

«Tav»
«Functie» «Bedrijfsnaam»
«Adres» «Locatiecode»
«Postcode» «PLAATS»
«Landnaam»
E-mail: info@railforum.nl
Uw kenmerk:
Onze ref. 10/0

Betreft: Advies van Railforum voor nieuwe wetgeving Lokaalspoor

Hoofddorp, 29 maart 2010

«Aanhef»,

Enige tijd geleden heeft Railforum een kenniskring Lichte Railsystemen opgericht, met als doel kennis te verzamelen over lichte railsystemen, die te bundelen en beschikbaar te stellen aan de branche. Vanuit die doelstelling hebben wij kennis genomen van het voornemen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het opzetten van nieuwe wet- en regelgeving ten aanzien van lokaalspoor (tram- en metrowegen). In het onderstaande geven wij een reactie op de concept uitgangspunten voor de nieuwe wetgeving.

We zijn blij met het voornemen van V&W om de wetgeving voor Lokaalspoor te actualiseren. Helaas waren er bij de totstandkoming van de concepten geen mogelijkheden voor overleg met de leden van Railforum. Wij leveren onze inbreng daarom als een "ongevraagd advies" op uw voorstellen. Wij baseren ons daarbij op de notitie 'Uitgangspuntennotitie lokaal spoor' van september 2009.

We onderschrijven de denklijn uit de Uitgangspuntennotitie lokaal spoor om het lokaal spoor van passende wetgeving te voorzien. We herkennen en onderschrijven ook de lijn van de Rijksoverheid om de verantwoordelijkheden voor regionaal en lokaal vervoer verder te decentraliseren. Dit biedt mogelijkheden om op regionaal en lokaal niveau maatwerkoplossingen te realiseren. We zijn benieuwd naar uw definitieve voorstellen voor de nieuwe wetgeving Lokaalspoor en zouden daar graag een formele reactie op geven.

Op voorhand willen wij u op 3 punten ons advies meegeven.

Eén nationaal toetsingskader en uniform toezicht door IVW

We zijn van mening dat er één transparant nationaal toetsingskader en daarop een uniform toezicht door IVW noodzakelijk is om in heel Nederland een gelijkwaardig minimum veiligheidsniveau te garanderen. Dit toetsingskader laat uiteraard ruimte voor oplossingen per project en de verschillen tussen tram en metro. Wij adviseren om het beheer van deze landelijke standaards en de toetsing daaraan bij IVW te beleggen. Op deze wijze wordt eenduidigheid in het veiligheidsniveau van regionale en lokale railsystemen geborgd. Natuurlijk zijn wij voorstander van regionale, maatwerk oplossingen voor bijvoorbeeld stedenbouwkundige inpassingen. Deze oplossingen dienen wel te passen binnen een goed en duidelijk veiligheidskader.

In de notitie wordt gesproken over de bevoegdheden van de “onafhankelijke toezichthouder”, waarbij deze toezichthouder een marktpartij kan zijn. Voorgesteld wordt dat deze onafhankelijke toezichthouder bevoegd is “het bedrijf, of een deel ervan, stil te leggen als hij vaststelt dat de vervoerder of de beheerder hun verplichtingen niet nakomen”. Ook kan deze toezichthouder “Eventueel namens het bestuur bestuursrechtelijke sancties toepassen”.

Naar onze mening is dit principiële onjuist. Het stilleggen van bedrijven of delen daarvan kan onzes inziens alleen door het bevoegd bestuursorgaan opgelegd worden en slechts onder mandaat door de toezichthouder. Dus niet door marktpartijen. Dit geldt voor het toepassen van alle relevante bestuursrechtelijke sancties.

De controle op werk in uitvoering kan uiteraard bij contract worden opgedragen aan marktpartijen, mits deze zijn gecertificeerd. Dit is vergelijkbaar met de werkwijze bij hoofdspoorwegen.

Veiligheidseisen moeten duidelijk zijn op moment van aanbesteden

We benadrukken het belang van een goede fasering. Europese aanbestedingen vragen om een duidelijk pakket van eisen, zowel voor aanbestedingen van vervoer, materieel of infrastructuur. Veiligheid moet op dat moment vertaald zijn in concrete eisen waardoor zekerheid wordt geboden aan de offerende partij dat het systeem zal voldoen aan de veiligheidseisen. Een pakket van eisen waarin uitsluitend een proces beschreven wordt om tot veiligheid te komen is door een leverancier moeilijk te beprijken en door de opdrachtgever is het resultaat op moment van contractering niet te beoordelen.

Het bovenstaande leidt onzes inziens tot aanpassing van het proces om te komen tot “het bewijs dat het systeem voldoet aan de veiligheidseisen”. Deze aanpassing kan plaatsvinden in het kader van de door ons voorgestelde actualisering van het Normdocument Veiligheid Lightrail (zie hieronder).

Normdocument Veiligheid Lightrail actualiseren en uitbreiden

Bij de handreiking risicoanalyse wordt verwezen naar het Normdocument Veiligheid Lightrail. Dit document moet volgens ons eerst geactualiseerd worden en kan dan uitgebreid worden naar bestaande systemen.

Stichting railAlert

U heeft in 2007 de Stichting railAlert gevraagd het voortouw te nemen bij het ontwikkelen van eenduidige regelgeving inzake de veiligheid baanwerkers bij overgangsgebieden tussen bestaande en nieuwe infrastructuur. Wij menen dat het in het overheidsbeleid past indien de Stichting railAlert zich ook kan inzetten voor de eenduidige regelgeving op Lokaalspoor. Wij hebben met de Stichting railAlert afgesproken dat deze u hierover apart informeert.

Wij vertrouwen er op dat wij u van dienst zijn met dit advies en hopen dat u met de leden van Railforum hierover in gesprek wilt.

Hoogachtend,

Ir. G.A. Kaper
voorzitter Railforum