

Opmerkingen drs H. de Lange, beleidsmedewerker Veiligheid, RET
Alleen de betroffen artikelen zijn weergegeven.

Regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor)

VOORSTEL VAN WET

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Algemene opmerkingen **H. de Lange RET, 3-5-2010**

1) waarom niet gesproken over 'lokale railsystemen' (inclusief andere geleide systemen zoals bedoeld). De term 'spoorweg' wordt duidelijk geassocieerd met die systemen die nu onder de spoorwegwet 2005 vallen. Voorkom die verwarring en spreek in deze wet niet meer over 'spoorweg' en 'spoorvoertuig' maar over 'railweg' en 'railvoertuig'. Dat de stadstram daar ook onder valt behoeft dan helemaal geen toelichting meer. Nu levert dat duidelijk wel vragen op.

2) nogmaals het advies werkelijk toekomstgericht te schrijven. Dus denk en schrijf in deelsystemen: Infrastructuur, Materieel, en Exploitant (het proces). eis van elk deelsysteem een vms en geef evt de ruimte om in geval van geïntegreerde (klassieke) bedrijven een geïntegreerd vms te hebben. Eis ook van de DO dat hij middels een overkoepelend vms (oid) borgt dat het systeem als geheel veilig functioneert. Dat kan hij natuurlijk delegeren aan de infrabeheerder of een andere partij, maar DO is eindverantwoordelijk. Dit geeft ook de ruimte om op één systeem meerdere vervoerders te hebben rijden (RandstadRail, Cargotram, Tramwegstichting) die allen voor zich bewijzen dat de veiligheid geborgd is met een vms, of onder één systeem meerdere infrabeheerders (RandstadRail) of binnen één systeem meerdere materieelbeheerders. De DO bewaakt (of laat bewaken) de interfaces. Nog mooier zou zijn om helemaal niet in detail te treden en voor te schrijven, bv: "Van alle veiligheidsrelevante systemen en processen van het railsysteem dient middels een vms de continue aandacht voor en de verbetering van de veiligheid geborgd te zijn. Hieronder begrepen zijn ten minste: de infrastructuur, het materieel en het exploitatieproces."

[Op 28/4 is over dit punt gesproken bij V&W maar er is niets mee gedaan]

HOOFDSTUK 2. ZORG VOOR DE VEILIGHEID OP EN NABIJ DE LOKALE SPOORWEGEN

Artikel 10 [vergunning voor vernieuwing en verbetering infrastructuur]

1. Het is de beheerder [beheerder wordt pas in Hoofdstuk 3 opgevoerd, zijn rol is hier nog niet duidelijk. Wat is nou de beheerder? De eigenaar (meestal de DO) of de partij die is belast met het beheer? In Rotterdam is dat bv de RET afdeling Beheer (Infra en Mat) die weer een Onderhoudsbedrijf inhuurt

(intern).]verboden om een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur in gebruik te nemen zonder:

a.

[gaat dit artikel niet te veel in op detail? als een eigenaar van infrastructuur het beheer daarvan uitbesteedt aan een Infrabeheerder dan maakt hij over dit soort zaken detailafspraken. Niemand geeft zomaar zijn spullen in beheer aan een ander. Dat hoeft niet bij wet te regelen. Dit voorstel is door het detailniveau niet toekomstvast. Art 18.5 regelt toch alles al?]

Artikel 14 [toegankelijkheid stations en haltes]

4. In dit artikel wordt onder station verstaan: een gebouw of werk, dat blijkens zijn constructie en inrichting geheel of gedeeltelijk is bestemd voor aankomst en vertrek van spoorvoertuigen met het oog op het in-, uit- **of overstappen** [wat maakt het uit wat die reiziger gaat doen? naar z'n tante of naar z'n werk of naar een andere tram? In- of overstappen gaat het over, verder niets dus ook niet overstappen] van reizigers.

Artikel 16 [ongevallen, incidenten en onregelmatigheden]

3. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur onthouden zich van het onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en incidenten op lokale spoorwegen voor zover de Onderzoeksraad voor veiligheid naar het betreffende voorval een onderzoek instelt. [opnemen dat infrabeheerder, materieelbeheerder en vervoerder wél eigen onderzoek doen als zij dat volgens hun vms nodig achten]

HOOFDSTUK 3. BEHEER VAN LOKALE SPOORWEGEN

Artikel 17 [beheervisie]

Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur stellen ten minste een maal in de vier jaar een visie vast ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer. [waarom ineens zo'n los artikel over een beheervisie? Doelmatigheid is overigens geen doel van deze wet, deze wet gaat over **veiligheid**. Veiligheid regelen we met een vms. Zoals gezegd de DO moet een overkoepelend vms hebben. Daarin zal zij neerschrijven hoe vaak (afhankelijk van de complexiteit en omvang van het betreffende systeem) er een meerjarenvisie geschreven moet worden.

De schrijvers van deze wet hinken nog steeds op twee benen: of je vertrouwt de werking van het vms of je schrijft uitvoeringsregelgeving. Ik zie steeds weer signalen van die laatste mogelijkheid].

Artikel 23 [veiligheidsmaatregelen]

1. Indien de veiligheid van het gebruik of het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur in gevaar komt of dreigt te komen, neemt de beheerder passende maatregelen, ~~waaronder zo nodig het geheel of gedeeltelijk buiten dienst stellen van de lokale spoorweg~~. [dit is alweer te veel detail, de infrabeheerder kan nog veel meer, bv het weigeren van bepaald materieel (serie of een enkel voertuig) als dat de oorzaak van de ellende is. Kortom schrap de bijzin]

2. De beheerder stelt de vervoerder en de toezichthouder **onmiddellijk** in kennis van de maatregelen, bedoeld in het eerste lid. [onmiddellijk is niet realistisch; als er een snelheidsbeperking wordt afgekondigd wegens een spoorstaafbreek gaan we dan de toezichthouder uit zijn bed bellen? dacht het niet. Zie hieronder het overzicht dat IVW hanteert voor incidentmelding. Dat geeft een goede leidraad voor meldingen en de haast die daarbij geboden is.

Wat de wetgever nou eigenlijk beoogt met dit artikel?]

Melden en rapporteren railongevallen en incidenten Interlokale tram / metro (Connexxion, GVB, HTM, RET)

NB: Met de HTM is overeengekomen dat railongevallen en incidenten binnen het gehele bedieningsgebied doorgemeld worden

Soort ongeval / incident	Actie bedrijf
Ernstig railincident met fataal letsel	Direct melden wachtdienst Inspectie VenW (binnen 60 minuten); MBV Tram/Metro (binnen 72-uur)
Ernstig railincident met zwaar lichamelijk letsel	Direct melden wachtdienst Inspectie VenW (binnen 60 minuten); MBV Tram/Metro (binnen 72-uur)
Botsingen rail - rail	Direct melden wachtdienst Inspectie VenW (binnen 60 minuten); MBV Tram/Metro (binnen 72-uur)
Ontsporing railvoertuig hoofdnet	Direct melden wachtdienst Inspectie VenW (binnen 60 minuten); MBV Tram/Metro (binnen 72-uur)
Grote tunnelbrand	Direct melden wachtdienst Inspectie VenW (binnen 60 minuten); MBV Tram/Metro (binnen 72-uur)
Te verwachten media aandacht in relatie railveiligheid	Direct melden wachtdienst Inspectie VenW (binnen 60 minuten)
Ten onrechte voorbij stoptonend sein / signaal rijden	MBV Tram/Metro (binnen 72-uur); Checklist STS (STS = stop tonend sein; bij railsystemen waarbij gebruik wordt gemaakt van een bakken of balise dient dit signaal als sein geïnterpreteerd te worden; n.v.t. voor 'negenogen' etc.)
Ernstige veiligheidsstoringen materieel / infrastructuur	MBV Tram/Metro (binnen 72-uur)
Aanrijding railvoertuig met wegverkeer (zonder ernstig letsel)	Melden / bespreken in periodiek overleg
Bijna aanrijding personeel infra	Melden / bespreken in periodiek overleg
Incidenten werkplekbeveiliging	Melden / bespreken in periodiek overleg
Kleine tunnelbrand	Melden in periodiek overleg (aantallen)
Suïcides	Melden in periodiek overleg (aantallen)

3. De beheerder kan de vervoerder aanwijzingen geven:
 - a. in het belang van een veilig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur;
 - b. ter voorkoming van overmatige slijtage aan de lokale spoorweginfrastructuur; [is geen veiligheid]
 - c. in verband met de maatregelen, bedoeld in het eerste lid.
4. De vervoerder volgt de aanwijzingen, bedoeld in het derde lid, op. [wij zeggen dit eenvoudiger: de infrabeheerder bepaalt wat er, waar en hoe hard op zijn infra mag rijden. Dat kan hij ook van het ene op het andere moment besluiten: "vanaf nu wordt er hier niet gereden". Uiteraard spreken partijen onderling af hoe die informatie wordt verspreid]

HOOFDSTUK 4. VERKEER

Artikel 24 [verkeersleiding]

1. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur belast de beheerder dan wel de vervoerder met de verkeersleiding over de lokale spoorweg [niet elke systeem heeft verkeersleiding nodig. Trams hebben geen verkeersleiding want die rijden op zicht. Wat is hier precies bedoeld?].
2. Diegenen die een veiligheidsfunctie, als bedoeld in artikel 35, uitoefenen, volgen de aanwijzingen van de verkeersleiding op. [daar is op 28/4 al over

gesproken maar dit kan absoluut niet zo blijven bestaan. De verkeersleiding (zoals bij de metro) kan inderdaad veiligheidsopdrachten geven aan bestuurders als het gaat om spoorwegveiligheid (het door rood rijden, lastgeving STS) of bv het niet verder rijden ivm met een calamiteit. Dat zal wetgever wel bedoeld hebben. Maar er zijn meer veiligheidsfuncties, zoals de lwb (leider werkplekbeveiliging) en de calco (soort AL van ProRail). Afhankelijk van de situatie kan het zijn dat zij hiërarchisch boven de verkeersleiding staan. Wederom: hou je nou aan het streven om **geen** details te regelen (ik hoor het Mw Rozijn nog zeggen). Schrijf desnoods iets als: 'Over de status van de infrastructuur en de veiligheidsbevoegdheid op enig moment maken partijen eenduidige afspraken.' Wij hebben dat bv als volgt vormgegeven:

Samenvatting:

Status spoor	Reglement RandstadRail van toepassing?	Toestand spoor	Verantwoordelijke
in bedrijf	ja	in dienst	cvl-bedienaar
		buiten dienst	lwb of calco
buiten bedrijf	nee	"bouwput"	projectleider

Figuur 9: De status van het spoor.

Zolang via het vms deze verantwoordelijkheden zijn belegd is het goed. Moet de wetgever verder niet in treden. Bij een kabelbaan is het weer anders dan bij een trolleybus (hoort die er ook bij trouwens?) of een monorail zonder bestuurder!.]

Artikel 39 [zorgplicht vakbekwaamheid personeel]

[dit is een overbodig artikel, het is een standaardonderdeel van een vms]

1. Degene onder wiens gezag een persoon binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem een functie uitoefent die van invloed kan zijn op de veiligheid van het verkeer over de lokale spoorweg, draagt er zorg voor dat die persoon daartoe geschikt is en de nodige kennis en bekwaamheid bezit.
2. Het eerste lid is in ieder geval van toepassing op een veiligheidsfunctie als bedoeld in artikel 35.
3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de vakbekwaamheidseisen van een veiligheidsfunctie.