

GVB Exploitatie BV  
Postbus 2131  
1000 CC AMSTERDAM  
T 020 4606060  
www.gvb.nl  
KvK 34259721

<b>Uw contact</b>	W. Lagendijk
<b>Afdeling</b>	Kwaliteit en Transportveiligheid
<b>Doorkiesnummer</b>	020 4606115
<b>E-mailadres</b>	lagendijk@gvb.nl

ministerie Verkeer en Waterstaat  
Tav. R. Koolen

Geachte heer Koolen,

Bij deze onze reactie op de internetconsultatie wat betreft de nieuwe wet lokaalspoor.

Internetconsultatie – vraag 1

*Acht u de regelgeving volledig of ontbreken er essentiële onderdelen?*

Antwoord 1

Volgens GVB ontbreken de volgende onderdelen:

- De overgangsregeling
- De rollen van verschillende partijen (vervoerder, decentrale overheid, eigenaar, beheerder, onderhoudspartij en toezichthouder), hun kennis en hun onderlinge samenhang
- Verantwoordelijkheidstelling over het geheel te weten materieel, infrastructuur, stations, haltes, beheer, onderhoud en exploitatie
- Relaties naar KLPD wegenverkeerswet, Arbeidsinspectie, etc.
- Wijze waarop en door wie veiligheidsdoelstellingen worden vastgesteld, bewaakt en geëvalueerd.

Volgens GVB zijn de volgende onderdelen onvolledig:

- Het minimumniveau van kennis, kunde en ervaring van de toezichthouder
- De onafhankelijkheid van de toezichthouder wordt onvoldoende gedefinieerd

**Bezoekadres**

**Datum** 30 juli 2010  
**Pagina** 2 van 8

Internetconsultatie – vraag 2

*Voorziet u problemen bij de uitvoering van de voorgestelde wet- en regelgeving?*

Antwoord 2

- GVB kan zich niet vinden in de wijze waarop in dit concept het toezicht geregeld is en ziet hier grote veiligheidsrisico's. Het veiligheidszorgsysteem is een middel om aan te tonen dat de veiligheid wordt verbeterd en dat wordt voldaan aan opgelegde veiligheidseisen. Duidelijk veiligheidsdoelen ontbreken.
- Bij een Europese aanbesteding kan veiligheidservaring integraal meegenomen worden als gebruikt gemaakt wordt van Europese normen, regelgeving en richtlijnen.
- Bij een Europese aanbesteding kan een aanvaardbaar veiligheidsniveau alleen bereikt worden door het stellen van goede veiligheidsdoelen en minimum eisen.
- Het invoeren van een Veiligheidsmanagementsysteem kost veel tijd en daarmee geld. Investeren in veiligheid kost geld en zal bewust in de gunningcriteria en geldstromen moeten worden meegenomen. Daarnaast zullen, indien een nieuwe vervoerder de concessie gegund krijgt, de veiligheidsmanagementsystemen opnieuw op elkaar afgestemd moeten worden. Het afstemmen van goed werkende veiligheidsmanagementsystemen kost al snel 2 jaar.
- GVB voorziet juridische, organisatorische en financiële problemen in de overgang van de huidige naar de nieuwe situatie door de onduidelijke verantwoordelijkheidsstelling, beperkte of geen ervaring bij de toezichthouders en het stellen van andere veiligheidsdoelen en minimum eisen.
- In Amsterdam zijn nieuwe projecten aanbesteed of in uitvoering. Deze zullen niet eenvoudig en vaak met aanzienlijke kosten aan de nieuwe wetgeving of andere interpretaties van de wetgeving kunnen worden aangepast.

Internetconsultatie – vraag 3

*Welke inhoudelijke of tekstuele opmerkingen heeft u op de conceptteksten?*

Antwoord 3

Wettelijke minimumeisen aan functionarissen ontbreken.

Art. 15 In lid 1 sub d staat dat het hinderen van verkeer op de spoorweg verboden wordt. In sommige gevallen is dit echter niet te voorkomen wanneer een voertuig op de openbare weg rijdt.

Artikel 23 gaat blijkens de toelichting over alle soorten lokaalspoor behalve tram. Dit blijkt niet duidelijk uit de concept wetstekst en maakt het daarmee onduidelijk.

Bepalingen over zichtlijnen bij overwegen ontbreken.

**Vragen:**

1. Waarom wordt er niet gestreefd is naar een wet die leidt tot eenheid, minimaal in Nederland maar bij voorkeur binnen Europa?
2. Wat zijn de rollen en verantwoordelijkheden van vervoerder, beheerder, onderhoudspartijen en (decentrale) Overheid in onderlinge samenhang?
3. Kan het ministerie aangeven wat er onder beheer (ook in relatie met eigenaar, beheer en onderhoudspartij) verstaan wordt? Gaarne uitsplitsen naar de aspecten juridisch, strategisch, financieel, operationeel en veiligheid voor reizigers.
4. Wat is de minimaal benodigde kennis van alle partijen, incl. Ministerie V&W?
5. Waarom worden er geen wettelijke minimumeisen gesteld aan alle functies, van vervoerder, eigenaar, beheerder, onderhoudspartij, decentrale overheid en toezichthouder?
6. Hoe kan een vervoerder de aanwijzingen van de beheerder opvolgen als die beheerder vrijwel geen inhoudelijke kennis heeft?
7. Wat als de beheerder het veilig vindt en de vervoerder is het hier niet mee eens?
8. Wat gebeurt er als de vervoerder zijn concessie niet na kan komen omdat de beheerder zijn planning niet nakomt?
9. Hoe kan er rekening gehouden worden met veiligheidsmaatregelen en een VMS als in de gunning hier geen duidelijke criteria voor zijn opgesteld?
10. Wat gebeurt er als de beheerder de baan niet goed onderhoud maar vervolgens wel zegt dat de vervoerder er best overheen kan rijden?
11. Kan de vervoerder de beheerder aanspreken voor schade ontstaan uit nalatigheid van onderhoud?
12. Wat zijn de specifieke veiligheidseisen ten aanzien van (her)ontwerp, productie (wissels, seinen, voertuigen), implementatie, exploitatie en onderhoud?  
En hoe sluiten die aan op Europese regelgeving en richtlijnen?
13. Het onderscheid tussen voertuigen die op hun eigen baan rijden en voertuigen die niet op eigen baan rijden is van wezenlijk belang. Hoe ziet het ministerie VenW dit verschil?
14. Waarom is er geen onderscheid gemaakt in de wetgeving tussen voertuigen die op de openbare weg rijden en voertuigen die op een autonome baan rijden?

15. De nieuwe wetgeving creëert een grote verschuiving in de verhoudingen tussen partijen in Amsterdam. De beheerder (DIVV) en de toezichthouder (SRA) hebben onvoldoende inhoudelijke kennis waardoor zij genoodzaakt zijn kennis van derden in te huren. Het risico bestaat dat beide partijen kennis gaan inhuren bij dezelfde derde partij. Hoe ziet het ministerie VenW dit risico?
  16. De positie van de eigenaar waarop lokaalspoor ligt wordt niet verwoord in het wetsvoorstel. Kunt u toelichten hoe u de rol van de eigenaar binnen de nieuwe wetgeving ziet?
  17. Het is vreemd dat alle voertuigen noodzakelijk voor het uitvoeren van beheerstaken toegelaten moeten worden op de rails. Dit betekent dat de beheerder zou mogen rijden met voertuigen die volgens de regels van de vervoerder niet zijn toegestaan. Dit brengt de veiligheid in het geding. Hoe ziet het ministerie VenW dit?
  18. Artikel 27 bepaalt dat de vervoerder een veiligheidscertificaat moet hebben, doch vergt dat niet voor de beheerder of diens aannemers. Dat is vanuit veiligheid gezien ongewenst: de regels met betrekking tot het veiligheidscertificaat zouden ook moeten gelden voor de beheerswerk- en onderhoudswerkzaamheden. Het werken aan een spoorbaan en tramrail is zeker niet zonder risico. Hoe ziet het ministerie VenW dit?
  19. Waarom ontbreken er wettelijke eisen van functionarissen?
  20. Waarom zijn er geen keuringseisen ten aanzien van veiligheidsfunctionarissen opgesteld zodat personeel dat voor Prorail, GVB, HTM of RET rijdt op dezelfde manier gekeurd wordt?
  21. Artikel 3 wordt gesproken over bij koninklijk besluit aangewezen lokale spoorwegen. Kan het ministerie aangeven wanneer deze infrastructuur als zodanig wordt aangewezen en in de te benoemen dan wel reeds benoemde lokaalspoorwegen?
  22. In artikel 15 lid 1 sub d staat dat het hinderen van verkeer over de spoorweg verboden wordt. Hoe ziet het ministerie dit in de grote steden waar de trambaan veelal onderdeel is van de weg infrastructuur?
  23. In artikel 30.2 wordt gesteld dat het dagelijks bestuur toewijzingscriteria vaststelt ten aanzien van de vervoerscapaciteit. Een beheerder dient deze in acht te nemen. Betreft deze regeling ook niet-rail gebonden vervoer?
-

Wij onderschrijven de volgende door HT opgestelde tekst en verwachten ook hier uw reactie op.

### **Art 31 – vergunning voor indienststelling spoorvoertuigen**

Railvoertuigen zijn uitermate ingewikkelde technische machines die precies moeten passen op het spoor, onder de bovenleiding en in het profiel van vrije ruimte. Tevens worde bijzonder hoge eisen gesteld aan de compatibiliteit met beveiligingssystemen (atb). Er gelden vaak brandveiligheidseisen (denk aan metro) en als het voertuig als tram gebruikt wordt, moet het ook nog voldoen aan diverse eisen in verband met het wegverkeer. Materieeltoelating is een van de meest ingewikkelde processen in de branche.

Blijkens de tekst zal de Provincie of Plusregio, de beheerder en toezichthouder gehoord hebbende, een vergunning afgeven voor de indienststelling van railvoertuigen. Geen enkele provincie of plusregio is hier echter toe in staat. Kennis is uitsluitend in voldoende mate aanwezig bij IVW, de fabrikanten of Lloyd Register Rail (eventueel hun buitenlandse collegae). Verder bij niemand. Ook niet bij de vervoerders zelf. Verstandiger zou het zijn om toe te laten op basis van een toelatingsdossier, zoals ook gebeurt bij de hoofdspoorwegen (Besluit keuring spoorvoertuigen). In de toelichting wordt dit wel genoemd, maar het zou beter zijn dit in de wettekst op te nemen.

De hier gestelde regels zouden op vergelijkbare wijze ook gesteld moeten worden ten aanzien van de systemen en componenten van de infrastructuur.

Deze opmerkingen gelden evenzeer voor art 32 en 33.

### **Art 41 – aanwijzing toezichthouder**

Het eerste lid van dit artikel lijkt wat op art 69 Spoorwegwet: er worden personen aangewezen. Bij de hoofdspoorwegen zijn dat de inspecteurs van IVW. Blijkens de toelichting zouden dit bij de lokale spoorwegen ook private partijen kunnen zijn. Hier is GVB geen voorstander van. Wij zijn van mening dat de toezicht op de veiligheid van het railverkeer, of het nu hoofdspoorwegen, lokale spoorwegen of tram betreft, slechts op een verantwoorde wijze uitgevoerd kan worden door IVW.

De Provincie of Plusregio is de opdrachtgever voor het openbaar vervoer in haar territorium. De aanleg van nieuwe lijnen gebeurt vaak in opdracht en voor rekening van de Provincie of Plusregio. Indien de Provincie of Plusregio de toezichthouder aanwijst, heeft men ook invloed op de werkzaamheden van de toezichthouder. Dan rijst de vraag: wie houdt er toezicht op de Provincie en de Plusregio? Zie ook de rapporten over RandstadRail en die van de OvV

Indien de taak van toezichthouder terecht komt bij de Provincies of de Plusregio's of bij een door hen aan te wijzen private partij, heeft dit de volgende nadelen:

- versnippering en teloorgang van kennis;
- versnippering van beleid;

- versnippering van statistische gegevens en de verwerking daarvan (trendanalyses e.d.);
- er is geen toezicht op de provincie of plusregio zelf, terwijl zij als concessieverlener en financier wel degelijk invloed hebben op de veiligheid;
- het toezicht onttrekt zich aan de Rijksoverheid, terwijl de minister van Verkeer & Waterstaat er in het Parlement wel op kan worden aangesproken.

Indien de taak van toezichthouder bij een private partij wordt gelegd komen daar nog de volgende bezwaren bij:

- het kan en mag nooit zo zijn dat sancties, direct of indirect, opgelegd worden door private partijen;
- private partijen hebben er zelf belang bij om het toezicht stikt uit te voeren en de handhaving zo breed mogelijk ter hand te nemen, veel opmerkingen te maken en vaak terug te komen 'om te kijken of het goed is'. Dit komt de veiligheid niet ten goede (maar wel de portemonnee van de private partij).

GVB heeft niet alleen railvoertuigen, maar ook motorvoertuigen waaronder een grote hoeveelheid lijnbussen die, net als de railvoertuigen, worden ingezet op basis van een door Stadsgewest Haaglanden verleende concessie. Deze bussen vallen, net als alle andere motorvoertuigen in Nederland onder het toezicht van IVW. Het is voor ons ook onbegrijpelijk dat onze bussen wél onder het toezicht van IVW vallen en de railvoertuigen straks niet.

#### **Art 42 – last onder bestuursdwang**

Provincie en Plusregio zijn concessieverlener en kunnen als zodanig de concessiehouder aanspreken op van alles en nog wat en daar boetes aan verbinden. In de praktijk gebeurt dat ook, deze bepalingen zijn contractueel vastgelegd. Art 42 biedt hen de mogelijkheid om naast deze weg ook op te treden vanuit een bestuursrechtelijke positie. Dat geeft de Provincie en Plusregio een onevenredig grote machtspositie ten aanzien van de vervoerders.

Dit commentaar geldt eveneens voor art 43.

Wij onderschrijven de hieronder door SRA opgestelde tekst en verwachten ook hier een antwoord op.

1. De nieuwe wetgeving stelt dat het DB van de Stadsregio diverse vergunningen en een veiligheidscertificaat afgeeft.
  - a. Binnen de kaders van welke regelgeving stellen decentrale overheden dergelijke vergunningen en certificaten op?
  - b. Wat is de wettelijk vereiste kennis en toezichtmaatregelen die bij deze bevoegdheid hoort
  
2. In het huidige wetsvoorstel is nog geen overgangsregeling opgenomen.
  - a. Wat kunt u over de ingangsdatum van het wetsvoorstel zeggen?
  - b. Kunt u bevestigen dat lopende aanleg-, vernieuwings- en materieelprojecten niet gewijzigd dienen te worden als gevolg van de wetswijziging?
  - c. Begrijpen wij goed dat in de volgende gevallen de vergunning voor ingebruikneming van infrastructuur (artikel 9) of de vergunning voor indienststelling spoorvoertuig (artikel 31) door het DB van de Stadsregio uitgegeven zal moeten worden; ondanks dat het proces reeds onder regie van de gemeente in een eerder stadium is gestart?
    - GOA2
    - Renovatie Oostlijn (ROL) – vervangingsonderhoud metro; gedelegeerd opdrachtgeverschap van Stadsregio Amsterdam aan gemeente Amsterdam. Uitgevoerd onder regie van gemeente Amsterdam; start project 2005; voorziene oplevering eind 2010.
    - Noord-Zuid lijn (NZL) – aanleg metro noord-zuid lijn; huidige opdrachtgever gemeente Amsterdam; uitgevoerd onder regie van gemeente Amsterdam; start project 1996; voorziene oplevering 2017.
    - Aanschaf nieuw materieel (AMSYS) – eigenaar en opdrachtgever gemeente Amsterdam. Subsidieverlener Stadsregio; voorziene oplevering 2012-2017.

Met vriendelijke groet,

W. Lagendijk  
Hoofd Kwaliteit en Transportveiligheid