhaven is door de Vervoerregio gemandateerd aan B&W van Amsterdam.

Op de delegatie zijn beleidsregels van toepassing die ten doel hebben ervoor te zorgen dat de Vervoerregio in voldoende mate invloed houdt op de veiligheid van het railverkeerssysteem. Ook op de mandatering zijn beleidsregels van toepassing. Het bestaande Delegatiebesluit WIs, het Mandateringsbesluit

WIs en de bijbehorende Beleidsregels WIs vervallen ingaande 1 december 2020. Parallel aan het tot stand brengen van deze Beheervisie zijn daarom ook het Delegatiebesluit WIs, het Mandaatbesluit WIs, de Beleidsregels Delegatie WIs, de Beleidsregels mandatering handhavingsbevoegdheden WIs en de daarbij behorende bijlage aangepast. Ook deze zullen in werking treden op 1 december 2020.

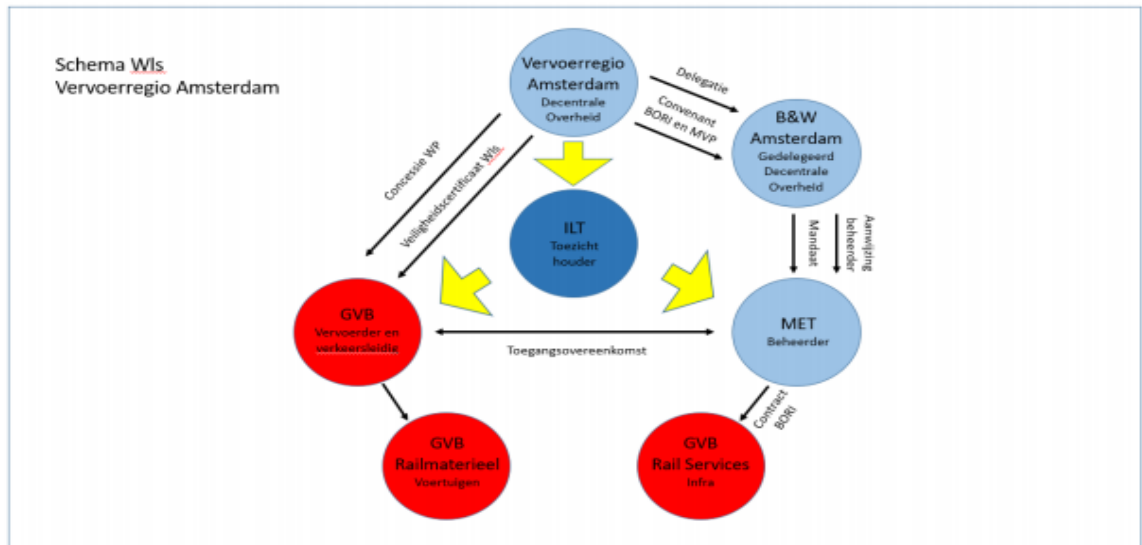
1.8 Verdeling van verantwoordelijkheden

De Wet lokaal spoor kent in feite vier partijen, dat zijn de decentrale overheid, de vervoerder, de beheerder en de toezichthouder. De relatie tussen de decentrale overheid en de vervoerder wordt beheerst door het verlenen van een veiligheidscertificaat op basis van de WIs en een concessie op basis van de WP 2000. De relatie tussen de decentrale overheid en de beheerder wordt geregeld door het aanwijzen van de beheerder op basis van de WIs en het verstrekken van middelen op basis van de Wet BDU. De relatie tussen de vervoerder en de beheerder wordt geregeld door de toegangsovereenkomst op basis van de WIs. Ten aanzien van het toezicht ten slotte geldt dat de toezichthouder toezicht kan uitoefenen uit eigen beweging of op verzoek van de decentrale overheid. De toezichthouder rapporteert aan de decentrale overheid en indien noodzakelijk kan de decentrale overheid overgaan tot handhaving.



Binnen het werkgebied van de Vervoerregio Amsterdam is de taak van de decentrale overheid belegd bij de Vervoerregio. De taak van de vervoerder is belegd bij GVB, die tevens verantwoordelijk is voor de inzet van veilige spoorvoertuigen. De Vervoerregio heeft een aantal van haar bevoegdheden gedelegeerd aan B&W van de gemeente Amsterdam. Het is daarom de gemeente Amsterdam die zelf Metro en Tram (MET) heeft aangewezen als beheerder. De middelen van de Vervoerregio ten aanzien van GVB bestaan uit subsidies op basis van de WP 2000. De middelen ten aanzien van MET bestaan uit subsidies op basis van het convenant Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur (BORI) en het convenant Meerjaren vervangingsprogramma (MVP). MET is zelf geen uitvoerende partij en laat het daadwerkelijke onderhoud uitvoeren door aannemers (service-providers) waarvan GVB-RailInfra BV de belangrijkste is. De relatie tussen MET en GVB-Infraservices BV is vastgelegd in het BORI-contract.

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



2 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 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 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.

2.1 Veiligheidsprincipes

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

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

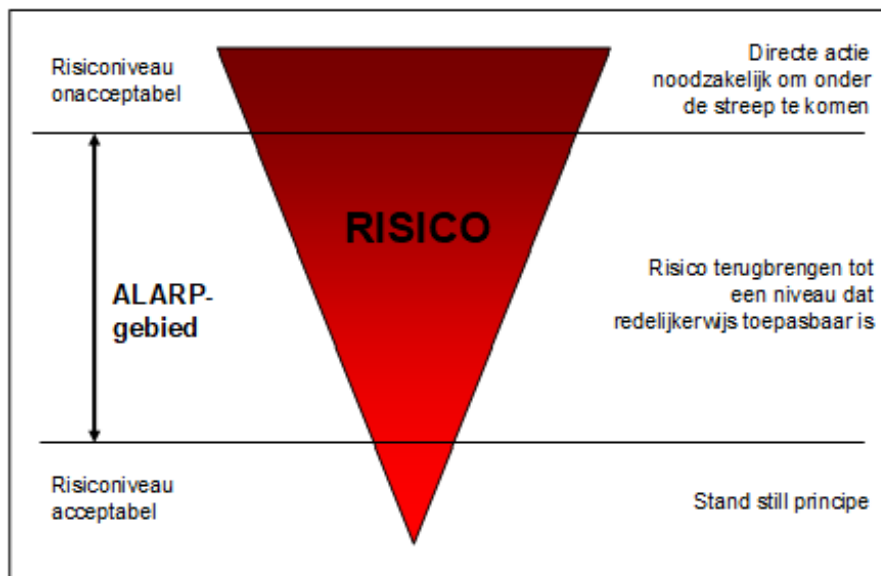
2.1.1 Stand Still principe

Als generieke doelstelling voor uitbreidingen en wijzigingen van het railverkeerssysteem geldt het Stand Still-principe. Dit betekent dat het veiligheidsniveau na realisering van de uitbreiding of wijziging 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.

2.1.2 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.

2.1.3 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. 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.

2.2 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.

De belangrijkste risico's voor een railverkeerssysteem zijn: aanrijdingen, ontsparingen, 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. Dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 5.

2.3 Risicobenadering

Risicobenadering is gestoeld op risico beoordeling en risico classificatie.

2.3.1 Risico beoordeling

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.

Risico = kans x 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 en zal men 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.

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.

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

2.3.2 Risico classificatie

Hieronder wordt de risico classificatie-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 (<i>frequency of occurrence</i>)	omschrijving (<i>discription</i>)	geschatte faalkans (<i>example of a frequency</i>)
Frequent (<i>Frequent</i>)	Treedt vaak op (<i>Likely to occur frequently.</i> <i>The event will be frequently experienced.</i>)	vaker dan eens per 6 weken (<i>more than once within a period of approximately 6 weeks</i>)
Waarschijnlijk (<i>Probable</i>)	Treedt geregeld op (<i>Will occur several times.</i> <i>The event can be expected to occur often.</i>)	ongeveer eens per 6 weken tot eens per jaar (<i>approximately once per 6 weeks to once per year</i>)
Incidenteel (<i>Occasional</i>)	Kan verschillende keren optreden (<i>Likely to occur several times.</i> <i>The event can be expected to occur several times.</i>)	ongeveer eens per jaar tot eens per 10 jaar (<i>approximately once per 1 year to once per 10 years</i>)
Zeldzaam (<i>Rare</i>)	Kan enige keren gedurende de levensduur optreden (<i>Likely to occur sometime in the system life cycle.</i> <i>The event can reasonably be expected to occur.</i>)	ongeveer eens per 10 tot eens per eens per 100 jaar (<i>approximately once per 10 years to once per 1.000 years</i>)
Onwaarschijnlijk (<i>Improbable</i>)	Niet waarschijnlijk, maar wel mogelijk (<i>Unlikely to occur but possible.</i> <i>It can be assumed that the event may exceptionally occur.</i>)	Ongeveer eens per 100 jaar tot eens per 1.000 jaar (<i>approximately once per 1.000 years to once per 100.000 years</i>)

Zeer onwaarschijnlijk (Highly improbable)	Zeer onwaarschijnlijk (Extremely unlikely to occur. It can be assumed that the event will not occur.)	Ongeveer eens per 1.000 tot eens per 10.000 jaar (once in a period of approximately 100.000 years or more)
--	---	---

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. Fatalities and/or multiple severe injuries and/or major damage to the environment.	Elk van de hieronder genoemde gevolgen (Any of the below consequences in presence of consequences to persons or environment)
Kritiek (Critical)	Een dode, zwaargewonde. Single fatality and/or severe injury and/or significant damage to the environment.	Volledige systeemuitval (Loss of a major system)
Marginaal (Marginal)	Licht gewonde. Minor injury and/or significant threat to the environment.	Aanzienlijke systeemuitval (Severe system(s) damage)
Onbelangrijk (Insignificant)	Mogelijk licht gewonde Possible minor injury	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

Risico classificatie (<i>risk acceptance category</i>)	Te nemen actie (<i>Actions to be applied</i>)
Ontoelaatbaar (<i>Intolerable</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>)

2.3.3 Risico beheersing

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.

2.4 Risicodragers

In het railverkeersysteem kennen we de onderstaande risicodragers:

- reizigers,
- vervoerpersoneel,
- inframeswerkers,
- 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 – alleen bij metro

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. Als dit metro betreft zijn zij risicodragers voor wie dezelfde regels gelden als voor het hierboven genoemde personeel. Als het de tram in de openbare ruimte betreft is dit niet het geval en worden zij gezien als weggebruikers.

Weggebruikers

Voetgangers, fietsers, bromfietzers, bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, 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.

2.5 Veiligheidsbeheersysteem

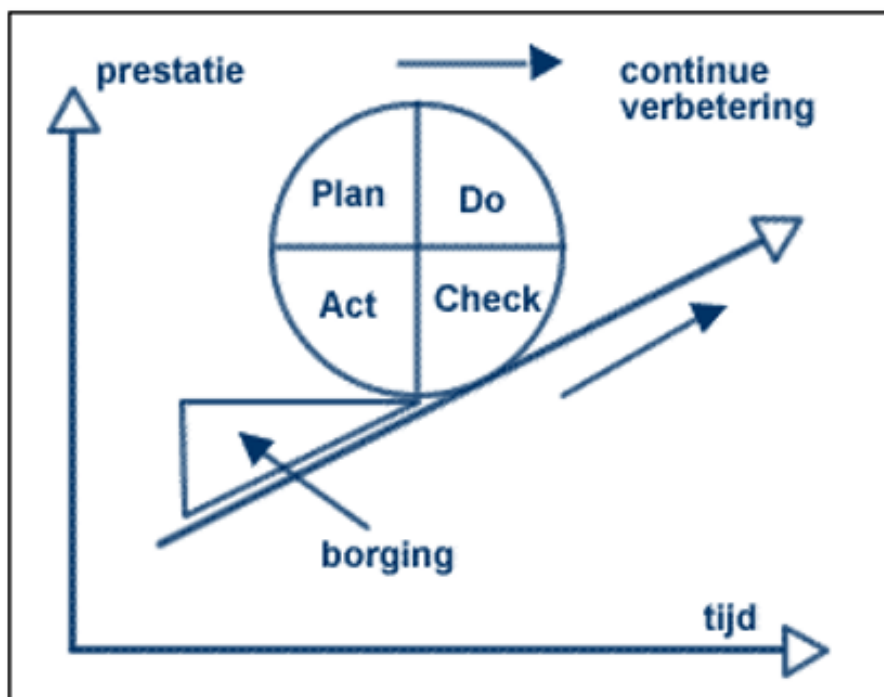
De Wet lokaal spoor schrijft voor dat de beheerder en de vervoerder beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. De eisen die daaraan worden gesteld zijn vermeld in de Wet lokaal spoor en de Regeling lokaal spoor, waarbij de WIs bovendien doorverwijst naar de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Essentie van een veiligheidszorgsysteem 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.

Zie ook bijlage II, waarin vermeld is wat in ieder geval in een veiligheidsbeheersysteem moet staan.

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 Beheersvisie, 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

3 Rol en taakverdeling

Onderstaande tekst, alsmede de RASCI-tabel, heeft betrekking op de wijze waarop rollen en taakverdeling binnen de Vervoerregio heeft plaatsgevonden ter invulling van de Wet lokaal spoor.

Taken / actoren	DB VRA	S & W g gemeente	MET beheerder	MET vergunning en handhaver	Wegbeheerder	GVB Exploitant (Vervoerder)	GVB Actie aBV	Toezichthouder & dT	OD NSRG	Uits overende partij
overdragen bevoegdheden ex WLS art. 4	A+R	C				C		I		
aanwijzen beheerder infrastructuur	I	A+R*	C			I		C		
uitvoeren van beheer infrastructuur	I	A	R			S		C		
aanleggen infrastructuur	A	C						I**		R
vergunning verlenen art 9-10	I	A*	C	R		S		C		
vergunning verlenen art 12		A*	C	R	S	S				
vergunning verlenen art 32-34	I	A*	C	R		C	I	C		
inrichting openbare weg incl. VRIs	C	A	C		R	S				
verlenen concessie + veiligheidscertificaat vervoer	A+R		S			I		C		
uitvoeren vervoer	A		S	C		R		C		
aanwijzen verkeersleiding	A+R		S			C				
uitvoeren verkeersleiding	A					R				
opstellen en vaststellen beheersplanning	A+R		S			S				
opstellen kpi's infrastructuur	A+R		C							
rapporteren kpi's infrastructuur	I	A	R							
opstellen kpi's vervoer	A+R					C				
rapporteren kpi's vervoer	I					A+R				
Systeemoezicht houden	A		S			S		R		
onderzoek ernstige ongevallen	A		S			S		R***		
onderzoek kleine ongevallen	A		R			R				
opstellen informatie dossier infrastructuur	I	A*	R							
opstellen informatie dossier nieuwe voertuigen	I		I			S	A	C		S
opstellen informatie dossier gewijzigde voertuigen	I					R	A	C		S
opstellen calamiteitplan	A		R		C	R	A			
opstellen en beheren gebruiksmelding	I	A*	R			I			C	
opstellen en beheren toegangsovereenkomst, netwerk	I	A*	R			R				
handhaven voortvloeiend uit art 4 WLS	A+R		S	S	S	S	S			S
handhaven voortvloeiend uit delegatiebesluit	I	A	S	R	S	S	S			S
Aanwijzing aan wegbeheerder ex art 25 Wis	A		C		R					
*= gemeente Amsterdam										
**= IL&T doet V&G handhaving obv Arboret										
***= voor ernstige ongevallen heeft VRA IL&T als onderzoeker aangewezen										
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 (ev. achteraf) worden geïnformeerd over het eindresultaat										

De Vervoerregio Amsterdam beschrijft in deze Beheervisie hoe deze borging wordt vorm gegeven. De Beheervisie zal conform artikel 17 lid 1 minimaal iedere 4 jaar worden vernieuwd en door het DB worden vastgesteld. Tussentijds wordt het dagelijks bestuur jaarlijks geïnformeerd over de geleverde veiligheidsprestaties in het afgelopen jaar, onder andere naar aanleiding van de rapportages van de vervoerder, de beheerder en de toezichthouder en indien daartoe aanleiding is over ernstige ongevallen. Aan het einde van de vierjaarlijkse periode zal een evaluatie plaatsvinden. De resultaten daarvan zijn de basis voor de Beheervisie voor de daaropvolgende 4 jaar.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1.4 kent de Wis vier partijen, dat zijn de decentrale overheid, de vervoerder, de beheerder en de toezichthouder. Hieronder worden de rollen en taken van deze organisaties beschreven.

De tabel legt de verantwoordelijkheden bij partijen die vanuit de Wet lokaal spoor voor de Amsterdamse situatie bekend zijn. Dit laat onverlet dat de taken die behoren bij deze specifieke verantwoordelijkheden door de in de RASCI-tabel opgenoemde partijen aan derden kunnen worden gecontracteerd.

3.1 De decentrale overheid – De Vervoerregio Amsterdam

De rol van decentrale overheid wordt binnen het werkgebied van de Vervoerregio Amsterdam uitgevoerd door de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten volgens de Wet op de gemeenschappelijke regelingen en omvat de volgende gemeenten:

1. Aalsmeer
2. Amstelveen
3. Amsterdam
4. Beemster
5. Diemen
6. Edam-Volendam
7. Haarlemmermeer

8. Landsmeer
9. Oostzaan
10. Ouderamstel
11. Purmerend
12. Uithoorn
13. Waterland
14. Wormerland
15. Zaanstad

De volgende gemeenten zijn in het Aanwijzingsbesluit lokale spoorwegen genoemd als gemeenten waar sprake is van lokale spoorwegen: Amsterdam, Amstelveen, Diemen en Ouderamstel. De gemeente Uithoorn zal hier binnenkort aan worden toegevoegd.



Geografisch overzicht van de Vervoerregio met de betrokken gemeenten

Fysieke veiligheid in de organisatie van de Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam heeft een beleidsadviseur voor de fysieke veiligheid 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 infrastructuurbeheerder 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.

3.1.1 Regisseren

Als regisseur van het lokaal spoor geldt voor het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam het volgende:

- zij stelt de inhoudelijke kaders vast voor de aanleg en het beheer – inclusief de veiligheid – van de lokale railinfrastructuur
- zij verleent een veiligheidscertificaat aan de vervoerder
- zij wijst de verkeersleiding aan
- zij beslist over de realisatie van nieuwe railinfrastructuur
- zij laat zich ambtelijk vertegenwoordigen in de Safety Board
- zij stelt beleidsregels voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden
- zij bepaalt wie vergunningen mag verlenen en onder welke condities

De Vervoerregio onderhoudt contact met ILT over het toezicht uit eigen beweging en kan ILT verzoeken toezicht uit te oefenen.

Gebruik

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 stuurt de Vervoerregio Amsterdam via de openbaar vervoer concessie op kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer door het stellen van eisen aan de concessiehouder, GVB Exploitatie BV.

Aanleg

Daarnaast maakt de Vervoerregio Amsterdam 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.

Integraal programma van eisen

In het Integraal Programma van Eisen Tram – IPvE Tram – en het Integraal Programma van Eisen Metro Tram – IPvE Metro – zijn inhoudelijke en functionele eisen vastgelegd voor alle facetten van de betreffende vervoersystemen waaraan binnen het gebied van de Vervoerregio voldaan moet worden. Beide IPvE's bestaan uit twee delen: 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. Overigens beschrijven de IPvE's de zogenaamde SOLL-situatie en niet de IST-situatie. De procedure waaraan de gemeente moet voldoen staat beschreven in de Beheervisie.

Beheer en onderhoud

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft de bevoegdheid om de beheerder aan te wijzen en daarmee samenhangende bevoegdheden aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam gedelegeerd. In de beleidsregels bij de delegatie zijn kaders gesteld waarin onder meer is geregeld hoe de gemeente Amsterdam de Vervoerregio Amsterdam betreft bij de P&C-cyclus (beheerplan en verantwoording)

Fysieke veiligheid

Op het gebied van fysieke veiligheid stelt de Vervoerregio Amsterdam in haar beleidsregels eisen aan de veiligheid van reizigers, personeel en omgeving. Daarbij is zij de normsteller en bewaker van de borging van de fysieke veiligheid van de lokale spoorweg. Het dagelijks bestuur heeft de bevoegdheden omtrent vergunningverlening voor of nieuwe of aangepaste railinfrastructuur, spoorvoertuigen en werkzaamheden rondom de lokale spoorweg gedelegeerd aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam. In de beleidsregels bij de delegatie zijn kaders gesteld waarbinnen het college deze bevoegdheden moet uitoefenen, ter borging van de bestuurlijke integrale eindverantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur voor de veiligheid op de lokale spoorweg.

Daarnaast is de Vervoerregio Amsterdam verantwoordelijk om voor een besluit tot de aanleg van tunnels langer dan 250 meter risicoanalyses uit te voeren en deze tunnels veilig te (laten) ontwerpen voor reizigers en hulpverleners, verkeersregels op het lokaal spoor vast te stellen en personeel van de vervoerder met een veiligheidsfunctie een deskundige keuring te laten ondergaan. De Vervoerregio Amsterdam verleent het veiligheidscertificaat aan de vervoerder.

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam laat zich rapporteren door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport over de 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.

3.2 De vervoerder – GVB

De belangrijkste taken van GVB als vervoerder zijn:

- veilig benutten van het lokaal spoor ten behoeve van openbaar vervoer;
- bevoegd en bekwaam houden van veiligheidsfunctionarissen (opleiden en keuren);
- het onderzoeken van incidenten en treffen van adequate maatregelen;
- proactief beoordelen van veiligheidsrisico's en het treffen van mitigerende maatregelen;
- beschikbaar houden van voldoende en veilig materieel;
- het faciliteren, beoordelen en controleren van veiligheidstaken en het creëren van een cultuur waarin veiligheid voldoende is geborgd en continu verbeterd;

- opstellen, uitvoeren en continu verbeteren van een veiligheidsbeheerssysteem waarvan de kwaliteit voldoet aan de kaders vanuit de Beheervisie en welke tevens is beoordeeld door ILT hetgeen voorwaarde is voor de afgifte van een veiligheidscertificaat;
- het aanleveren van een informatiedossier, inclusief safety case, ten behoeve van de toetsing door ILT voor nieuwe of gewijzigde voertuigtypen.

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

3.2.1 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, die ze ook moet beheren en onderhouden. Om met voertuigen te mogen rijden is volgens WIs artikel 32 een vergunning nodig. 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 (grote, kleine) modificaties op zowel serie- als voertuigniveau beoordeeld en bijgehouden.

Indien aan een voertuig een wijziging wordt aangebracht zal eerst vastgesteld moeten worden of dit een aanmerkelijke wijziging is in de zin van art 33 WIs. Hiervan is sprake indien de gebruiksmogelijkheden van het spoorvoertuig aanmerkelijk veranderen door wijziging van de technische of functionele eigenschappen. De procedure verloopt als volgt: de aanvrager stelt een voorlopig informatiedossier op en laat dit toetsen in het voorportaal van de Safety Board. Toetsing vindt plaats op basis van de methodiek van CSM REA. Indien wordt vastgesteld dat het geen veiligheidsrelevante wijziging is als bedoeld in de WIs, wordt dit voorgelegd aan de Safety Board ter instemming en kan, na deze instemming, de wijziging plaatsvinden zonder vergunning. Als wordt vastgesteld dat het wel een aanmerkelijke wijziging is, wordt de weg van de WIs gevolgd en zal de aanvrager een informatiedossier opstellen ten behoeve van de schriftelijke verklaring van ILT en zal daarna een vergunning worden aangevraagd.

3.2.2 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 betreft functionarissen die werkzaam zijn bij het Communicatie Centrum Vervoer (CCV), dat door de Vervoerregio Amsterdam is belast met de verkeersleiding en die aanwijzingen geven met betrekking tot een veilig en ongestoord gebruik van de lokale infrastructuur. Dat zijn onder andere de verkeersleiders van de metro, die de spoorbeveiliging bedienen.

De WIs schrijft voor dat onderzocht moet worden dat veiligheidsfunctionarissen geen lichamelijke of geestelijke beperkingen hebben die een goede uitoefening van de veiligheidsfunctie belemmeren. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft de keuringseisen vastgesteld en het keuringsprotocol goedgekeurd en de deskundigen aangewezen die het onderzoek verrichten.

3.2.3 Eisen aan de organisatie

De Vervoerder moet beschikken over een veiligheidscertificaat (art 26 WIs). Dit wordt uitsluitend verleend indien de vervoerder beschikt over een veiligheidsbeheerssysteem dat blijkens een schriftelijke verklaring van ILT voldoet aan de eisen van de WIs

VBS

De vervoerder heeft een VBS waarin beschreven staat hoe de veilige uitvoering van het vervoerproces is geborgd. De vervoerder heeft het proces transparant en traceerbaar in interne regelgeving beschreven. Het VBS wordt jaarlijks geactualiseerd en afgestemd met de beheerder.

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 traminfrastructuur beschreven.

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 uit Regeling lokaal spoor. De historische voertuigen rijden onder regie van de ver-

voerder 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).

3.2.4 De verkeersleiding

Het dagelijks bestuur van de toenmalige Stadsregio Amsterdam heeft GVB 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.

3.2.5 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.

3.2.6 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. Eventueel kan de Vervoerregio ILT opdracht geven tot het uitvoeren van een ongevalsonderzoek. GVB en MET zijn verplicht mee te werken aan onderzoeken welke door de Vervoerregio worden ingesteld.

3.3 De beheerder – de gemeente Amsterdam

3.3.1 B&W van Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam heeft aan het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam een viertal bevoegdheden gedelegeerd.

Via delegatie beschikt B&W over de bevoegdheid om een beheerder aan te wijzen en daarmee samenhangende bevoegdheden. Het college wijst de gemeente Amsterdam aan als beheerder en legt de uitvoering neer bij haar organisatieonderdeel Metro en Tram. Delegatie van deze bevoegdheden leidt ertoe dat de P&C-cyclus (van jaarlijkse beheerplannen en verantwoording) zich in de eerste plaats binnen de gemeente Amsterdam zal afspelen.

In de tweede en derde plaats beschikt het college via delegatie over de bevoegdheid om vergunning te verlenen voor de indienststelling van nieuwe of aangepaste spoorweginfrastructuur en voor nieuwe of aangepaste railvoertuigen. Ook hieraan zijn via de beleidsregels kaders gesteld door het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Zo geldt voor beide bevoegdheden dat het college van Burgemeester en Wethouders de vergunning op basis van de verklaring van ILT verleent. Bij een voornemen om van de verklaring van ILT of van een ISA-verklaring af te wijken consulteert het college het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam alvorens te besluiten.

In de vierde plaats beschikt het college via delegatie over de bevoegdheid om vergunning te verlenen voor het verrichten van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorinfrastructuur binnen Amsterdam. In de beleidsregels bij de delegatie is gesteld dat het college een procedure voor deze vergunningverlening moet vaststellen, waarin onder andere afspraken met de betrokken wegbeheerders zijn vastgelegd. Hiertoe behoort ook de beoordeling door de beheerder van de railinfrastructuur, die daarbij toetst op fysieke veiligheid. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft een procedure hoe zij buurgemeenten betreft als het gaat om lokaal spoor in buurgemeenten. Deze taak zal in de nabije toekomst aangepast worden in lijn met de bepalingen van de Omgevingswet.

3.3.2 V&OR

Het onderdeel Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van de gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de invulling van de openbare ruimte binnen de gemeente, waaronder de wegingdeling. Als dit trajecten betreft waar trams rijden valt dit onder de invloedssfeer van de WIs. Bij aanmerkelijke wijzigingen aan de lokale spoorweginfrastructuur kan een vergunning vanuit de WIs vereist zijn. De gemeente Amsterdam kan niet eigenstandig beslissen om lokale spoorweginfrastructuur buiten gebruik te nemen, behoudens voor beheer zolang dit de exploitatie niet hindert. Daarom maken V&OR, MET, GVB en de Vervoerregio afspraken over de tijdelijke buitengebruikstelling (TBGN) van de lokale spoorweginfrastructuur.

De Vervoerregio kan de wegbeheerder bindende aanwijzingen geven met betrekking tot de veiligheid van het wegverkeer van een aan de lokale spoorweg grenzende weg (art 25.-5 WIs).

3.3.3 MET

Als beheerder van het lokaal spoor draagt de gemeente Amsterdam (MET) 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. De gemeente Amsterdam draagt ook zorg voor het veilig werken aan het spoor, het aanleggen en vrijgeven van – aanmerkelijk gewijzigde – infrastructuur, het verstrekken van specifieke vergunningen en het toelaten van – aanmerkelijk gewijzigde – voertuigen. De gemeente Amsterdam voert het beheer uit binnen de door de Vervoerregio Amsterdam gestelde kaders en legt verantwoording af aan de Vervoerregio Amsterdam.

Aanleg en vrijgave – aanmerkelijk gewijzigde – infrastructuur

Conform de WIs stelt MET ten behoeve van de vergunning voor indienststelling van de nieuwe of gewijzigde lokale spoorinfrastructuur bij iedere aanmerkelijke wijziging van het railnetwerk een informatiedossier, inclusief safety case, op en laat deze beoordelen door ILT. Het college verleent in de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de vergunning voor indienststelling.

Beheer

De gemeente Amsterdam beheert de infrastructuur zodanig dat deze in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is, geschikt is en veilig gebruikt kan worden (WIs, artikel 5). Daarvoor moet de beheerder over een veiligheidsbeheersysteem (VBS) beschikken. Het VBS moet voldoen aan de in de Beheervisie gestelde kaders en door ILT positief zijn beoordeeld. Het VBS vormt tevens een voorwaarde om een aanwijzingsbesluit tot stand te laten komen.

De Vervoerregio Amsterdam heeft ervoor gekozen het assetmanagement bij de beheerder onder te brengen. De beheerder adviseert de Vervoerregio Amsterdam daarover vanuit haar kennis en kunde. Daarnaast houdt gemeente Amsterdam de Vervoerregio Amsterdam op basis van kwartaalrapportages op de hoogte van de voortgang en kostenontwikkeling. De Vervoerregio Amsterdam is te allen tijde bevoegd een audit uit te voeren om zo haar integrale eindverantwoordelijkheid te borgen. De convenanten BORI en MVP Metro bevatten de nadere kaders waarbinnen MET het beheer van de lokale railinfrastructuur uitvoert.

3.3.4 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.

3.3.5 Eisen aan de organisatie

De beheerder dient een VBS te hebben dat de veiligheid van het vervoersysteem borgt en 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. De beheerder zorgt ervoor dat er voor de werkzaamheden uitsluitend mensen worden ingezet die de aantoonbaar juiste kwalificaties hebben.

3.4 Toezicht en handhaving

3.4.1 Toezicht

De Inspectie Leefomgeving en Transport 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 de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hebben hoofdzakelijk betrekking op de kwaliteit van veiligheidsbeheerssystemen van de beheerder en de vervoerder, het toelaten van – aanmerkelijk gewijzigd – materieel 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 de door de Minister aangewezen toezichthouder, de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (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 wordt 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 extra toezicht 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, dat wordt beoordeeld of het veiligheidszorgsysteem 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 afgeven 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.

Het DB van de Vervoerregio heeft B&W van Amsterdam gemandateerd om de bevoegdheden ex art 43 en 44 WIs uit te voeren. Dit geschiedt met inachtneming van daartoe opgestelde beleidsregels. Omdat er sprake is van mandatering blijft de Vervoerregio ook zelf bevoegd om handhavend op te treden.

3.4.3 Piket

De Vervoerregio Amsterdam heeft met ILT een overeenkomst gesloten op basis waarvan ILT zal optreden als piketdienst voor de Vervoerregio waarbij ILT tevens een 24-uursrapportage zal opstellen. Eventueel kan de Vervoerregio hierop ILT opdracht geven tot het uitvoeren van een ongevalsonderzoek.

3.5 Samenwerkingsverbanden en adviesorganen

In veiligheid is samenwerking tussen partijen van eminent belang. Binnen de Vervoerregio zijn onderstaande samenwerkingsverbanden opgezet.

3.5.1 Safety Board

Het DB heeft een aantal bevoegdheden uit de Wet lokaal spoor gedelegeerd aan B&W van Amsterdam. Daarbij dient B&W de daartoe opgestelde beleidsregels in acht te nemen. In deze beleidsregels is aan B&W opgedragen om een Safety Board in te stellen.

De gemeente Amsterdam heeft een Safety Board ingesteld, waarin de railveiligheidsdeskundigen van de Opdrachtgever (Vervoerregio), de Vervoerder (GVB), de Railinfrabeheerder (MET E&B) en van de projecten met nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur en voertuigen, zijn vertegenwoordigd.

De Safety Board adviseert over veiligheidsgevolgen van uitbreidingen of wijzigingen aan het railvervoersysteem. Daaronder vallen naast infrastructuur en voertuigen ook wijzigingen van de dienstregeling met significante invloed op de veiligheid en wijzigingen van het Integraal Programma van Eisen (IPVE) van het railvervoersysteem. In het advies worden in geval het advies niet unaniem is, bezwaren van de leden van de Safety Board met motivering opgenomen. De Safety Board adviseert onafhankelijk over railveiligheid, fysieke veiligheid en verkeersveiligheid en moet kunnen beschikken over alle relevante informatie.

Escalatie

De voorzitter van de Safety Board geeft in eerste instantie advies aan de directeur van MET. Indien deze ervoor kiest het advies niet op te volgen, kan de voorzitter direct en zonder tussenkomst van een lijnmanager het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam informeren.

Indien het college voornemens is om van een negatief advies van de Safety Board over afgifte van een vergunning af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur te consulteren alvorens een besluit te nemen.

3.5.2 Veiligheidsoverleg

Eenmaal per vier weken wordt overleg gepleegd tussen de Vervoerregio, GVB en MET specifiek gericht op veiligheid. Hier vindt afstemming plaats over kwartaalrapportages van GVB en MET, 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

Het Configuration Control Board (CCB) is verantwoordelijk voor het beheer van de integrale programma's van eisen van tram- en metrosysteem binnen de grenzen van de Vervoerregio. Dit betreft zowel lokale spoorweginfrastructuur als spoorvoertuigen. Projecten kunnen alleen infrastructuur met afwijkingen aan deze set aan eisen realiseren nadat het CCB hier goedkeuring op gegeven heeft. Het CCB toetst deze afwijkingen aan de hand van criteria betreft gevolgen voor Beheer en Onderhoud, gevolgen voor veiligheid, gevolgen voor Systeem Integratie en het effect op Total Cost of Ownership. Afgevaardigden van MET, GVB en de Vervoerregio komen maandelijks voor dit overleg bijeen. Indien een wijziging van het IPVE veiligheidsrelevant is, kan een safety case benodigd zijn. Een besluit binnen de CCB wordt genomen door de voorzitter, nadat alle partijen gehoord zijn. De eindverantwoordelijkheid van het CCB valt onder de beheerder, de gemeente Amsterdam.

4 Indienstellingen

Het in dienst stellen van nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen is een vergunning vereist. Dit is aan regels gebonden. Voor de infrastructuur zijn deze regels te vinden in de artikelen 9 en 10 WIs en voor de spoorvoertuigen in de artikelen 32, 33 en 34.

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 aan de veiligheidsnormering wordt voldaan.

4.1 Procesverloop indienstellingen

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 indienstelling afgeven. In Amsterdam is deze bevoegdheid door het DB gedelegeerd aan B&W van Amsterdam.

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.

Binnen 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 Wls. Hiertoe wordt een procedure doorlopen die nader wordt uiteengezet in hoofdstuk 4.1.2 van deze Beheervisie.

Al deze aspecten worden hieronder behandeld.

4.1.1 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 MET of van GVB die ook lid is van het Veiligheidsoverleg. 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.

4.1.2 Informatiedossier

De Wls schrijft voor dat de aanvrager van de vergunning voor nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur of voertuigen een informatiedossier aanlevert. In Amsterdam is de aanvrager voor infrastructuur MET als beheerder en voor spoorvoertuigen GVB-Activa. In dit dossier staan tenminste technische specificaties. Bij lokale spoorweginfrastructuur wordt aangetoond dat wordt voldaan aan Wls artikel 5 en 6 Wls. 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 (infra) en 4 (voertuigen) Rls.

4.1.3 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. Dit wordt behandeld in hoofdstuk 4.2.1 van deze Beheervisie. Een safety case moet worden opgesteld volgens de structuur van de Europese norm NEN EN 50129.

4.1.4 ISA verklaring

Indien een safety case betrekking heeft op een aanmerkelijk project kan de Safety Board het advies geven een independend 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.

4.1.5 Schriftelijke verklaring toezichthouder

Bij een aanvraag voor vergunning voor indienststelling 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 Wls 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 hierover 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.

4.1.6 Behandeling Safety Board

Voorlopige informatiedossiers voor nieuwe lokale spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen worden ten behoeve van de vergunning tot indienststelling 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 4.2.2 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.

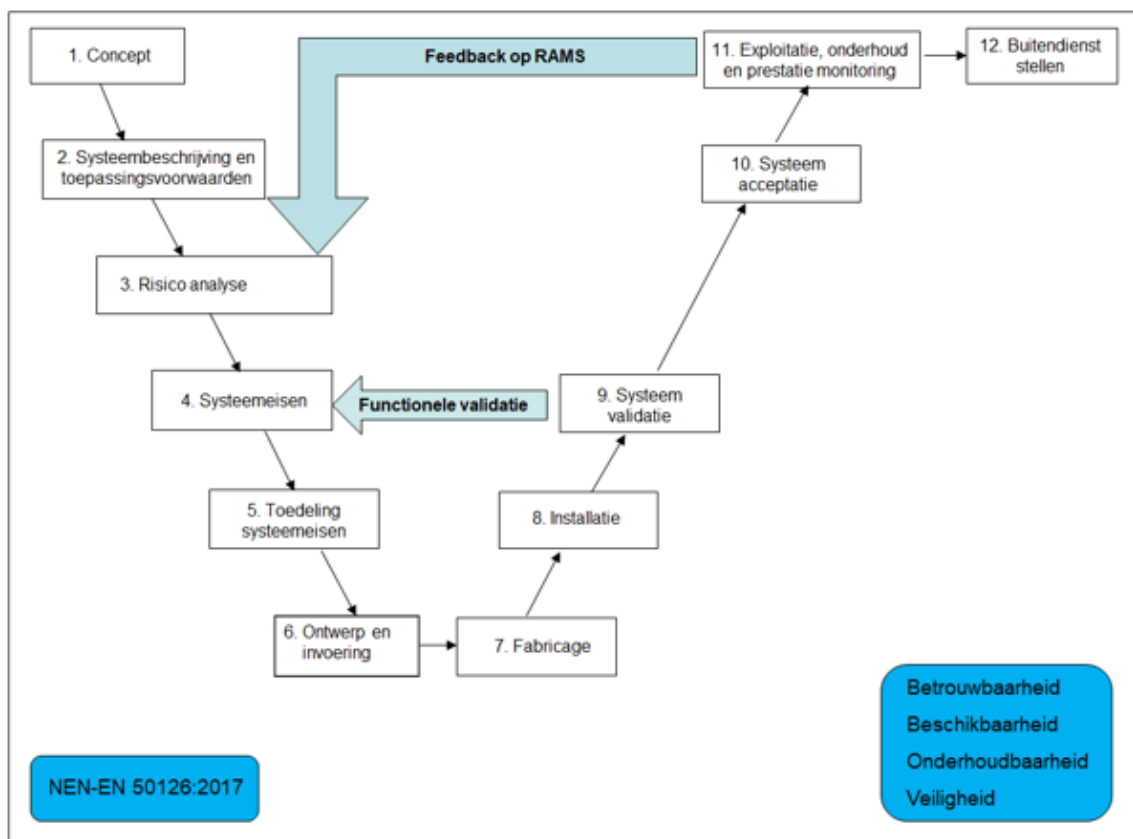
4.1.7 Vergunningverlening

De Vervoerregio Amsterdam heeft het verlenen van de vergunning voor nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur en voertuigen gedelegeerd aan de gemeente Amsterdam.

4.2 Europese regelgeving

4.2.1 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

4.2.2 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 spoorwegsystemen, 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.

Een wijziging is relevant als deze impact heeft op de veiligheid. Op basis van onderstaande aspecten wordt 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 onmogelijkheid de ingevoerde wijziging gedurende de levenscyclus van het systeem te monitoren en passende maatregelen te treffen;
- e) onomkeerbaarheid: de onmogelijkheid 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	

4.3 Lokale spoorweginfrastructuur

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 Wet lokaal spoor als de Wegenverkeerswetgeving.

De gemeente Amsterdam kan de vergunning verlenen onder de volgende condities:

- 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 het realiseren van veiligheidsdoeleinden en streefwaarden uit deze Beheervisie;
- in een project waarbij een ISA is ingezet, tekortkomingen en aanbevelingen of adviezen uit de verklaring van de toezichthouder aantoonbaar zijn opgevolgd;
- er een positief advies is van de Safety Board en de aanbevelingen of adviezen aantoonbaar zijn opgevolgd.

4.4 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 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 af-

gegeven. Deze is uitsluitend geldig binnen het gebied van de decentrale overheid, door of namens welke de vergunning is verleend.

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

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. Indienststelling leidt tot een vergunning voor indienststelling conform art 32 WIs.

4.4.1 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 loopt 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.

De vervoerder zal aan moeten tonen dat het rijdend personeel is opgeleid voor de nieuwe voertuigen.

4.4.2 Aanmerkelijke wijzigingen aan spoorvoertuigen

Bij een aanmerkelijke wijziging 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.

4.4.3 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.

4.4.4 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.

5 Prestatie indicatoren

Behoud van kwaliteit

Vanuit de rol- en taakverdeling hebben partijen afspraken gemaakt om te komen tot goede prestaties van het openbaar vervoer over de lokale spoorweginfrastructuur. Om na te gaan of de partijen aan de prestatieafspraken voldoen, rapporteren de partijen de Vervoerregio Amsterdam daar periodiek over.

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam hanteert voor veiligheid het principe van 'Stand Still'. Dat betekent dat de prestaties van een veilig werkend vervoersysteem verbeteren of anders minimaal gelijk blijven. De prestaties hebben betrekking op zowel het gebruik als het beheer.

Voor een concrete invulling van het 'Stand Still'-principe zijn prestatieafspraken gemaakt. Voor de onderwerpen gebruik, aanleg, beheer & onderhoud en veiligheid zijn hiervoor kern prestatie indicatoren

(KPI's) en procesafspraken voor het aanleveren van een informatiedossier gedefinieerd. In de OV-concessie Amsterdam 2012 zijn voor het gebruik prestatieafspraken vastgelegd. Over het beheer en onderhoud zijn op hoofdlijnen prestatieafspraken vastgelegd in de convenanten BORI en MVP Metro van gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Deze prestatieafspraken zijn verder uitgewerkt in 'Voorschrift Metro / Tram, Kern Prestatie-Indicatoren (KPI's) en Prestatie-Indicatoren (PI's) voor het Convenant BORI (Sturingsrelatie Gemeente-Vervoerregio)'. De Vervoerregio Amsterdam en de Gemeente Amsterdam hebben deze KPI's geëvalueerd in oktober 2018 aangepast. Het vaststellen van de KPI's is echter een iteratief proces en aan verandering onderhevig. Daarom is onderstaand dashboard bedoeld als tijdelijk en niet verbonden aan de geldigheidsdatum van deze Beheervisie.

Gebruik: exploitatie openbaar vervoer

De monitoring van de veiligheid van de exploitatie van het openbaar vervoer vindt plaats met behulp van op incidentregistratie gebaseerde KPI's. Monitoring van deze KPI's vindt plaats aan de hand van kwartaalrapportages. Het betreft:

- het aantal aanrijdingen;
- het aantal aanrijdingen met medeweggebruikers met en zonder letsel (alleen tram);
- aanrijdingen OV onderling;
- letsel in voertuigen en op perrons dan wel stations;
- ontsporingen;
- stoptonend sein (STS)-passages als incidenten met een hoog risico voor ernstig ongeval met letsel.

Daarnaast zijn in de openbaar vervoerconcessie kern prestatie indicatoren opgenomen om te kunnen (bij)sturen op een optimale dienstverlening richting de reiziger. Hoewel deze KPI's onder de Wet Personenvervoer 2000 vallen, zijn ze hier vanuit de integrale benadering wel opgenomen. Deze afspraken zijn gemaakt in de concessieovereenkomst.

Kern Prestatie Indicator	Toelichting
Rituitval per modaliteit	Voor zowel metro als tram zijn normen opgesteld over rituitval
Punctualiteit per modaliteit	Voor zowel metro als tram zijn normen opgesteld over punctualiteit
Klantwaardering	Algemeen klantoordeel uit OV klantenbarometer
Aantal reizigerskilometers in de spits	Een jaarlijks groeipercentage over metro en tram is afgesproken

Monitoring van lijngebonden KPI's vindt plaats op basis van maandelijkse rapportages. De monitoring van de modaliteitgebonden KPI's geschiedt aan de hand van kwartaalrapportages. Daarnaast is er jaarlijks een financiële verrekening in de vorm van bonus-malus.

Beheer en onderhoud railinfrastructuur

Artikel 17 van de WIs schrijft voor dat de Beheervisie prestatienormen bevat die betrekking hebben op kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur. Daarnaast dienen tijdstippen te zijn bepaald waarop de beheerder de verschillende onderdelen van de lokale spoorweginfrastructuur periodiek schouwt.

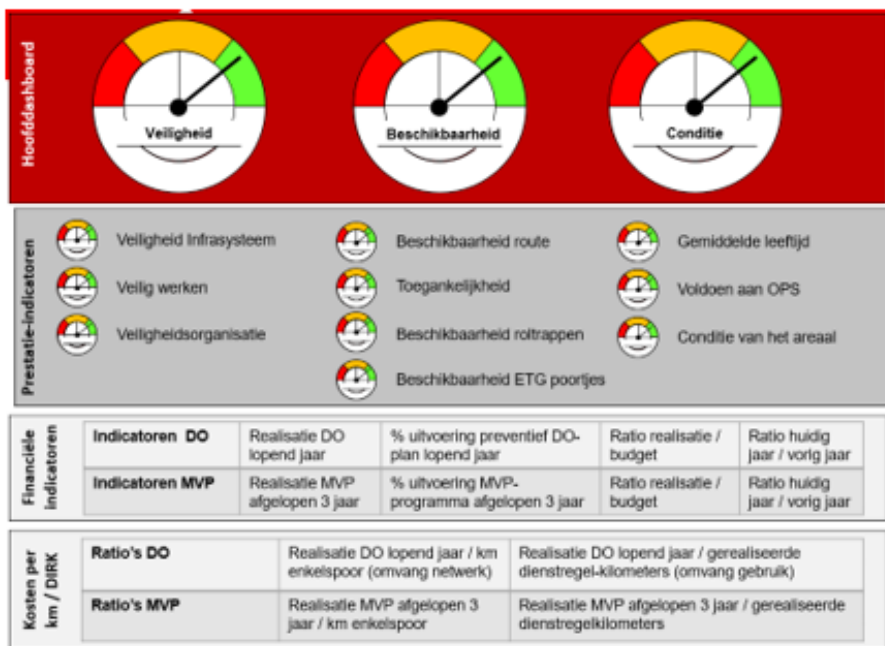
In de afspraken binnen de regio Amsterdam is artikel 17 vertaald naar kern prestatie indicatoren – (K)PI's – voor:

1. veiligheid,
2. beschikbaarheid,
3. conditie.

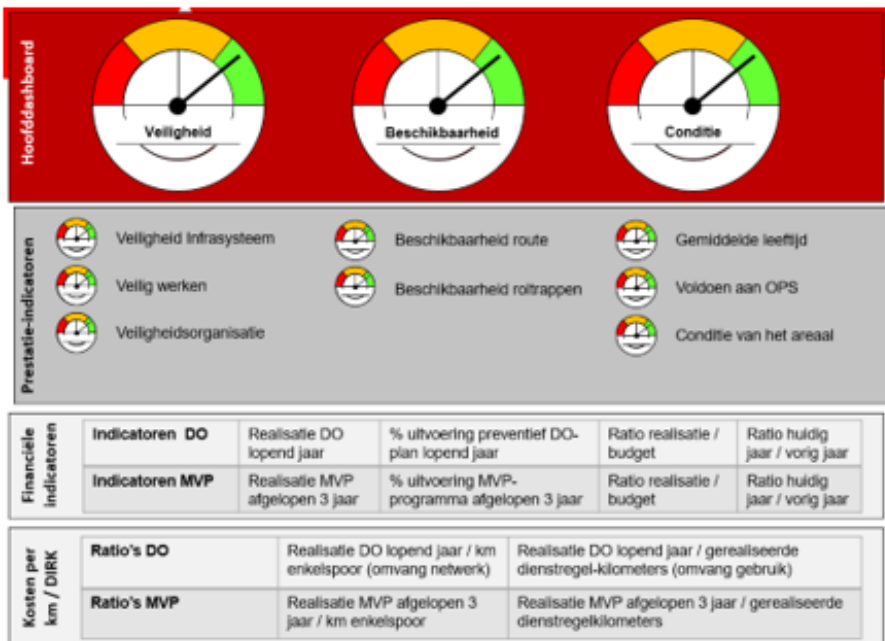
Onderliggend zijn prestatie indicatoren vastgesteld, de zogenaamde PI's. Voor de (K)PI's is onderscheid gemaakt naar metro- en traminfrastructuur. Onderstaand zijn de 'dashboards' met (K)PI's opgenomen voor metro en tram. De dashboards geven een samenvatting van de prestaties en maken deze inzichtelijk. De som van de standen van de onderliggende PI's bepaalt de stand van de meter.

De rapportage vindt plaats in de vorm van een dashboard methode. Hieronder zijn de KPI's voor veiligheid voor metro en tram opgenomen met de normeringen waaraan de beheerder in de bij de KPI-factor behorende periode moet voldoen om in de groene beoordeling terecht te komen. In dat geval wordt voldaan aan de eis 'Stand Still'. Een oranje beoordeling kan een eenmalige overschrijding zijn, maar als er sprake is van een trendbreuk, dan is nader onderzoek nodig naar de oorzaak. Dat is altijd het geval als de beoordeling in de rode zone van de dashboard meter staat. Dit alles volgens de systematiek van de Deming cirkel: Plan-Do-Check-Act.

KPI's zijn aan verandering onderhevig en de afgesproken KPI's zullen in de toekomst aangepast worden.



Voorbeeld dashboard metro



Voorbeeld dashboard tram

Als de gemeente Amsterdam voldoet aan de normen die voor de KPI's zijn gesteld, voldoet zij aan de in de WIs gevraagde kwaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Indien de gemeente Amsterdam niet voldoet aan de afgesproken prestaties geldt een herstelperiode. In de beleidsregels bij de delegatie is vastgelegd dat het dagelijks bestuur in dat geval van MET een verbeterplan kan eisen. Als de gemeente Amsterdam de prestaties na de herstelperiode nog niet behaalt of herstelt, dan kan de Vervoerregio Amsterdam overgaan tot maatregelen.

De gemeente en de Vervoerregio zijn voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur in Amsterdam twee convenanten en een addendum overeengekomen die het procesmatig en financieel mogelijk maken om de gewenste prestaties af te dwingen, te weten:

1. Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur 2013-2024, inclusief het meerjaren vervangingsprogramma tram;

2. Convenant meerjaren vervangingsprogramma metro;
3. Addendum BORI – MVP-Metro.

Monitoring van deze afspraken vindt plaats op basis van KPI's in reguliere kwartaalrapportages. Daarin spiegelt de gemeente Amsterdam samen met de Vervoerregio Amsterdam onder meer of de gemeente aan het principe van 'Stand Still' voldoet. Daarnaast vinden er periodiek schouwen plaats om de kwaliteit en de veiligheid te controleren. In haar beheerplan neemt de gemeente Amsterdam de frequentie van schouwen op en stemt dat af met het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam.

5.1 Metro

Persoonlijk risico metro

Het persoonlijk risico voor een persoon in het metrosysteem is gedefinieerd als de kans op overlijden van een persoon ten gevolge van een ongeval in directe relatie tot het metrosysteem. Criteria voor het persoonlijk aanvaardbare risiconiveau zijn gedefinieerd voor de volgende risicodragers: reizigers, rijdend personeel, inframedewerkers, materieelmedewerkers en omgeving.

Risicodragers	Maximaal gemiddeld Persoonlijk Risico
Reizigers	2×10^{-10} per reizigerskilometer
Rijdend personeel	1×10^{-4} per persoon per jaar
Inframedewerkers en materieelmedewerkers	1×10^{-4} per persoon per jaar
Omgeving	1×10^{-6} per persoon per jaar

Streefwaarden persoonlijk risico metro

Voor het persoonlijk risico in tunnels geldt voor reizigers een andere waarde, n.l. $1,5 \times 10^{-9}$. (Bron IVP NZL par 1.6). De waarden geven de maximaal toelaatbare overlijdenskans weer.

Maatschappelijk risico metro

Het maatschappelijk risico wordt bepaald door het groepsrisico voor reizigers, personeel en de omgeving. Groepsrisico is het risico van ongevallen met veel slachtoffers in één incident.

Het groepsrisico voor reizigers, personeel en de omgeving is gedefinieerd als de kans per jaar dat in één keer een groep (bestaande uit reizigers, personeel en/of omgeving) van tenminste een bepaalde grootte dodelijk wordt getroffen door een ongeval. De streefwaarde wordt uitgedrukt in een zogenaamde F/N-curve, welke de maximaal toelaatbare ongevals-frequentie F per jaar weergeeft, met N of meer doden per ongeval. De streefwaarde voor de Noord Zuidlijn voor het groepsrisico voor railveiligheid is $0,095/N^2$ per jaar, het groepsrisico voor tunnelveiligheid is $0,016/N^2$ per jaar (bron IVP NZL par. 1.6). De streefwaarde voor de Oostlijn, inclusief de Ringlijn is voor railveiligheid $326 \text{ miljoen rkm (GVB metro)}/17,7 \text{ miljard rkm (spoor Nederland)} \times 10/N^2 = 0,184/N^2$. Naast reizigers, personeel en de omgeving worden weggebruikers, onbevoegden en suïcidalen onderscheiden. Omdat er onvoldoende historische gegevens beschikbaar zijn, kunnen voor deze laatste categorieën geen kwantitatieve eisen worden gesteld.

De tabel voor de F/N-curve voor de metro wordt als volgt:

Aantal dodelijke slachtoffers	2	3	4	5	6	7	8
Frequentie NZL in tunnel (aantal jaren)	36	81	144	225	324	441	576
Frequentie NZL buiten tunnel (aantal jaren)	42	94	168	263	378	515	673
Frequentie OL in tunnel (aantal jaren)	20	45	80	125	180	245	320
Frequentie OL buiten tunnel (aantal jaren)	22	49	87	136	196	266	348

Streefwaarde frequentie van ongevallen metro met 2 of meer dodelijke slachtoffers

De Oostlijn van de metro is al langer dan veertig jaar in gebruik en er heeft zich nog geen ongeval met 2 of meer dodelijke slachtoffers voorgedaan. De streefwaarde voor het groepsrisico is daarmee een realistische waarde.

KPI's Infrastructuur metro

De beheerder rapporteert over:

- Infra-systeem veiligheid: Het vaststellen van de mate van veiligheid aan het infrasysteem is een combinatie van het waarderen van de onderstaande twee intrinsieke factoren:
 1. aantal ontsporingen en botsingen toewijsbaar aan de staat van de infrastructuur;
 2. aantal veiligheidsincidenten die niet onder de categorie ontsporing of botsing vallen toewijsbaar aan de staat van de infrastructuur.
- Veilig werken:
 1. waarde voor de ongevalsfrequentie;
 2. aantal situaties met foutief gebruik van middelen;
 3. aantal meldingen van foutieve uitvoering van werkplekbeveiliging of onterechte afwezigheid van veiligheidspersoneel.
- Veiligheidsorganisatie:
 1. aantal meldingen van niet naleving van het VBS;
 2. gemiddeld cijfer voor de veiligheidscultuur.

5.2 Tram

Het beleid van de partijen betrokken bij het tramvervoer in Amsterdam is er al jaren op gericht om het aantal ongevallen op wegkruisingen van tramverkeer met andere weggebruikers te verminderen.

Persoonlijk risico tram

Het persoonlijk risico voor een persoon in het tramsysteem is gedefinieerd als de kans op overlijden van een persoon. De risicocriteria genoemd in de paragraaf voor metro gelden niet voor het basissysteemconcept bestuurdersverantwoordelijkheid, waartoe tram behoort. Daar wordt alleen het ALARP-principe toegepast. Het Ministerie van I&M zal mogelijk hiervoor in de toekomst normen vaststellen.

Maatschappelijk risico tram

Het maatschappelijk risico wordt bepaald door het groepsrisico voor reizigers, personeel en de omgeving. Omdat er onvoldoende historische gegevens beschikbaar zijn kunnen voor deze laatste categorieën geen kwantitatieve eisen worden gesteld. Het groepsrisico voor reizigers, personeel en omgeving in het railvervoer is gedefinieerd als de kans per jaar dat in één keer een groep van ten minste een bepaalde grootte dodelijk wordt getroffen door een ongeval. De tweede Kadernota Railveiligheid stelt dat het groepsrisico bij Light Rail verkeer $10/N^2$ is. N is hierin het aantal dodelijke slachtoffers. Dit criterium is afgeleid van de casuïstiek van de treinongevallen in het («heavy rail») spoorverkeer over een periode van veertig jaar en wordt beschouwd als de algemeen aanvaarde maatschappelijke waarde. Het criterium $10/N^2$ wordt toegepast op de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers op het netwerk waarvoor de streefwaarde wordt berekend en het aantal reizigerskilometers van het heavy railnetwerk volgens de volgende formule:

Risicodragers	Lightrailstelsysteem	
	Maximaal groepsrisico [doden / jaar]	
Het totaal van reizigers, personeel en omgeving	$\frac{10}{N^2}$	$\frac{\text{beoogd aantal reizigerskm op traject/jaar}}{\text{totaal aantal reizigerskm in Nederland/jaar}}$
	$N \geq 2$	

Formule voor berekening groepsrisico

Voor het jaar 2013 wordt de streefwaarde voor de tram $290 \text{ miljoen (GVB tram) / } 17,7 \text{ miljard (spoor Nederland)} \times 10/N^2 = 0,164/N^2$.

De tabel behorende bij de F/N-curve is als volgt:

Aantal dodelijke slachtoffers	2	3	4	5	6	7	8
Frequentie (aantal jaren)	24	55	98	152	220	299	390

Streefwaarde frequentie van ongevallen tram met 2 of meer dodelijke slachtoffers onder reizigers

Dodelijke ongevallen in het railsysteem komen bij tram bijna niet voor, de meeste dodelijke ongevallen zijn medeweggebruikers en deze vallen buiten de streefwaarde in de tabel 4. Sinds 1990 zijn er op het Amsterdamse tramnet geen ongevallen met meer dan één dode gebeurd. Daarmee voldoet bij het bestaande tramnet aan de streefwaarde voor het groepsrisico, die daarmee een realistische waarde is.

5.3 Rapportages

MET en GVB rapporteren aan de Vervoerregio. Dit betreft in ieder geval de volgende onderwerpen:

- voortgang VBS'n;
- periodiek schouwen door de beheerder;
- inspecties en audits ILT;
- ongevallen.

Als MET of GVB een Melding Bijzonder Voorval (MBV) doen bij ILT, wordt altijd een afschrift gezonden naar de Vervoerregio.

5.3.1 Kwartaalrapportages

MET en GVB rapporteren ieder kwartaal aan de Vervoerregio. De behandeling van de rapportages vindt plaats in het Veiligheidsoverleg.

5.3.2 Jaarrapportages

MET en GVB rapporteren jaarlijks voor 1 april over de uitoefening van de taken in het afgelopen kalenderjaar. De Vervoerregio stelt op basis van deze rapportage een Jaarrapport Railveiligheid op ten behoeve van de Regioraad.

Bijlage I – Besluiten van de Vervoerregio Amsterdam

De Wet, het Besluit en de Regeling geeft de Vervoerregio Amsterdam een groot aantal verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden. Onderstaand overzicht geeft de invulling van de Vervoerregio van de verschillende artikelen die betrekking hebben op de railveiligheid weer.

artikel	inhoud	Invulling door de Vervoerregio Amsterdam
Wls art. 4 lid 3	er kunnen bevoegdheden worden gedelegeerd naar gemeenten	De Vervoerregio Amsterdam heeft de vergunningverlening op grond van de artikelen 9, 10, 11, 12, 32, 33 en 34 gedelegeerd aan de gemeente Amsterdam. Dit wordt bij de betreffende artikelen nader toegelicht
Wls art 6 lid 2 t/m 4	Eisen aan besluiten over nieuwe ondergrondse infrastructuur	De eisen uit dit artikel zijn niet van toepassing op de NZL, omdat de betreffende besluiten voor in werking treden van de Wls zijn genomen
Wls art. 9, lid 2, art. 10, lid 3	Het dagelijks bestuur heeft de bevoegdheid vergunning te verlenen voor de indienstelling van nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur	Deze bevoegdheid is gedelegeerd aan B&W gemeente Amsterdam.
Wls art. 11	schorsen of intrekken van een vergunning voor het gebruik van infrastructuur als deze niet meer voldoet aan de veiligheidseisen	De constatering dat infrastructuur niet meer aan de veiligheidseisen voldoet zal leiden tot het schorsen of intrekken van de vergunning. Deze bevoegdheid wordt niet gedelegeerd, waardoor de handhaving samen met de artikelen 43 en 44 volledig bij de Vervoerregio Amsterdam blijft.
Wls art. 12	vergunningverlening aan derden voor activiteiten in de nabijheid van de railinfrastructuur	Deze bevoegdheid is gedelegeerd aan de gemeente Amsterdam, MET. Dat geldt ook voor lid 7 voor het vaststellen van grenzen waarbinnen vergunning vereist is.
Wls art. 16	De Vervoerregio kan ernstige ongevallen laten onderzoeken	De Vervoerregio heeft de toezichthouder ILT (zie tekst artikel 42) aangewezen als bevoegd ambtenaar voor het uitvoeren van onderzoeken
Wls art. 17 lid 2	Concretiseren prestatienormen beheerder	Met de beheerder zijn indicatoren afgesproken
Wls art. 18	Aanwijzen beheerder	deze bevoegdheid is gedelegeerd aan B&W van de gemeente Amsterdam. B&W van Amsterdam heeft 'Metro en Tram' (MET) aangewezen als beheerder
Wls art. 20, lid 2 en 4, art 23, lid 2	de beheerder doet melding aan de toezichthouder ILT van ernstige ongevallen en incidenten en van maatregelen naar aanleiding van onveilige infrastructuur	In de praktijk doet de Verkeersleiding van GVB deze melding

Wls art. 24	Aanwijzen van de verkeersleiding	het DB van de Vervoerregio Amsterdam heeft de verkeersleiding van GVB Exploitatie BV aangewezen als verkeersleider van de lokale spoorweg
Wls art. 25, BLS art. 5 t/m 10	Vaststellen verkeersregels voor de lokale spoorweg in het belang van de veiligheid	De Vervoerregio Amsterdam heeft na in een ander besluit de regels vastgesteld.
Wls art. 27	Verlenen veiligheidscertificaat aan de vervoerder	De Vervoerregio heeft aan GVB Exploitatie BV als concessiehouder van de Concessie Amsterdam voor 5 jaar een veiligheidscertificaat verleend.
Wls art. 29	schorsen of intrekken van veiligheidscertificaat	Als wordt geconstateerd dat de vervoerder zich niet houdt aan de veiligheidseisen worden passende maatregelen getroffen
Wls art. 32 tot en met 34	Vergunning verlening voor nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde voertuigen	Deze bevoegdheden zijn gedelegeerd aan de gemeente Amsterdam.

WIs art. 35	verbieden van de inzet van een voertuig	Procedure opstellen voor besluit over een verbod. Deze bevoegdheid is gedelegeerd aan de gemeente Amsterdam.
WIs art. 37, RLS artikel 11	eisen en protocollen voor medische en psychologische geschiktheid vaststellen en deskundigen aanwijzen	Het DB heeft deze eisen en protocollen in overleg met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Utrecht vastgelegd in de Beleidsregels keuringen WIs
WIs art. 42	Afspraken maken met de toezicht houder ILT	De Vervoerregio Amsterdam heeft hierover een bestuursovereenkomst sluiten met ILT
WIs art. 43 en 44	Opleggen last onder bestuursdwang en bestuurlijke boete	Het DB van de Vervoerregio Amsterdam heeft dit vastgelegd in de Beleidsregels Bestuurlijke boete WIs

Bijlage II: Onderwerpen in VBS Beheer

VBS Beheerder
Checklist
Algemene uitgangspunten
de opdrachtgever streeft naar een integraal veilig vervoerssysteem, waarbij de raakvlakken tussen VBS-en beheer infra, materieel, vervoer aantoonbaar op elkaar aansluiten.
eisen, voorschriften, gebruiksvoorwaarden of beperkingen, procedures, die in safety cases, of vergunningen of bindende afspraken tussen vervoerder en beheerder zijn opgenomen, dan wel het gevolg zijn van ongevallen, incidenten of een ander voorval, waar de veiligheid in het geding was, risicoanalyses of audits worden volgens een in het VBS beschreven proces traceerbaar geïmplementeerd op de werkvloer
de beheerder beschrijft in het VBS hoe kwaliteitszorg en configuratiemanagement zoals in de bedrijfsprocessen is verankerd
Bij de invulling van het gevraagde kan in het VBS worden verwezen naar documenten die binnen de organisatie worden gebruikt en waarvan traceerbaar is dat deze in de praktijk worden gebruikt en passend zijn voor de betreffende toepassing
Bedrijfsbeleid en interne communicatie
het VBS bevat een beleidsverklaring dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is en kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken
In het VBS wordt beschreven hoe veiligheid als een prestatie-indicator voor de bedrijfsvoering is geïmplementeerd
de beheerder beschrijft in het VBS regelingen voor informatievoorziening binnen de organisatie
Reglementering, voorschriften en normering
De beheerder beschrijft in het VBS een stelsel van reglementen, processen en procedures en normen gebaseerd op de reglementering door de opdrachtgever van de in artikel 25 van de WIs, artikel 5 t/m 10 van het BIs genoemde onderwerpen
de beheerder beschrijft in het VBS normeringen voor ontwerp, aanleg, onderhoud/interventie en veiligheid/afkeuren voor alle technische elementen van de infrastructuur
de beheerder beschrijft in het VBS het PVR van de infrastructuur voor rechtstand, bogen en overgangsbogen
in het VBS worden procedures beschreven om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd in toepasselijke voorschriften en besluiten van een autoriteit
de beheerder beschrijft in het VBS hoe hij zorg draagt voor de handhaving van toegankelijkheid door infrastructuur te houden op de daarvoor met de vervoerder afgesproken maatvoering
in het VBS worden procedures beschreven om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd
de beheerder beschrijft in het VBS hoe beperkingen of voorschriften die onderdeel zijn of voortvloeien uit de vergunning voor indienststelling van infrastructuur worden opgenomen in de eigen regelgeving, processen en procedures
de beheerder beschrijft in het VBS procedures voor het uit en in dienst en gebruik nemen van infrastructuur
de beheerder beschrijft in het VBS hoe het VVW tram en VVW metro van RailAlert wordt opgenomen in de werkinstructies
Plannen
de beheerder beschrijft in het VBS plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties en de vervoerder worden vastgesteld
Schouwen
de beheerder schouwt periodiek de staat waarin de infrastructuur verkeert met een zodanig interval dat de kans dat de veiligheidsnormen tussen de schouwen niet kan zijn overschreden gering is
Risicoanalyses en onderzoek

de beheerder beschrijft in het VBS de periodieke risicoanalyses en audits van alle veiligheidsrelevante activiteiten, met inbegrip van het onderhoud en de materiaalvoorziening en het gebruik van aannemers, en de bijbehorende processen en procedures en zet de resultaten van deze analyses om in acties om deze risico's te mitigeren of te reduceren tot een aanvaardbaar restrisico
procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal en neemt zo nodig actie
de beheerder beperkt zich in het VBS bij analyses niet tot de systeemgrenzen, maar beschouwt ook de risico's die ontstaan voor de omgeving
procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen
Bewijs van veiligheid
de beheerder beschrijft in het VBS procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied
beheerder toont aan b.v. in een safety case en met schouwprotocollen dat baanvakken verkeren in de staat waarin de gewenste maximumsnelheid kan worden gereden en heeft afspraken gemaakt met de vervoerder welke voertuigen met deze snelheid op het baanvak inclusief wissels en kruisingen zijn toegelaten
toelatingseisen voertuigen
De beheerder beschrijft in het VBS de eisen waaraan een voertuig moet voldoen om op de infrastructuur te worden toegelaten
Documenteren en vastlegging
de beheerder beschrijft in het VBS hoe uitgevoerde werkzaamheden en afspraken worden vastgelegd en gedocumenteerd
Personeel
De beheerder heeft programma's voor de opleiding van personeel dat werkzaamheden aan de infrastructuur uitvoert en systemen om ervoor te zorgen dat dit personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig uitvoert
de beheerder draagt zorg dat werknemers met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid, voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen
de beheerder administreert per werknemer genoemd in de vorige twee eisen de gevolgde opleiding, (her)instructie, oefeningen
communicatie met vervoerder
de beheerder beschrijft in het VBS hoe de normen, reglementen, voorschriften, processen, procedures voor zover ze betrekking hebben op raakvlakken van infrastructuur en vervoer worden gecommuniceerd de verkeersleiding van de vervoerder nodig voor het aanvragen van een vergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de infrastructuur
De beheerder beschrijft in het VBS de procedure hoe hij eventuele aanvullende aanwijzingen als gevolg van beperkingen en voorschriften in de vergunning meldt aan de vervoerder

Bijlage III: Onderwerpen in VBS Vervoer

VBS vervoerder
Checklist
Algemene uitgangspunten
de opdrachtgever streeft naar een integraal veilig vervoerssysteem, waarbij de raakvlakken tussen VBS- en beheer infra, materieel, vervoer aantoonbaar op elkaar aansluiten.
eisen, voorschriften, gebruiksvoorwaarden of beperkingen, procedures, die in safety cases, of vergunningen of bindende afspraken tussen vervoerder en beheerder zijn opgenomen, dan wel het gevolg zijn van ongevallen, incidenten of een ander voorval, waar de veiligheid in het geding was, risicoanalyses of audits worden volgens een in het VBS beschreven proces traceerbaar geïmplementeerd op de werkvloer
de vervoerder beschrijft in het VBS hoe kwaliteitszorg en configuratiemanagement zoals in de bedrijfsprocessen is verankerd
Bij de invulling van het gevraagde kan in het VBS worden verwezen naar documenten die binnen de organisatie worden gebruikt en waarvan traceerbaar is dat deze in de praktijk worden gebruikt en passend zijn voor de betreffende toepassing
Bedrijfsbeleid en interne communicatie
het VBS bevat een beleidsverklaring dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is, waarin opgenomen kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken
In het VBS wordt beschreven hoe veiligheid als een prestatie-indicator voor de bedrijfsvoering is geïmplementeerd
de vervoerder beschrijft in het VBS regelingen voor informatievoorziening binnen de organisatie
Reglementering, voorschriften en normering
De vervoerder beschrijft in het VBS een stelsel van reglementen, processen en procedures en normen gebaseerd op de reglementering door de opdrachtgever van de in artikel 25 van de WIs, artikel 5 t/m 10 van het BIs genoemde onderwerpen en hoe deze worden afgestemd met de beheerder;
de vervoerder beschrijft in het VBS normeringen voor ontwerp, aanleg, onderhoud/interventie en veiligheid/afkeuren voor alle voor de veiligheid relevante technische elementen van de voertuigen
de vervoerder beschrijft in VBS per voertuigtype het KOP voor rechtstand, bogen en overgangsbogen
procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd in toepasselijke voorschriften en besluiten van een autoriteit
de vervoerder beschrijft in het VBS hoe hij zorg draagt voor de handhaving van toegankelijkheid door voertuigen te houden in de daarvoor met de beheerder afgesproken maatvoering
in het VBS worden procedures beschreven om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd
de vervoerder beschrijft in het VBS hoe beperkingen of voorschriften die onderdeel zijn of voortvloeien uit de vergunning voor indienststelling van voertuigen worden opgenomen in de eigen regelgeving, processen en procedures
de vervoerder beschrijft in het VBS hoe wijzigingen en aanvullingen op afspraken met de beheerder, bijvoorbeeld naar aanleiding van beperkingen of voorschriften die onderdeel zijn of voortvloeien uit de vergunning voor indienststelling van infrastructuur worden verwerkt in de eigen voorschriften
de vervoerder heeft een reglement voor tramvervoer en metro vervoer, waar in instructies staan voor personeel voor alle relevante bedrijfsprocessen GVB heeft een calamiteitenplan zowel voor maaiveld als voor tunnels dat is afgestemd met de beheerder, dat bekend is bij alle personeelsleden hiervoor zijn opgeleid en deze kennis actueel wordt gehouden
de vervoerder neemt alle voor het vervoerproces relevante procedures en andere opdrachten van de infrabeheerder op in de eigen regelgeving
Plannen
de vervoerder beschrijft in het VBS plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties en de beheerder worden vastgesteld
Schouwen

de vervoerder schouwt periodiek de staat waarin de veiligheidsrelevante onderdelen van de voertuigen verkeren met een zodanig interval dat de kans dat de veiligheidsnormen tussen de schouwen niet kan zijn overschreden
Risicoanalyses en onderzoek
de vervoerder beschrijft in het VBS periodieke risicoanalyses en audits van alle veiligheidsrelevante activiteiten in het vervoerproces, inclusief het materieel, en de bijbehorende processen en procedures en zet de resultaten van deze analyses om in acties om deze risico's te mitigeren of te reduceren tot een aanvaardbaar restrisico
procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal en neemt zo nodig actie
de vervoerder beperkt zich in het VBS bij analyses niet tot de systeemgrenzen, maar beschouwt ook de risico's die ontstaan voor de omgeving
de vervoerder beschrijft in het VBS procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen
Bewijs van veiligheid
de vervoerder beschrijft in het VBS hoe hij ervoor zorgt dat hij bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade veroorzaakt, niemand onnodig hindert of in gevaar brengt en zorgt dat het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld;
de vervoerder beschrijft in het VBS procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied
de vervoerder toont aan b.v. in een safety case en met schouwprotocollen dat voertuigen verkeren in de staat waarin de gewenste maximumsnelheid kan worden gereden heeft afspraken gemaakt met de beheerder welke voertuigen met deze snelheid op het baanvak inclusief wissels en kruisingen zijn toegelaten
het veiligheidsniveau van de bedrijfsvoering voortdurend verbetert met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen
toelatingseisen voertuigen
de vervoerder beschrijft in het VBS hoe hij aantoont dat het voertuig voldoet aan de eisen die de beheerder stelt aan een voertuig om op de infrastructuur te worden toegelaten, bij indienststelling en tijdens de levensduur
Documenteren en vastlegging
de vervoerder documenteert procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van voertuigen en tijdens alle activiteiten die met deze worden verricht de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd
Personeel
de vervoerder heeft programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd
de vervoerder draagt ervoor zorg dat werknemers met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid, voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen;
de vervoerder administreert per werknemer de gevolgde opleiding, (her)instructie, oefeningen
communicatie met beheerder
de vervoerder beschrijft in het VBS hoe de informatie-uitwisseling voor het aanvragen van een vergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de infrastructuur tussen de verkeersleiding en organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren verloopt, in het bijzonder over de normen, reglementen, voorschriften, processen, procedures voor zover ze betrekking hebben op raakvlakken met infrastructuur
De vervoerder beschrijft in het VBS de procedure hoe hij eventuele aanvullende aanwijzingen als gevolg van beperkingen en voorschriften in de vergunning voor de infrastructuur gemeld door de beheerder worden geoperationaliseerd