

Wet Lokaal spoor

Consequenties voor het project Tram Vlaanderen Maastricht bij van kracht worden WLS

8 juli 2013



Wet Lokaal spoor voor Provincie Limburg

Referentie: OS/HH/4262/03-502663

Versie: 3

**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS

Documentgeschiedenis en Autorisatie.

Versie	Datum	Wijzigingen
1.1	11 juni 2013	Eerste concept.
1.2	17 juni 2013	Aanpassingen HK en LDi
2.1	25 juni 2013	Aanpassingen na discussie binnen Provincie Limburg
2.2	8 juli 2013	Verwerkingen opmerkingen LDi
3	9 juli 2013	Definitief

Opgesteld door: **Hajo Hajonides**



HH 13023

Getekend:

Datum: 10 juli 2013

Collegiaal getoetst door: **Hans Kuijpers**

Getekend: **Datum:**

Vrijgegeven door: **Peter Appelhof**

Getekend: PA58435 **Datum: 10 juli 2013**

Distributielijst

Naam	Organisatie
Loek Dieteren	Provincie Limburg
Alain Nijssen	Provincie Limburg
Ton Neumann	Provincie Limburg
Ruud Schoufs	Provincie Limburg
Raymond Fasen	Provincie Limburg
Arjan de Graaf	Provincie Limburg

Kopieën door Provincie Limburg t.b.v. interne bedrijfsvoering van Provincie Limburg kunnen naar behoefte worden bijgemaakt.

Colofon

Lloyd's Register Rail Europe B.V.

Postadres: Postbus 2016, 3500 GA Utrecht

Bezoekadres: Radboudtoren, Catharijnesingel 33, 3511 GC Utrecht

T 030 7524 700
F 030 7524 800
E europe@lrrail.com

www.lr.org/rail

Lloyd's Register Rail Europe B.V. is onderdeel van de Lloyd's Register Groep.

© 2013 Lloyd's Register Rail Europe B.V. All rights reserved.

No parts of this publication may be reproduced, distributed, modified and/or made public in any form whatsoever, including printed photostatic and microfilm, stored in a retrieval system, without prior permission in writing from the publisher

This document was prepared for Provincie Limburg. The information herein is confidential and shall not be divulged to a third party without the prior permission of Lloyd's Register Rail Europe B.V.

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Lloyd's Register and Lloyd's Register Rail Europe B.V. are trading names of the Lloyd's Register Group of entities. Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. For further details, please see our website www.lr.org/entities.

Samenvatting

Voor het project Tram Vlaanderen Maastricht zijn reeds stappen gemaakt ten aanzien van het toewijzen van taken. Deze toewijzingen zijn niet in alle gevallen in overeenstemming met het komende wettelijke kader, namelijk de Wet Lokaal spoor. De Wet Lokaal spoor (WLS) is een raamwet waarin de verantwoordelijkheden voor veiligheid en aanleg, beheer en onderhoud van tram- en metrosystemen bij decentrale overheden worden belegd. Ook zonder de WLS moet een structuur en een organisatie worden opgezet om het vervoer op de railinfrastructuur qua veiligheid, beschikbaarheid en dergelijke te borgen. De WLS maakt dat deze activiteiten moeten worden uitgevoerd binnen het tijds kader van de wet (1 januari 2014 – 1 januari 2016).

De WLS schept een aantal kaders, waarbinnen (vastgelegd in wet, besluit en regeling) decentrale overheden vrij zijn om keuzes te maken met betrekking tot de invulling van genoemde verantwoordelijkheden. Het kunnen invullen van deze verantwoordelijkheden vergt:

- Het maken van keuzes ten aanzien van het te hanteren kader en het formuleren van uitgangspunten / beleid;
- Het verwerven van deskundigheid en het inrichten en bemensen van een taakveld dat uitvoering geeft aan taken en werkzaamheden voortkomend uit de wet;
- Het maken van een aantal producten;
- Borging van taakveld en werkzaamheden door het beschikbaar stellen van de benodigde middelen.

Het taakveld lokaal spoor is nieuw voor de Provincie Limburg. Ook bestaat er geen ervaring met of kennis van spoorwegveiligheid en aanleg, beheer en onderhoud van deze infrastructuur. Teneinde een start te kunnen maken met de implementatie van de verantwoordelijkheden is aan Lloyd's Register gevraagd essentiële aandachtspunten te inventariseren en formuleren, een voorstel te doen voor het organisatorisch beleggen van taken binnen een provinciaal taakveld, een inschatting te maken van de personele consequenties voor de Provincie Limburg en een stappenplan op hoofdlijnen te maken om de implementatie en de daarbij behorende activiteiten tijdig (moment van in werking treden van de wet in samenhang met de planning van het project TVM) te realiseren.

Belangrijke aandachtspunten betreffen het maken van keuzes ten aanzien van de invulling van de verantwoordelijkheden en het doorvertalen van deze keuzes naar een stuurmodel en een nieuw in te richten taakveld. Te maken keuzes ten aanzien van dit taakveld kunnen conflicteren met de in het project TVM gemaakte keuzes. Een toets hierop dient plaats te vinden. Verder zullen alle bij TVM betrokken partijen zich bewust moeten zijn van het nieuwe wettelijk kader en de rol van de Provincie Limburg daarin. Ten aanzien van het stuurmodel wordt een scenario verkend dat uitgaat van het beleggen van alle verantwoordelijkheden bij de Provincie Limburg en een scenario dat past bij de huidige werk- en denkwijzen van de Provincie.

Nadat Gedeputeerde Staten een stuurmodel hebben vastgesteld, kunnen de producten (beleidsstukken, eisen en voorwaarden voor diverse vergunningen en contracten en de controlemiddelen en mechanismen) verder ontwikkeld worden. Hierbij is het wenselijk om het bestaande overleg met decentrale overheden, die reeds railgebonden openbaar vervoer hebben, te continueren. Dit om landelijk tot een zo uniform mogelijke implementatie van de wet te komen (schaalvoordelen) en om over en weer gebruik te kunnen maken van reeds bestaande kennis en producten.

Voor het maken van deze producten is ingeschat dat het hele initiële proces eind 2015 klaar is; vóór het opstarten van de exploitatie van de tramverbinding. Na dit initiële proces, waarin de verschillende kaders worden vastgesteld, volgt een structurele fase. De structurele fase betreft het bewaken van de kaders tijdens de exploitatie door middel van KPI's, audits en inspecties. Op basis van een inschatting vergt de initiële fase netto circa 3400 uur (waarbij is uitgegaan van een nominale hoeveelheid overleg). De structurele fase vergt ongeveer 1100 uur op jaarbasis. Hierdoor ontstaat straks een structurele organisatie van ongeveer 1 fte. Gezien de continuïteit en de mogelijk verschillende expertisevelden, is te overwegen hier twee halve fte's voor in te zetten.

Omdat de tijd dringt, is het verstandig om op korte termijn een keuze te maken ten aanzien van het stuurmodel, waarna begonnen kan worden met de inventarisatie van bestaande afspraken en het opstellen van de benodigde kaders. In dit rapport wordt aanbevolen om weliswaar de taken van de beheerder van de infrastructuur en de verkeersleiding te laten uitvoeren door de gemeente Maastricht, respectievelijk de vervoerder De Lijn, maar het aanwijzen van deze partijen in eigen hand te houden. Hierdoor ontstaat een contractuele relatie tussen de provincie en beide partijen waarbij de provincie haar voorwaarden en eisen kan stellen.

Aangezien de drie stakeholders (provincie, gemeente en De Lijn) weinig ervaring hebben met railgebonden OV in Nederland, is het verstandig om vooralsnog de invloed en dan met name van die taken, die meer deskundigheid en/of sturing nodig hebben, bij de provincie te houden. Zeker de eerste 2 à 5 jaar is een intensieve bemoeienis van de provincie dringend aan te raden. Op deze manier leert de provincie waarvoor zij verantwoordelijk gehouden kan worden en hoe zij hier mee om kan gaan. Na deze periode kan een eventuele herschikking van taken en verantwoordelijkheden worden overwogen.

Een ander belangrijk aspect is de bewaking van de infrastructuur ten aanzien van staat en beschikbaarheid. Hiervoor wordt geadviseerd een asset manager aan te stellen, die in principe in dienst komt van de gemeente. Het is daarbij zinvol dat de provincie in haar aanwijzingscontract eist dat de asset manager bijvoorbeeld twee jaar rechtstreeks aan de provincie rapporteert en verantwoording aflegt. Na deze periode kan de positie van de asset manager heroverwogen worden.

Omdat zowel met de gemeente Maastricht als De Lijn nauw wordt samengewerkt zullen deze zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd over de consequenties van de Wet Lokaal spoor en de mogelijke richtingen, die de provincie wil inslaan. Ook is van belang dat beide partijen zich bewust zijn van de consequenties, zoals die voor hen gaan gelden; bijvoorbeeld ten aanzien van het opdoen en inrichten van kennis en kunde, organisatie en rapportagelijnen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
2	De wet Lokaal spoor	9
2.1	Inhoud van de wet.	10
2.2	Moment van inwerkingtreden Wet Lokaal spoor	11
3	Situatie Project Tram Vlaanderen Maastricht	12
3.1	Het traject	12
3.2	De drie stakeholders	13
3.2.1	Provincie Limburg	13
3.2.2	Gemeente Maastricht	13
3.2.3	De vervoersorganisatie	14
3.2.4	Conclusies	14
4	Belangrijke aandachtspunten voor de provincie	16
4.1	Toewijzing van taken en bevoegdheden voor Beheer en Onderhoud.	16
4.1.1	OV-ambitie en strategie	16
4.1.2	Functionaliteit	17
4.1.3	Sturen op KPI's	17
4.1.4	Asset management	18
4.1.5	Uitvoering beheer	18
4.2	Toewijzing van taken en bevoegdheden voor aanleg en grote wijzigingen.	18
4.2.1	Planstudie fase	18
4.2.2	Planning en uitvoering	18
4.3	Keuze van scenario's	19
4.3.1	Strategisch, tactisch en operationeel niveau	19
4.4	Risico's	21
4.5	Samenvatting	21
5	Personele inzet.	23
5.1	Activiteiten	23
5.1.1	Personele inzet in uren	23
5.1.2	Personele inzet: kennis en competenties	24
6	Conclusies en aanbevelingen	25
6.1	Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de initiële fase	25
6.2	Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de operationele fase.	26
7	Planning	27

Appendix A	Inventarisatie benodigde acties tbv invoering wet lokaalspoor bij decentrale overheden.	29
Appendix B	Risico's	36
Appendix C	Producten en benodigde uren	38
Appendix D	Planning	42

1 Inleiding

In samenwerking met de gemeente Maastricht en het Vlaamse openbaar vervoerbedrijf De Lijn werkt de provincie Limburg aan de planvoorbereiding en technische uitwerking van het project Tram Vlaanderen Maastricht (TVM), het Nederlandse deel van de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Zowel de realisatie van het project in Vlaanderen als de exploitatie van de gehele tramverbinding ligt bij de Belgische vervoerder De Lijn. Realisatie van het Nederlandse deel van de verbinding, "Tram Vlaanderen Maastricht" (TVM) valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Maastricht en de Provincie Limburg. Het project zal voor het Nederlandse deel, in elk geval voor het stadstracé in Maastricht, gaan vallen onder het regime van de wet Lokaal spoor (WLS). Op 20 juni 2013 is de wet door de Tweede Kamer aanvaard en op 9 juli 2013 door de Eerste Kamer, waardoor zij uiterlijk op 1 januari 2014 in werking zal treden en mogelijk eerder.

De WLS richt zich met name op de veiligheid, de aanleg en het beheer van het verkeer over lokale spoorwegen. Praktisch gezien vallen alle tram- en metrosystemen in Nederland onder lokale spoorwegen. In de wet worden de verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van het Rijk, het regionale bestuur, de beheerders van de infrastructuur, de vervoerder(s) en de toezichthouder vastgelegd.

Daarnaast is aangegeven voor welke taken en bevoegdheden randvoorwaarden en eisen vastgelegd dienen te worden. Het gaat dan met name om eisen aan verschillende processen, zoals het afgeven van vergunningen en om eisen aan infrastructuur, vervoerders, personeel en spoorvoertuigen.

In de wet is vastgelegd dat de integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer van veilige, lokaalspoorinfrastructuur binnen de regio, bij de decentrale overheid ligt. Veel zaken zijn ruim en of open beschreven, waardoor de decentrale overheid er zelf voor zal moeten zorgen dat deze geregeld en vastgelegd worden.

Om deze zaken te kunnen regelen heeft de provincie enerzijds behoefte aan een goed inzicht in de juridische verantwoordelijkheden en welke risico's daar eventueel aan gekoppeld zijn. Anderzijds is inzicht gewenst in de organisatorische consequenties, zoals taken en bevoegdheden, benodigde deskundigheid en benodigde menscapaciteit voor zowel de initiële activiteiten als de structurele activiteiten.

Na een korte beschrijving van de inhoud van de WLS, zal in dit rapport nader worden ingegaan op de consequenties van de wet voor het project Tram Vlaanderen Maastricht. Daarbij wordt gekeken naar het stuurmodel van waaruit taken en bevoegdheden worden vastgelegd. Een opsomming van de benodigde processen, procedures en documenten leidt tot een inschatting van het aantal manuren dat nodig is om deze te produceren en tot stand te brengen.

Tenslotte worden aanbevelingen gedaan welke keuzes voor de provincie voor de hand liggen en hoe een en ander in gang gezet kan worden.

2 De wet Lokaal spoor

De wet Lokaalspoor is erop gericht om de zeer versnipperde en deels verouderde bestaande wetgeving ten aanzien van lokaalspoor te vervangen door een nieuwe wetgeving, die flexibel is en ruimte biedt aan innovatie en vernieuwing. Bij inwerkingtreden van de wet zullen de vier oude wetten en de vier



oude algemene maatregelen van bestuur niet langer van toepassing zijn op de lokale spoorwegen. De nieuwe wet heeft betrekking op de veiligheid, het beheer en het verkeer over lokale spoorwegen. Het verlenen van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer op deze lokale spoorwegen valt niet onder deze wet. Deze concessies worden geregeld in de Wet personenvervoer (Wp2000).

De wet dient in nauwe relatie gezien te worden met de verantwoordelijkheden die decentrale overheden al hebben ten aanzien van:

- Het voorzieningenniveau openbaar vervoer (Wp2000)
- Het beleid ten aanzien van aanleg en beheer (Wp2000)
- De concessieverlening (Wp2000)
- Financiële middelen (wet BDU verkeer en vervoer)

De Wet Lokaalspoor voegt aan deze aspecten toe:

- Integrale verantwoordelijkheid spoorwegveiligheid en bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor aanleg en beheer van infrastructuur met inbegrip van bevoegdheden.
- Eisen aan de spoorweginfrastructuur.
- Eisen aan beheerders van de infrastructuur, verkeersleiding en vervoerders, plus het instellen van toezicht ten behoeve van de handhavingsverantwoordelijkheid.
- De noodzaak van een veiligheidssystem bij de infrastructuurbeheerder en de vervoerder.

Hoewel de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid bij de decentrale overheid blijft liggen, kunnen bepaalde bevoegdheden ten aanzien van het tactische en operationele beheer worden gedelegeerd aan het college van Burgemeester en Wethouders van een binnen de provincie liggende gemeente, waarover het lokale spoor is of wordt aangelegd.

Het gaat daarbij om zaken als:

- Vergunningen voor werkzaamheden
- Aanwijzing beheerder infrastructuur
- Geven van bindende aanwijzingen aan de beheerder van de infrastructuur
- Instemming en opvolging van het beheerplan
- Regels veilige uitvoering werkzaamheden aan of rond de infrastructuur
- Aanwijzing verkeersleiding
- Vergunning indienststelling voertuig.

2.1 Inhoud van de wet.

- 1 Rijksverantwoordelijkheid voor de aanwijzing van de lokale spoorwegen. De lokale spoorwegen worden aangewezen bij Koninklijk Besluit. Lokale spoorwegen zijn uitsluitend of overwegend bestemd voor openbaar vervoer. In verband daarmee is goederenvervoer over lokale spoorwegen in beperkte mate mogelijk.
- 2 Eenduidige afbakening van bestuurlijke eindverantwoordelijkheid. De wet legt de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer (inclusief onderhoud) van de lokale spoorweginfrastructuur bij Gedeputeerde Staten van de provincie (of het Dagelijks Bestuur van een Stadsregio) waarbinnen die infrastructuur zich bevindt. In de wet is een wettelijke grondslag opgenomen om een aantal bevoegdheden ten aanzien van met name het beheer van de infrastructuur en de toelating van voertuigen op de infrastructuur, te delegeren aan het college van Burgemeester en Wethouders.
- 3 Wettelijke veiligheidsvoorschriften. Veiligheid is een belangrijk aspect bij de aanleg en het beheer van infrastructuur. Daarvoor stelt de wet de noodzakelijke veiligheidsnormen. Deze veiligheidsnormen omvatten de aanleg, het beheer, het vervoer en het personeel. De provincie dient de veiligheidsnormen, die in de wet “open” beschreven zijn te operationaliseren.
 - a Borging van een veilige aanleg van de infrastructuur. De wet beperkt zich op dit aspect tot het vaststellen van “top-eisen” zoals betrouwbaarheid, beschikbaarheid, geschiktheid, veiligheid en in goede staat verkerend. Voor de feitelijke aanleg beschikt de provincie over andere instrumenten zoals de Wet ruimtelijke ordening, Wet gemeenschappelijke regelingen, Woningwet en Bouwbesluit, Besluit omgevingsvergunning, Besluit geluidhinder spoorwegen en de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte.
 - b Indienststelling infrastructuur. Voor nieuw aangelegde of aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur is een vergunning noodzakelijk. Hierin wordt de infrastructuur binnen een toetsingskader gelegd naast de door de provincie opgestelde eisen. De toezichthouder (i.c. de Inspectie Leefomgeving en Transport – ILT) zal hiertoe een schriftelijke verklaring afgeven.
 - c Borging van veilig beheer en instandhouding van de lokale spoorwegen. De provincie stelt elke vier jaar een beheervisie op. Deze beheervisie omvat onder andere prestatienormen ter uitwerking van veiligheid en de overige top-eisen. De provincie kan een beheerder aanwijzen. Deze beheerder dient te beschikken over een – door de toezichthouder goedgekeurd – veiligheidszorgsysteem. Tenslotte zijn voorschriften opgenomen over het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan en rond de infrastructuur alsmede een meldingsplicht ten aanzien van ernstige incidenten.
 - d Veilig vervoer over de lokale spoorwegen. De vervoeder dient te beschikken over een door de minister van Infrastructuur en Milieu verleende ondernemingsvergunning. Daarnaast dient de vervoerder te beschikken over een openbaarvervoerconcessie en een veiligheidscertificaat. De laatste is sterk afhankelijk van een – door ILT – goedgekeurd veiligheidszorgsysteem voor de vervoerder. Voorts zal de provincie een vergunning voor indienststelling afgeven, mede gebaseerd op een schriftelijke verklaring van ILT, de randvoorwaarden uit de wet en aanvullende eisen van de provincie zelf. Tenslotte dient de vervoerder over een capaciteitstoe wijzing te beschikken (zie punt f).
 - e Eisen aan personeel. De wet bevat een aantal regels ten aanzien van de betrouwbaarheid, geschiktheid en bekwaamheid van personen, die veiligheidsfuncties verrichten. Veiligheidsfuncties zijn: bestuurder en verkeerleider.

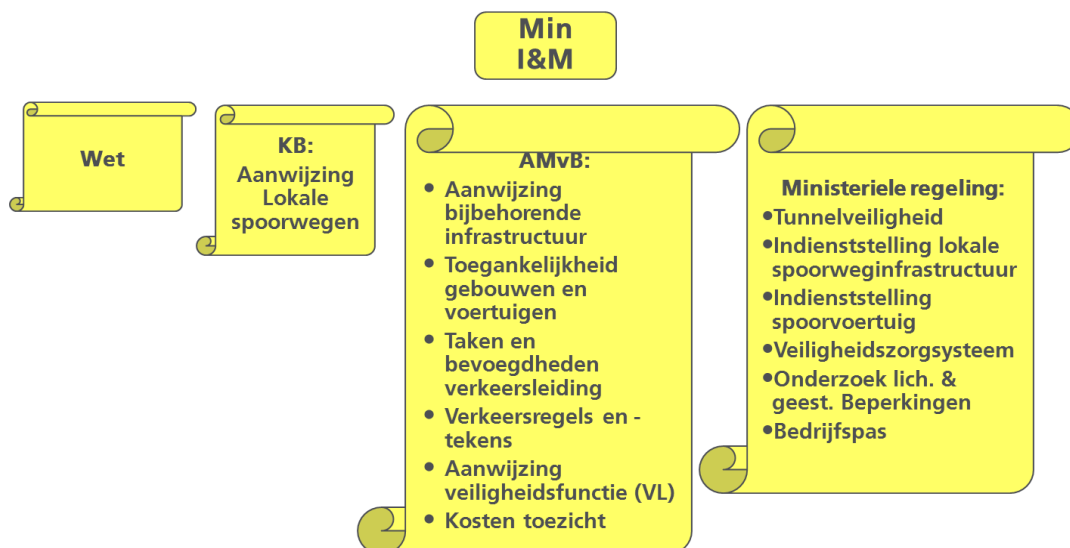
- f Ordering van het gebruik van de lokale spoorwegen. Voor toelating op het spoor dient de vervoerder met de beheerder een toegangsovereenkomst te sluiten. Hierin wordt de aan de vervoerder toegewezen capaciteit vastgelegd. De provincie stelt de toewijzingscriteria vast en legt tevens de eisen vast waaraan de verkeersleiding moet voldoen. Op basis daarvan kan de provincie een verkeersleiding aanwijzen. Ook voor het noodzakelijke onderhoud aan de infrastructuur zal capaciteit toegewezen moeten worden. In dat verband zullen ook eisen opgesteld moeten worden voor veilig werken aan en rond die infrastructuur.
- 4 Toezicht en handhaving. Door de minister zal een toezichthouder worden aangewezen. Dit zal ILT zijn. Zij houden toezicht op het naleven van de wet en voeren deze taken uit eigen beweging of op verzoek van de provincie uit. De toezichthouder brengt rechtstreeks verslag uit aan de provincie. De provincie kan op basis daarvan besluiten of zij handhavend gaat optreden. De toezichthouder voert een basistoezichtarrangement uit, waarin zaken als audits, inspecties en te controleren aspecten uit eigen beweging worden opgepakt. Daarnaast kan de provincie afspraken met de toezichthouder maken over aanvullende toezichttaken.

In Appendix A is een overzicht gegeven van de artikelen van de Wet Lokaal spoor en de benodigde producten die hierbij horen. Ook is hier vermeld welke taken gedelegeerd kunnen worden aan het college van B&W.

2.2 Moment van inwerkingtreden Wet Lokaal spoor

De WLS is al geruime tijd in concept klaar en op 20 juni 2013 door de Tweede Kamer aangenomen. Op 9 juli 2013 is zij ook door de Eerste Kamer aangenomen. Dit betekent dat de WLS uiterlijk per 1 januari 2014 in werking zal treden, maar mogelijk is dat al in oktober 2013. Op dat moment zal Hoofdstuk 1 van kracht zijn, waarin de lokale spoorwegen zijn aangewezen. Ook treedt op dat moment een periode van 2 jaar in, waarbinnen de wet verder geïmplementeerd moet worden.

Door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) is een aantal aanvullende stukken gereed of nog in bewerking. Deze stukken zijn bedoeld om meer houvast te krijgen binnen de wettelijke kaders. In onderstaande figuur zijn deze stukken kort genoemd.



3 Situatie Project Tram Vlaanderen Maastricht

Voor het project TVM is een tripartiete constructie opgezet tussen de Provincie Limburg, de Gemeente Maastricht en de Belgische vervoerder De Lijn. Het grootste deel van de tramverbinding Hasselt – Maastricht ligt in België en vormt daarmee geen onderdeel van dit rapport. Op Nederlands grondgebied gelden de Nederlandse wettelijke voorschriften.

3.1 Het traject

Het Nederlandse traject wordt gevormd door een nieuw aan te leggen stadstraject en gedeelte bestaand spoor, dat nu nog tot het hoofdspoor behoort.



Ten aanzien van het stuk hoofdspoor zijn de volgende opmerkingen te maken:

- De Provincie Limburg overweegt voor een deel van de spoorlijn Maastricht – Lanaken (het deel vanaf de Noorderbrug / het intakpunt van de tram tot aan de Belgisch – Nederlandse grens) een statuswijziging naar lokaal spoor aan te vragen. Gezien het geringe gebruik van goederentreinen op het bestaande hoofdspoor, zal de staatssecretaris zeer waarschijnlijk een aanvraag voor omzetting van het aangegeven stuk hoofdspoorweg in lokaal spoorweg honoreren. Voor zover begrepen, heeft ProRail geen bezwaren tegen deze omzetting;
- ProRail zal in dat geval het beheer van dit stuk spoorweg overdragen aan de staatssecretaris, die het beheer op haar beurt overdraagt aan de Provincie Limburg. De Provincie Limburg dient op het moment van overdracht (ongeacht of de tramverbinding al operationeel is of niet) haar verantwoordelijkheden onder de WLS te kunnen invullen;
- De verkeersleiding op het over te dragen tracé zal niet door ProRail worden uitgevoerd;
- Met ProRail zullen afspraken gemaakt worden ten aanzien van aansluitingen op het hoofdspoor en de afhandeling van goederentreinen (proces van overgave van treinen aan de verantwoordelijke verkeersleiding).

In dit rapport is ervan uitgegaan dat het stukje hoofdspoor daadwerkelijk wordt omgezet in lokaalspoor. De organisatorische consequenties voor deze omzetting ten aanzien van aanleg en beheer zijn te overzien.

3.2 De drie stakeholders

In eerste instantie is de volgende (groe) rolverdeling tussen de drie stakeholders (Provincie, Gemeente, De Lijn) afgesproken.

- Initiatiefnemer en exploitant van de tramverbinding → De Lijn
- Aanleg infrastructuur en haltes in Nederland → provincie en gemeente
- Beheer en onderhoud van de Nederlandse infrastructuur → gemeente

Het is nu van belang om na te gaan in hoeverre de eindverantwoordelijkheid, die de provincie vanuit de WLS ten aanzien van de aanleg én het beheer van de infrastructuur krijgt, van invloed is op de verhoudingen tussen deze partijen en of deze rolverdeling volstaat om het geheel aan WLS-verantwoordelijkheden mee te beleggen. Ook is het van belang de vanuit het project tussen partijen gemaakte (en in overeenkomsten vastgelegde) afspraken te toetsen op het WLS-proof zijn. Mocht dat niet het geval blijken te zijn, dan zullen deze afspraken op betreffende onderdelen moeten worden herzien dan wel zal de Provincie Limburg het door haar in te richten kader moeten baseren op deze afspraken.

3.2.1 Provincie Limburg

De Provincie Limburg draagt over het Nederlandse deel de eindverantwoordelijkheid over de spoorwegveiligheid en de aanleg en het beheer van de infrastructuur. Deze eindverantwoordelijkheid heeft tot gevolg dat zorgvuldig afgewogen dient te worden hoe de provincie met deze verantwoordelijkheid wil omgaan. Volgens de WLS is een aantal taken te delegeren en andere zal de provincie zelf moeten verzorgen (ofwel uitbesteden). Belangrijk is daarbij de vraag hoe de provincie haar eindverantwoordelijkheid kan borgen.

De Provincie Limburg zal de financiële middelen die ter beschikking zijn/komen, moeten inrichten en daarover afspraken maken met partijen/stakeholders, die voor haar taken gaan uitvoeren.

Over het algemeen zullen beleidsmatige kaders, voorwaarden en functionele eisen vooral door de provincie worden opgesteld, terwijl de uitvoering veelal gedelegeerd of uitbesteed kan worden.

In appendix A zijn de wetsartikelen en documenten opgesomd, waarbij is aangegeven welke in elk geval door de provincie moeten worden ingevuld en welke eventueel door gedelegeerd kunnen worden.

3.2.2 Gemeente Maastricht

Ten aanzien van de rol van de gemeente Maastricht zijn er meerdere mogelijkheden. Gesteld moet worden dat de gemeente geen ervaring met railgebonden openbaar vervoer heeft, waardoor investeringen in kennis en ervaring nodig zijn. Voor de hand liggende uitvoerende taken die passen bij de rol van de gemeente als wegbeheerder zijn onder andere het afgeven van vergunningen, het regelen van de verkeersveiligheid (aspecten) en handhaven. Over het algemeen gaat het dan om taken, die een grote impact op de veiligheid hebben. Indien de provincie besluit deze taken te

delegeren aan het college van B&W van Maastricht, zal de provincie de randvoorwaarden, die bij deze delegatie horen moeten creëren/opstellen.

De WLS biedt de mogelijkheid om ook andere taken aan een gemeente te delegeren. Dergelijke taken zijn bijvoorbeeld: aanwijzen van een infrastructuurbeheerder, aanwijzen van een verkeersleiding, uitvoeren van audits, beoordelingen op basis van KPI's, etc.. Deze categorie taken vergt meer deskundigheid. Indien de provincie overweegt om ook deze te delegeren, is een goede inkadering een absolute noodzaak.

Gezien de geringe ervaring van zowel provincie als gemeente met railgebonden OV in Nederland, is het verstandig om vooralsnog de invloed en daarmee taken, die meer deskundigheid en/of sturing nodig hebben, bij de provincie te houden. Enerzijds is dit om een leercurve te kunnen doorlopen, maar anderzijds is veel belangrijker dat de provincie ervaart waarvoor zij verantwoordelijk is en hoe zij deze verantwoordelijkheid kan nemen. Zeker de eerste 2 à 5 jaar is een intensieve bemoeienis van de provincie dringend aan te raden. Na deze periode kan een eventuele herschikking van taken en verantwoordelijkheden worden overwogen.

3.2.3 De vervoersorganisatie

De Belgische vervoerder De Lijn zal onder Nederlandse wet- en regelgeving de exploitatie van de tramverbinding verzorgen. Van toepassing zijn onder andere de Wet Personenvervoer (Wp2000) die eisen stelt aan de wijze waarop openbaar vervoer wordt aangeboden (concessies of ontheffingen van de concessieplicht) en de WLS die (vanuit veiligheid en operatie) eisen stelt aan de vervoerder, haar personeel en haar materieel. Het is van belang om goed vast te leggen hoe in Nederland aan de geldende wetgeving wordt voldaan, mede vanuit het perspectief dat De Lijn ook aan de Belgische wetgeving zal moeten voldoen.

Gezien het feit dat De Lijn de enige partij is binnen de driehoek provincie – gemeente - vervoerder, die kennis heeft van het exploiteren van een regionale tramlijn, ligt het voor de hand om te overwegen om een aantal taken aan haar uit te besteden. Deze taken zouden bijvoorbeeld kunnen zijn: infrastructuurbeheerder, verkeersleider, opsteller van eisen aan de eigen voertuigen en aan de infrastructuur, etc.. In het geval van uitbesteden van deze taken is het van belang dat de Provincie Limburg, vanuit haar eindverantwoordelijkheid op basis van de WLS, zicht en grip houdt op de taken en de achterliggende processen.

Ook hier geldt dat gezien de geringe ervaring van zowel provincie als de vervoerder met railgebonden OV in Nederland, het verstandig is om vooralsnog de invloed en daarmee taken, die meer deskundigheid en/of sturing nodig hebben, bij de provincie te houden. Uiteraard zal deskundig advies van onder andere de Lijn worden gevraagd, maar de provincie moet in staat blijven dit advies met een contra- expertise te valideren.

Zeker de eerste 2 à 5 jaar is een intensieve bemoeienis van de provincie dringend aan te raden. Na deze periode kan een eventuele herschikking van taken en verantwoordelijkheden worden overwogen.

3.2.4 Conclusies

Voor de voortgang van het project is het van belang dat het wettelijk kader zoals vastgelegd in de WLS voor het Nederlandse deel van de tramverbinding Hasselt - Maastricht op tijd geïmplementeerd wordt. Vanuit haar verantwoordelijkheid uit hoofde van de WLS zullen Gedeputeerde Staten hiertoe tijdig keuzes dienen te maken en zorg dragen voor het beleggen van de uit de verantwoordelijkheden voortvloeiende taken. Dit laatste kan binnen de eigen organisatie dan wel via delegeren of uitbesteden (respectievelijk gemeente Maastricht en De Lijn / anderen). De Provincie Limburg zal vanuit haar eindverantwoordelijkheid ten minste geëquipeerd dienen te zijn op het uitvoeren van een aantal basistaken (die niet kunnen worden gedelegeerd en/of uitbesteed) en moet in staat zijn om informatie te beoordelen en te valideren teneinde haar WLS-verantwoordelijkheden te kunnen invullen.

Aangezien de drie stakeholders (provincie, gemeente en De Lijn) weinig ervaring hebben met railgebonden OV in Nederland, is het verstandig om vooralsnog de invloed en daarmee taken, die meer deskundigheid en/of sturing nodig hebben, bij de provincie te houden. Op deze manier wordt geborgd dat de provincie het proces en het nemen van verantwoordelijkheid op een juiste manier in gaat vullen. Zeker de eerste 2 à 5 jaar is een intensieve bemoeienis van de provincie dringend aan te raden. Na deze periode kan een eventuele herschikking van taken en verantwoordelijkheden worden overwogen.

In eerste instantie zullen bestaande contracten en overeenkomsten met de gemeente Maastricht en de Belgische vervoerder De Lijn geanalyseerd moeten worden ten aanzien van het voldoen aan het wettelijke kader dat de WLS voorschrijft. Op basis van deze analyse moeten mogelijk aanvullingen op de overeenkomsten worden gemaakt.

4 Belangrijke aandachtspunten voor de provincie

Voor het implementeren van de WLS zal de provincie een aantal keuzes moeten maken ten aanzien van de manier waarop zij invulling wil geven aan haar eindverantwoordelijkheid. De WLS laat het aan de provincie over in hoeverre zij de taken zelf uitvoert of dat zij een deel van de taken en bevoegdheden delegeert aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht. De meest fundamentele (potentieel te delegeren) elementen zijn in onderstaande tabel aangegeven, met daarin de mogelijke scenario's. Een "x" betekent dat de provincie deze taak zelf op zich neemt.

	Scenario's						
	1	2	3	4	5	6	7
OV-ambitie en Strategie	X	X	X	X	X	X	X
Functionaliteit	X	X	X	X	X	-	-
- Aanwijzen beheerder	X	X	-	X	-	-	-
- Aanwijzen verkeersleiding	X	X	-	X	-	-	-
Vaststellen / sturen op KPI's	X	X	X	X	X	-	-
Asset Management	X	X	X	X/-	-	X	-
Opdrachtgever uitvoering	X	-	-	-	-	-	-
Uitgeven vergunningen	X	-	-	-	-	-	-

4.1 Toewijzing van taken en bevoegdheden voor Beheer en Onderhoud.

4.1.1 OV-ambitie en strategie

Over het algemeen zal de provincie zelf haar beleidsstukken opstellen dan wel onder haar verantwoordelijkheid via uitbesteding laten opstellen. Het gaat dan om het beleid ten aanzien van aanleg en beheer zoals omschreven in de Wp2000, waarin met name de ambities van de provincie op het gebied van openbaar vervoer zijn verwoord. Daarnaast zal ook een visie gegeven moeten worden ten aanzien van aanleg en beheer in haar feitelijke uitvoering (de beheervisie zoals bedoeld in de WLS).

Qua werkzaamheden gaat het daarbij om het op- en vaststellen van beleidskaders, middellange termijn plannen, toewijzen van verantwoordelijkheden, vaststellen van te delegeren taken en bevoegdheden, vastleggen van voorwaarden die aan andere partijen worden gesteld om goed en veilig openbaar vervoer te garanderen, budgettoewijzing en beheersing, etc.

Het formuleren van de OV-ambitie en de strategie zijn taken die "van nature" bij de provincie thuishoren. Vandaar dat ze in alle scenario's als taken van de provincie zijn gezien.

4.1.2 Functionaliteit

Vanuit de beleidskeuzes wordt meer functioneel inhoud gegeven aan de gedelegeerde taken. Belangrijk onderscheid wordt hier gemaakt tussen de processen ten aanzien van aanleg en grote wijzigingen en de processen ten aanzien van het beheer en onderhoud.

- **Aanleg en grote wijzigingen**
Hier wordt het proces beschreven hoe men omgaat met de aanleg en het behandelen van grote wijzigingen aan de infrastructuur. Het is daarbij belangrijk dat de provincie vastlegt op welke manier zij invloed wil hebben op deze processen. Dit kan bijvoorbeeld door deel te nemen aan de planstudiefase, maar ook om tijdens de opdrachtformulering, aanbesteding en uitvoering een rol te hebben. Een mogelijkheid is om in stuurgroepen de voorzittersrol op zich te nemen. Ook is deelname als projectmanager of programmamanager een goede optie.
- **Beheer en onderhoud**
Binnen deze fase wordt, nadat op basis van eerdere beleidsoverwegingen een keuze is gemaakt ten aanzien van het aanwijzen van een beheerder en het aanwijzen van de verkeersleiding, invulling gegeven aan de manier waarop de provincie invloed wil hebben op dit proces. Daarnaast zal de provincie haar positie dienen te bepalen ten aanzien van meer operationele uitvoeringstaken.

Door het vaststellen van functionele eisen geeft de provincie de kaders waarbinnen het openbaar vervoer dient te opereren. Bij de aanwijzing van de infrastructuurbeheerder horen de kaders meegenomen te worden. Ook bij het aanwijzen van de verkeersleiding kan de provincie zelf de randvoorwaarden stellen. Het stuk hoofdspoor zal zeer waarschijnlijk omgezet gaan worden naar lokaalspoor. Vanuit pragmatisme en eenvoud (mede vanwege het op zichzelf al beperkte areaal van TVM) verdient het aanbeveling om zoveel mogelijk de zelfde structuren te hanteren. Om die reden ligt het voor de hand B&O alsmede VL zowel voor stads- als buitenstedelijk tracé zo veel mogelijk aan één en de zelfde partij toe te wijzen

4.1.3 Sturen op KPI's

Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) zijn over het algemeen meetbare indicatoren waarmee bepaalde prestaties ten aanzien van beschikbaarheid, betrouwbaarheid, geschiktheid, veiligheid, etc. gemeten kunnen worden. Door de KPI's juist te definiëren en deze vervolgens op regelmatige basis te volgen wordt een goede indruk gekregen van de prestaties van de beheerder. Door trendontwikkelingen daarin te onderscheiden is tevens te zien in hoeverre de prestatie verbetert of juist verslechtert waardoor maatregelen genomen kunnen worden.

Om als provincie te kunnen bijsturen en grip te houden op het openbaar vervoer over het spoor, is het belangrijk regelmatig te weten hoe de zaken ervoor staan. De provincie zal zich sterk bemoeien met het opstellen van KPI's en eisen dat hier regelmatig over gerapporteerd wordt. Ook zal vastgelegd moeten worden op welke wijze de provincie audits uitvoert of laat uitvoeren.

KPI's zijn niet alleen relevant in de relatie tussen provincie en beheerder, maar ook in de relatie tussen provincie en exploitant –in dit geval De Lijn- van de tramverbinding. Het niet op orde zijn van de infrastructuur ('niet beschikbaar') heeft immers impact op het wel of niet kunnen uitvoeren van de exploitatie en daarmee op het wel of niet (op betrouwbare en kwalitatief hoogwaardige wijze) kunnen bieden van de tramverbinding aan reizigers. Vanwege het belang van een afdoende beschikbaarheid van infrastructuur voor de exploitatie is in de samenwerkingsovereenkomst met De Lijn afgesproken dat de Provincie Limburg bij een onvoldoende beschikbaarheid een boete (aan De Lijn) betaalt.

4.1.4 Asset management

Teneinde het beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren zal een persoon of afdeling aangewezen moeten worden, die het asset management in het takenpakket heeft. Deze asset manager zal onder andere initiatieven nemen ten aanzien van contracten met aannemers voor het onderhoud, een rol spelen in de toegangsoverkomsten, inspecties uitvoeren en rapporteren aan zijn opdrachtgever. Anders dan het uitvoeren van beheertaken opereert en optimaliseert de asset manager het beheer en onderhoud binnen de door de KPI's gegeven randvoorwaarden en integreert daarmee het in financieel opzicht optimaliseren van beheer en onderhoud in zijn takenpakket.

De provincie kan in haar kadernota op het gebied van asset management een aantal randvoorwaarden aangeven. De provincie kan ervoor kiezen om zelf een asset manager in dienst te nemen. Het is dan verstandig deze asset manager bij de beheerder onder te brengen, maar wel rechtstreeks te laten rapporteren aan de provincie.

Voordeel hiervan is dat een inhoudelijk deskundige, die in "het veld" opereert, direct gekoppeld is aan de provincie en een directe én onafhankelijke invloed kan hebben op prestatie van de infrastructuurbeheerder. Belangrijk ten aanzien van asset management is dat de provincie relevante management informatie ontvangt om daarmee, indien nodig, bij te kunnen sturen.

Het is ook mogelijk dat de asset manager bij de infrastructuurbeheerder in dienst is. Daarmee is een stuk operatie verder op afstand gezet en wordt de provincie meer afhankelijk van de capaciteiten en het kennisniveau van de infrastructuurbeheerder.

De asset manager bekleedt in de exploitatiefase een sleutelrol. Hier komen aspecten van infrastructuur beheer, vervoer, onderhoud en het voldoen aan de top eisen van het openbaar vervoer bij elkaar. Eerder is geconstateerd, dat voor een periode van 2 à 5 jaar de provincie enerzijds de eisen, voorwaarden en stuurmechanismen moet definiëren en anderzijds haar grip op het proces moet borgen door een strakke sturing. Om deze processen in goede banen te leiden leidt dit tot de conclusie dat de asset manager in dienst moet zijn van de provincie. Na de periode van 2 à 5 jaar kan een evaluatie plaats vinden, waarbij ook de positie van de asset manager ter sprake zal komen.

4.1.5 Uitvoering beheer

De uitvoering van het feitelijke beheer zal bij een organisatie worden belegd die is toegerust om onderhoudstaken te verrichten. Deze taken zijn uit te besteden, maar dienen wel geïnitieerd en gecontroleerd te worden door de beheerder en/of de asset manager.

4.2 Toewijzing van taken en bevoegdheden voor aanleg en grote wijzigingen.

4.2.1 Planstudie fase

Na het vaststellen van algemene functionele eisen voor nieuw aan te leggen infrastructuur of het aanbrengen van grote wijzigingen, zal een planstudiefase ingaan. Het is van belang dat dit gebeurt conform de huidige praktijk van het uitvoeren van planstudies. Hierin zullen stakeholders betrokken worden en zal de provincie een belangrijke sturende rol vervullen.

4.2.2 Planning en uitvoering

Ook hier zijn reeds procedures en processen binnen de provincie bekend. Voor zowel dit aspect als de onder 4.2.1 genoemde planstudie, dient dit proces genoemd te worden in de beheervisie. Ook randvoorwaarden en de rol die de provincie wenst te spelen dienen vast te liggen.

Er is vanuit gegaan dat de provincie betrokken, zo niet initiatienemer is bij de planstudie en het vastleggen van het voorlopig ontwerp. De rol kan daarbij bestaan uit project- / programmamanager of voorzitter van de stuurgroep.

4.3 Keuze van scenario's

Van de zeven scenario's zijn eigenlijk het eerste scenario (maximale betrokkenheid en invloed) en scenario 4 de belangrijkste. Alle scenario's, behalve scenario 1, geven de feitelijke uitvoering van het onderhoud en het uitgeven van vergunningen uit handen. Door scenario 1 en 4 te beschouwen, komen deze verschillen aan de orde. Scenario 3, 5, 6 en 7 geven daar bovenop ook het aanwijzen van de beheerder en de verkeersleiding uit handen.

Gezien de onervarenheid en de bijzondere situatie van TVM, waarbij in principe het beheerderschap aan een onervaren gemeente zal worden gegeven en de verkeersleiding aan een vervoerder, die de Nederlandse situatie onvoldoende kent, is het van groot belang dat het aanwijzen van deze twee sleutelfuncties niet wordt overgedragen. Bij overdracht verliest in dit geval de provincie veel controle en invloed om haar eindverantwoordelijkheden in het kader van de WLS te kunnen nemen, hetgeen in zijn algemeenheid maar zeker bij zo'n nieuw project sterk wordt afgeraden. Op basis daarvan is dus gekozen voor scenario's, die het aanwijzen van beheerder en verkeersleiding bij de provincie houden.

4.3.1 Strategisch, tactisch en operationeel niveau

Bij keuzes van scenario's dient, uitgaande van de premisse dat de gemeente Maastricht het beheer van de traminfrastructuur verzorgt, gekeken te worden naar de volgende strategische, tactische en operationele niveaus.

Strategisch:

De provincie beweegt zich beslist (maar ook: ten minste) op dit niveau. Zij is verantwoordelijk voor visie en beleid en voor het bewaken van veiligheid en "goede" infrastructuur. Voor dat laatste zal zij indicatoren en controleprocessen (laten) inrichten.

Tactisch:

De beheerder infrastructuur – zoals nu is voorgenomen wordt dit de gemeente Maastricht – ziet er op toe dat de veiligheid en het beheer en onderhoud goed belegd is. Zij zal dat doen door de beheerstaken te organiseren. Basis voor haar handelen is het veiligheidszorgsysteem. De gemeente – indien aangewezen als beheerder infrastructuur – rapporteert aan de provincie door middel van KPI's en overige – afgesproken – rapportages. Deze rapportage kan gebeuren door een asset manager, die in dienst is bij de provincie waardoor een zekere onafhankelijkheid ontstaat of door een asset manager in dienst van de gemeente.

Operationeel:

Via aanbesteding door de beheerder/gemeente zullen partijen de daadwerkelijke aanleg en het onderhoud uitvoeren. Afspraken over kwaliteitsbewaking en veiligheid zullen tussen gemeente en aannemers gemaakt worden.

Voor de activiteiten die gericht zijn op het in opdracht geven van de feitelijke uitvoering van onderhoud, het opvolgen van de voortgang daarvan en het daadwerkelijk uitgeven van de vergunningen, lijkt een toewijzing aan de gemeente voor de hand te liggen omdat deze zaken ook reeds voor het wegvervoer daar neergelegd zijn.

Ten aanzien van het aanwijzen van de infrastructuurbeheerder (en de verkeersleiding) zijn de volgende alternatieven mogelijk:

- Aanwijzen beheerder delegeren aan Gemeente
 - Onder voorwaarden
 - Zonder voorwaarden
- Zelf aanwijzen van beheerder
 - Jezelf aanwijzen (Provincie)
 - Partij aanwijzen (bv Gemeente, De Lijn of derde)
 - Managen op hoofdlijnen
 - Managen op KPI's (en stuurgroep)

De provincie kan er, zeker gezien de onervarenheid en de nieuwigheid van railgebonden OV bij de gemeente, gevoegd bij haar eindverantwoordelijkheid voor kiezen ook deze aspecten in eigen hand te houden en zelf een partij aan te wijzen (bv de gemeente Maastricht) en te managen op KPI's. Het uitvoeren van het beheer, respectievelijk de verkeersleiding wordt hierbij dan gedelegeerd. Door zelf "aan te wijzen" ontstaan contracten met de beheerder en de verkeersleiding, waarin de provincie haar voorwaarden, eisen en het rapportageregime kan vastleggen.

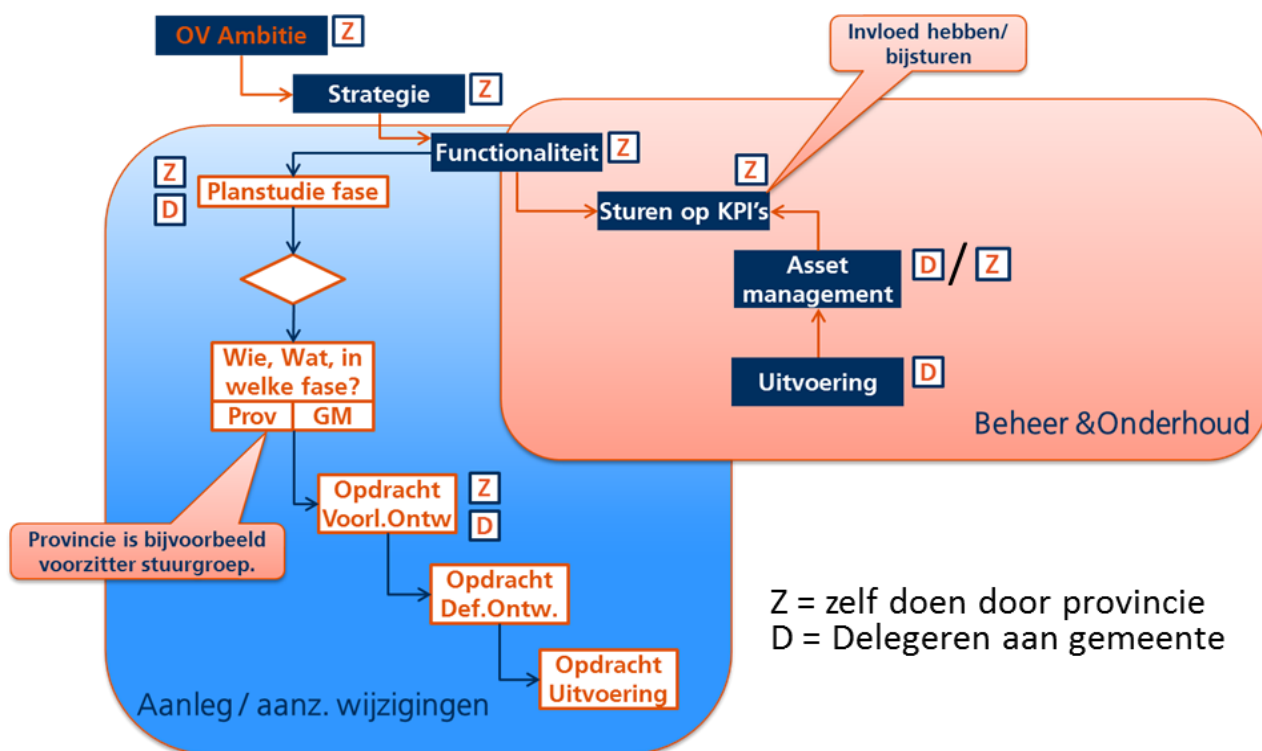
Samengevat is het noodzakelijk dat één van de scenario's wordt gekozen als stuurmodel. In onderstaande figuur zijn de hoofdprocessen voor zowel Beheer en Onderhoud, als voor Aanleg en Aanzienlijke wijzigingen van de infrastructuur weergegeven.

Op basis van de volgende argumenten wordt geadviseerd te kiezen voor scenario 4:

- De provincie houdt zich niet bezig met uitvoerende taken zoals het feitelijk afgeven van vergunningen en het opdracht geven en aansturen van uitvoeringswerkzaamheden.
- De provincie wenst zich intensief in te zetten om randvoorwaarden, eisen en stuurmiddelen te formuleren, cq te ontwerpen. Het gaat daarbij om alle producten, die nodig zijn in het kader van de WLS variërend van de beheervisie tot en met de procedures voor het afgeven van vergunningen. (zie appendix C). Juist doordat zowel de provincie als de gemeente en De Lijn weinig ervaring hebben met railgebonden openbaar vervoer in Nederland, is het dringend aan te bevelen dat de provincie zich intensief en actief bemoeit met het tot stand komen van de randvoorwaarden en processen voor de activiteit.

In scenario 4 ligt er een scheiding tussen het strategische en tactische niveau waarbij het strategisch niveau, dat bij de provincie zou kunnen horen, gaat:

- Tot en met opstellen en sturen op KPI's bij Beheer en onderhoud. Discussie gaat dan mogelijk nog over de plaats van de asset manager.
- Tot en met programma van eisen en goedkeuring voorlopig ontwerp bij aanleg /aanzienlijke wijziging.



4.4 Risico's

In appendix B is een aantal risico's aangegeven, die mogelijk kunnen optreden. Voordat de maatregelen om producten te ontwikkelen verder uitgewerkt worden, is een meer uitgebreide risico analyse zinvol. Deze analyse zal uitgevoerd moeten worden door een breed spectrum aan deskundigen.

4.5 Samenvatting

Op basis van bestaande afspraken en gesprekken met de provincie lijkt het dat de gemeente Maastricht zal worden aangewezen als beheerder van de infrastructuur en De Lijn als verkeersleiding. Het is verstandig dit aanwijzen vanuit de provincie te doen, waardoor afspraken en eisen contractueel kunnen worden vastgelegd tussen de provincie en de partijen.

Er zijn argumenten te vinden waardoor met name de positie, de rol en de rapportagelijnen van de asset manager dicht bij de provincie gehouden worden. Het is zaak dat hierover in het stuurmodel een keuze wordt gemaakt.

Hetzelfde geldt voor de meer uitvoerende taken ten aanzien van het opdrachtgeverschap bij uitvoering en het uitgeven van vergunningen.

Gedeputeerde Staten zullen zich op korte termijn moeten uitspreken met welk stuurmodel zij verder willen. Hierbij zijn drie besluitvormingspunten aan de orde.

- Het aanwijzen van de infrastructuurbeheerder en de verkeersleiding: zelf doen of aanwijzen van de gemeente Maastricht, respectievelijk De Lijn. In dat laatste geval zal aanwijzing onder strikte voorwaarden vanuit de provincie gebeuren.

- Al of niet aanstellen van een asset manager. Indien daarvoor gekozen wordt; waar heeft deze asset manager een dienstverband en wat zijn de taken en bevoegdheden.
- Het al of niet uitvoeren van uitvoeringstaken ten aanzien van opdrachtgeven en vergunningen door de provincie.

Een keuze voor scenario 4 ligt voor de hand.

Het is wenselijk om op korte termijn overleg met De Lijn en de gemeente Maastricht te starten over welke rol van hen verwacht wordt en over het feit dat mogelijk aanvullende voorwaarden gesteld gaan worden. Dit is belangrijk omdat men vervolgens de consequenties kan inschatten.

Na deze communicatie is het zinvol snel te starten met het opstellen van kerndocumenten, zoals de beheersvisie, de randvoorwaarden die samenhangen met het aanwijzen van de beheerder en de verkeersleiding en het vaststellen van de KPI's plus het proces van bewaking hiervan.

5 Personele inzet.

5.1 Activiteiten

In Appendix C is voor de verschillende aspecten aangegeven welke activiteiten nodig zijn om de belangrijkste producten te produceren, uitgaande van scenario 4. Daarbij is aangegeven wie verantwoordelijk is en wie de opsteller dan wel de uitvoerder is. Ten slotte zullen partijen informatie moeten (aan)leveren.

5.1.1 Personele inzet in uren

Bij het opstellen van uren wordt een onderscheid gemaakt tussen initiële uren en structurele. Aangezien zowel de provincie als de gemeente geen ervaring hebben met rail gebonden vervoer zullen de inspanningen in de initiële fase aanzienlijk zijn. Gezien de relatieve onbekendheid met het onderwerp is het waarschijnlijk, dat veel overleg, uitwisseling met deskundigen en andere decentrale overheden die rail gebonden vervoer hebben, nodig is om de diverse documenten en instrumenten te ontwerpen en vast te leggen.

Hoe zorgvuldiger de initiële fase wordt uitgevoerd en hoe beter de afstemming is met de andere stakeholders, hoe beperkter de uiteindelijke operationele organisatie hoeft te zijn.

De operationele organisatie zal waarschijnlijk de eerste tijd ondersteund moeten worden omdat kinderziektes optreden, onduidelijkheden ontstaan en er nog veel geleerd moet worden. Na verloop van tijd is de verwachting dat zaken als voortgangscontroles en updates van procedures geen dagtaak meer zijn. Indien grotere projecten aan de orde zijn, kan op dat moment een projectgroep worden samengesteld.

Wel is een punt van aandacht dat de continuïteit geborgd is. Zo zullen tenminste twee medewerkers op de structurele taken gezet moeten worden. Beiden zullen ook een kennisniveau moeten hebben dat daarvoor nodig is, door relevante opleidingen te hebben of te volgen. Een taak of een tijdbesteding per medewerker dient erop gericht te zijn dat men elkaar kan vervangen.

Indien asset management wordt ingericht binnen de provincie zal het takenpakket uitgebreid worden. Vooral snog zijn de uren voor asset management niet opgenomen in de tabel van bijlage C.

Ook de plek en de inbedding in de organisatie van de provincie is belangrijk. Wat worden verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van deze medewerkers en aan wie rapporteren zij?

De hieronder en in Appendix C genoemde uren zijn dan vooral ook te zien als een eerste inschatting. De realisatie is sterk afhankelijk van:

- De mate van besluitvorming ten aanzien van fundamentele keuzes. Het gaat daarbij met name om de keuze van het stuurmodel.
- Kennis en vaardighedeniveau van de medewerkers (zowel eigen als ingehuurd)
- Samenwerken met deskundigen en andere decentrale overheden
- Samenwerking met de gemeente en met De Lijn

Onderstaand is samengevat hoeveel uren de Provincie Limburg naar verwachting initieel en structureel zal besteden om invulling te geven aan haar verantwoordelijkheden op grond van de WLS. In Appendix C wordt meer in detail ingegaan op deze uren. De ingeschatte uren zijn netto uren, waarbij de doorlooptijd afhangt van de personele inzet en de duur en intensiteit van noodzakelijk overleggen.

Activiteiten	initiële uren	structurele uren/jr
OV-ambitie en Strategie	548	320
Aanwijzen beheerder infra:	578	96
Aanwijzen verkeersleiding:	140	32
Aanleg en grote wijzigingen:	636	220
Beheer en onderhoud:	620	240
Vervoer:	852	130
	3374	1038

5.1.2 Personele inzet: kennis en competenties

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt zal vooral in de initiële fase veel werk moeten worden verricht. In die fase worden de randvoorwaarden, eisen en processen beschreven, die in het vervolg van het proces vooral gecontroleerd worden en in enkele gevallen bijgesteld.

Ook zullen regelmatig overleggen gepleegd moeten worden met de beheerder, de toezichthouder en de vervoerder. Deze tijd is nominaal opgenomen in bovenstaande tabel, omdat deze afhankelijk is van de behoefte en de noodzaak. Hier ontstaat een risico dat meer uren noodzakelijk worden.

Tijdens het opstellen van de verschillende documenten zijn verschillende competenties noodzakelijk. Voor enkele documenten zullen deze ook samenwerken om zowel de procedurele als de inhoudelijke elementen af te dekken.

In Appendix Cis in de tabel aangegeven welke competenties waar nodig zijn. Samengevat is het volgende overzicht.

Activiteiten	Competenties
OV Ambitie en Strategie	beleid, bestuur, financiering, juridisch
Aanwijzen beheerder infra:	onderhoudsproces, veiligheid, infrastructuur, interface tussen infra - voertuig, regelgeving.
Aanwijzen verkeersleiding:	project management, infrastructuur, interface infra - voertuig, veiligheid op spoor, vergunningen, aanbestedingen, contract management, juridisch
Aanleg en grote wijzigingen:	project management, infrastructuur, interface infra - voertuig, veiligheid op spoor, vergunningen, aanbestedingen, contract management, juridisch
Beheer en onderhoud:	onderhoudsproces, opstellen spoorse KPI's, veiligheid, asset management, toelating, ongevallenonderzoek, vergunningen, beoordelen audits, toegangs- overeenkomst, juridisch
Vervoer:	regelgeving, vervoersprocessen, voertuigen, indienststelling, certificering, veiligheid

6 Conclusies en aanbevelingen

Ten aanzien van de verplichtingen in het kader van de WLS is er bij de provincie als ook bij de gemeente en De Lijn nog een flink aantal zaken te regelen. Hoewel in een overeenkomst de verhoudingen zijn vastgelegd, zijn de daarbij behorende voorwaarden en controlemiddelen niet gedefinieerd. Deze zijn van groot belang – met name voor de provincie – om in staat te zijn om invulling te kunnen geven aan haar eindverantwoordelijkheid in het kader van de WLS.

6.1 Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de initiële fase

Allereerst zullen randvoorwaarden, basisdocumenten en organisatiestructuren vastgelegd moeten worden. Deze initiële fase zal – gezien het feit dat nog veel ontwikkeld moet worden – een vrij grote inspanning vergen. Dat deze fase echter zorgvuldig wordt uitgevoerd is voorwaarde voor een succesvolle uitvoering van het project TVM.

Om dit vorm te geven zijn de volgende aanbevelingen te geven:

- Start met een voorlichtingsbijeenkomst met de gemeente Maastricht en De Lijn om de scope en opzet van de Wet Lokaal spoor te delen en initiële afspraken te maken. Hierbij zal met name ingegaan moeten worden op het feit dat er in Nederland een wettelijk kader aankomt dat bepaalde verantwoordelijkheden en bevoegdheden reguleert. Deze wetgeving heeft onder andere consequenties voor onderlinge verhoudingen en verplichte vergunningen en certificaten zoals het aanwijzen van de infrastructuurbeheerder, de verkeersleiding, de vergunning voor indienststelling en het veiligheidszorgsysteem.
- Analyseer huidige contracten ten aanzien van het wettelijke kader van de WLS. Werk op basis daarvan het gewenste stuurmodel uit. Gedeputeerde Staten zal dit stuurmodel moeten goedkeuren.
 - Aanbeveling: Aangezien de drie stakeholders (provincie, gemeente en De Lijn) weinig ervaring hebben met railgebonden OV in Nederland, is het verstandig om vooralsnog de invloed en daarmee het vastleggen van taken, die meer deskundigheid en/of sturing nodig hebben, bij de provincie te houden. Zeker de eerste 2 à 5 jaar, inclusief minimaal 2 jaar exploitatie, is een intensieve bemoeienis van de provincie dringend aan te raden. Na deze periode kan een eventuele herschikking van taken en verantwoordelijkheden worden overwogen.
 - Aanbeveling: Gebruik het stuurmodel volgens scenario 4. Hierbij blijft het formuleren van de eisen, voorwaarden en stuurmechanismen bij de provincie. Het feitelijk afgeven van vergunningen en werkopdrachten kan door de gemeente worden uitgevoerd.
- Bepaal de positie, de rol en de rapportageverantwoordelijkheden van de asset manager. En maak de keuze in hoeverre de provincie betrokken wil zijn bij uitvoeringstaken.
 - Aanbeveling: Benoem in overleg met de gemeente Maastricht een asset manager, die zowel het binnen-, als het buitenstedelijk traject onder zijn hoede neemt. Maak afspraken dat deze asset manager tenminste de eerste twee exploitatie jaren rechtstreeks aan de provincie rapporteert. Daarna kan, mits die keuze gemaakt wordt, een verdere integratie in de gemeentelijke organisatie plaatsvinden.
- Stel binnen de provincie een werkgroep samen om de initiële producten van de provincie in conceptvorm te maken. De werkgroep zou kunnen bestaan uit een beleidsmedewerker, eventueel een interim/beoogd medewerker rail (mogelijk de asset manager) en één of meer adviseurs. In Appendix C zijn de producten opgesomd, die deze werkgroep uitgaande van scenario 4, moet oppakken. Als gekozen is om de asset manager in dienst te laten treden bij de gemeente, hoeft de interim/beoogd medewerker rail ons inziens niet perse een raildeskundige te zijn, maar dient wel een technisch inzicht en affiniteit ten aanzien van rail gebonden openbaar vervoer te hebben. Daarnaast is een scherpe geest op het gebied van controle van voortgang (volgen van KPI's, inspecties en audits) een belangrijke voorwaarde.

- De eerste accenten binnen de werkgroep zijn:
 - Opstellen van de beheervisie
 - Uitwerken van het stuurmodel met name ten aanzien van de rollen van de drie partijen en hun onderlinge relaties en verwachtingspatronen.
 - Vaststellen van voorwaarden en eisen aan de infrastructuurbeheerder, de verkeersleiding, de vervoerder en aan de veiligheidszorgsystemen van de infrastructuurbeheerder en de vervoerder (zie overzicht Appendix C). Daarbij is het zinvol de bestaande contacten met andere decentrale overheden, die rail gebonden openbaarvervoer hebben (Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Amsterdam en Bestuur Regio Utrecht) te continueren.
- Nadat de eerste conceptdocumenten gereed zijn, bevelen we aan de werkgroep uit te breiden met vertegenwoordigers van de gemeente Maastricht en De Lijn. Daarbij worden dan de eisen en de op te zetten organisatorische verbanden vastgelegd. Ook kunnen de operationele activiteiten en de daarbij behorende controlemechanismen, inclusief KPI's, worden afgestemd. Tenslotte kan eventueel ondersteund worden bij het maken van een veiligheidszorgsysteem (deze activiteit is niet opgenomen de urenindicatie in bijlage C).

6.2 Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de operationele fase.

In feite kan de organisatie tijdens de operationele fase pas vastgesteld worden op basis van de conclusies en bevindingen uit de initiële fase. In die initiële fase worden verhoudingen vastgelegd en operationele taken toegewezen. Ook zal dan pas helder worden in hoeverre de gemeente en de provincie nog een leercurve moeten doorlopen en welke competenties precies van de medewerkers gevraagd gaan worden.

Vanuit de aanname dat de provincie zich vooral blijft richten op:

- Het maken en formuleren van beleid enerzijds en
- Het bewaken van veilig en "goed" openbaar vervoer anderzijds,

is een relatief kleine structurele organisatie nodig. Deze zal kunnen bestaan uit 1, maximaal 2 fte's. Ondanks deze kleine omvang is het aspect van elkaar kunnen vervangen van groot belang. Daarbij kan gedacht worden aan een beleidsmedewerker, die voldoende (technische) affiniteit heeft met het railvervoer om bijvoorbeeld KPI's, inspectie en auditresultaten te kunnen beoordelen. De technisch inhoudelijke kant van de werkzaamheden zou dan ingevuld kunnen worden door een asset manager rail, die affiniteit heeft met beleids- en stuurmechanismen.

Zoals hierboven is aangegeven, lijkt het onderbrengen van de asset manager bij de gemeente voor de hand te liggen. Voor de opstartfase (gedurende ca twee jaar exploitatie) kan een overgangsregeling worden afgesproken, waarbij de asset manager rechtstreeks aan de provincie rapporteert. Na deze twee jaar kan dan de positie van de asset manager geëvalueerd worden en de rapportagestructuur worden aangepast.

Bij het opstarten van de initiële werkgroep, is het zinvol zowel de beleidsmedewerker als de meer technisch inhoudelijke medewerker (asset manager) te laten deelnemen in die werkgroep.

7 Planning

In Appendix D is een ruwe planning gemaakt van het project TVM en van de hoofdstappen, die in het kader van de WLS gemaakt moeten worden. Bij deze stappen is uitgegaan van een doorlooptijd. Hierin is tot op zekere hoogte rekening gehouden met overleggen en afstemmingen; zowel intern als extern.

Bij andere decentrale overheden zoals in de steden Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Utrecht is al veel kennis en ervaring aanwezig. Uit gesprekken met deze overheden is bereidheid gebleken om hetgeen daar aanwezig is te delen, voor zover dit toepasbaar is voor het project TVM. Gezien de unieke situatie van TVM (internationaal, gedeelte hoofdspoor, klein stuk infrastructuur, geen ervaring) zal op deze gebieden zelf ontwikkeld moeten worden.

Ook is momenteel nog onvoldoende bekend over de situatie bij De Lijn ten aanzien van producten, die gebruikt kunnen worden. Het aantal en de soort van aanwezige vergunningen bijvoorbeeld of de status van een veiligheidssystemen zijn niet bekend.

In de planning, die nog afgestemd moet worden is ernaar gestreefd om de implementatie van de WLS voor het opstarten van de exploitatie gereed te hebben. Dat laat echter onverlet dat de Provincie Limburg op het moment van de eventuele overdracht van de spoorlijn Maastricht – Lanaken voorbereid dient te zijn op haar rol om in voorkomende gevallen goederenvervoer per spoor mogelijk te maken. Met dit aspect is in de planning geen rekening gehouden. Alleen voor de infrastructuurbeheerder zijn nog aanpassingen en een audit ingepland. Dit heeft te maken met het feit dat tijdens de exploitatie nog verbeterpunten en/of tekortkomingen aan de orde kunnen zijn.

Bijlagen

Appendix A Inventarisatie benodigde acties tbv invoering wet lokaalspoor bij decentrale overheden.

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Input	output			Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichhouder
		Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten			
art.1: definities								
art.2: toepasselijkheid --> KB								
art.3: toepasselijkheid EU richtlijnen								
art.4: DO draagt zorg voor aanleg en beheer van lokale infrastructuur binnen gebied DO Mogelijkheden van delegatie van bevoegdheden aan college van Burgemeester en Wethouders	Voorwaarden tav zorg voor aanleg en beheer van spoorinfrastructuur aangeven van delegatie van verschillende taken en bevoegdheden.	verplichting zorg voor aanleg en beheer van de lokale spoorweginfrastructuur	topdocument die overall visie geeft t.a.v. veiligheid en initiatief nemen en borgen van goede infra.	eisen, voorwaarden, beoordeling proces en output. Vaststellen van taken bevoegdheden en verantwoordelijkheden van stakeholders. Eventueel herverdeling	checklist		DO	
art.5: Top eisen lokale spoorweginfra.	Spoorinfra voldoet aan: Verkeert in goede staat, betrouwbaar en beschikbaar. Geschikt voor gebruik waarvoor het bestemd is Bij normaal gebruik geen gevaar of schade voor personen of zaken Veilig en doelmatig met toegestane maximum snelheid te berijden	Bij AMVB zijn nadere regels mogelijk	Visie tav vergunning in dienststelling lokale spoorweginfrastructuur	Procedure vaststellen (meten) en bewaken tav het voldoen aan top eisen.	Beschrijven / vastleggen top eisen		DO	

art.6: ondergrondse lokale spoorweginfra	voorwaarden aan ondergrondse lokale spoorweginfrastructuur. (bereikbaarheid, hulpverlening, risicoanalyse)	Bij Ministeriele regeling kunnen regels gesteld tav risico- methode en te behandelen aspecten Bij ministeriele regeling is risiconorm vastgelegd: Risiconorm groepsrisico = kans van optreden van 10-3/N2 per jaar (N = aantal dodelijke slachtoffers dat in een keer ontstaat) Relatie met Bouwbesluit voor bouwwerken, geen gebouw zijnde.	Vergunning in dienststelling lokale spoorweginfrastructuur	Kwantitatieve risicoanalyse en scenario analyse; DO schrijft methodieken voor. Top eisen voor tunnels vastleggen (bv tbv aanbesteding)	Langer dan 250 meter verplicht uitvoeren risicoanalyse. Te behandelen aspecten beschreven in Min Reg Hst 2; art.2		DO	
art.7: Belemmeringenwet	toepassing Belemmeringenwet Privaatrecht							
art.8: gedogen van beheer lokale infra	verplichting gedogen van het beheer van de lokale infrastructuur		??					
art.9: vergunning indienststelling spoorweginfrastructuur	voorwaarden, proces, verlening van vergunning voor indienststelling infrastructuur	Bij Ministeriele regeling kunnen nadere regels gesteld over de schriftelijke verklaring	Vergunning in dienststelling lokale spoorweginfrastructuur	Procedure verkrijgen Vergunning Indienststelling Verlening van vergunning onder beperkingen	Vergunning, Schriftelijke verklaring, prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 9.1,7	DO / bevoegdheden te delegeren (9.2) verlenen vergunning indienststelling	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 9.3 obv informatiedossier met technische specificaties en het voldoen aan art 5 en 6.1
art.10: aanmerkelijke wijziging aan de spoorweginfrastructuur	beschrijving aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging voorwaarden, aanvraag en handelswijze bij een aanmerkelijke wijziging aan de infrastructuur	Bij Ministeriele regeling is inhoud beschreven van informatie dossier.	Vergunning in dienststelling bij wijzigingen aan infrastructuur	Procedure aanmerkelijke wijziging	informatiedossier. De inhoud hiervan is voorgeschreven bij Min. Reg. Hfst 3, art 3 prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 10.1	DO / bevoegdheden te delegeren (10.3) Vergunning indienststelling	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 9.3 obv informatiedossier met technische specificaties en het voldoen aan art 5 en 6.1

art.11: Schorsen / intrekken vergunning	mogelijkheden en voorwaarden om vergunning te schorsen of in te trekken.	niet voldoen aan top eisen (art 5) of oordeel DO tav onvoldoende veiligheid.	Maatregel intrekken of schorsen vergunning indienstelling	Procedure schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur			DO / bevoegdheden te delegeren intrekken vergunning indienstelling	
art.12: vergunningen voor werkzaamheden	voorwaarden en vergunning voor werken aan spoorweginfrastructuur	Uitvoeren werkzaamheden aan spoor gebeurt onder voorwaarden	vergunning uitvoeren werkzaamheden	Eisen aan vergunningen voor werkzaamheden Ook voor lokale spoorweg naast een hoofdspoorweg.	prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 12.1	DO / bevoegdheden te delegeren vergunning werken aan spoor	
art.13: recht van uitweg	rechten bij afsnijden van onroerend goed van een openbare weg							
art.14: inrichting en uitrusting in-, uit- of overstapplaatsen voor reizigers	afstemmen met natuurlijk of rechtspersoon tav toegankelijkheid van in-, uit- of overstapplaatsen voor mensen met functiebeperking	Voldoen aan regels zoals gesteld in AMvb. Regels uit Bouwbesluit.	afstemming tav in-uit- en overstapplaatsen		juiste relatie met woningwet tav inrichting en uitrusting van gebouwen	boete bij overtreding van art. 14.1	natuurlijk of rechtspersoon	
art.15: verboden	verboden om in te grijpen in installaties en het beheer en verkeer te hinderen		handhavingsmaatregelen.	Vaststellen en handhaven van verboden	Opsomming Verboden en maatregelen daarvoor	boetes, zie art 46.1.2		
art.16: Ongevallen en incidenten onderzoek	verrichten van onderzoek naar ongevallen en incidenten	Bevoegdheden volgens Algemene wet bestuursrecht	onderzoek naar ongevallen en incidenten	Procedure ongevallen en incidenten onderzoek. organisatie of contract met derde				

art.17: Beheervisie	eenmaal in de vier jaar wordt een visie vastgesteld door DO tav kwalitatief goed en doelmatig beheer. Onderdeel van algemeen beleidsdocument, waarin ook veiligheid wordt meegenomen.	topeisen (art.5)	beheervisie	Afspraken over uitvoering beheertaken en de benodigde financiële middelen.	Prestatienormen en -indicatoren tav kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale infrastructuur.		DO / bevoegdheden te delegeren (17.3) afspraken met beheerder obv KPI's	
art.18: aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	voorwaarden aan beheerder lokale spoorweginfrastructuur.	topeisen (art.5) en KPI's uit beheervisie	aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	Procedure aanwijzing beheerder lokale infrastructuur, incl. schorsen/intrekken aanvullende eisen aan beheerder	VZS is voorwaarde. Overige eisen, voorwaarden, voorschriften. Beschrijving beheercyclus		DO / bevoegdheden te delegeren aanwijzen beheerder infra	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 18.3
art.19: Veiligheidszorgsysteem bij beheerder lokale spoorweginfrastructuur	voorwaarden voor een (verplicht) veiligheidssystem.	VZS voldoet aan art. 9.2 en bijlage III van 2004/49/EG. Nadere regels bij Min.Reg.	aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	auditprocedure tav procedures en operationalisering VZS	eisen tav voorzienbare afwijkingen, risico inventarisatie en maatregelen, incidenten, borging veiligheidsniveau, opleiding, afstemming VZS vervoerder		beheerder	
art.20: afstemming beheer met verschillende stakeholders	afstemming beheer met verschillende stakeholders Moet voldoen aan art 5 en 6 en incidentenmelding	DO kan bindende aanwijzingen geven tav beheer	aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	randvoorwaardens tav afstemming beheer met omgeving. Blijven voldoen aan art. 5 en 6	meldingrapport ernstige incidenten		DO / bevoegdheden te delegeren (20.4) aanwijzingen aan beheer	
art.21: Beheerplan	Beheerder stelt jaarlijks een beheerplan op	Eisen van DO tav tot standkoming van beheerplan (art 18)	goedkeuring beheerplan en jaarverslag van beheerder	procedure behandeling / goedkeuring beheerplan en jaarverslag	eisen tav inhoud en totstandkoming van beheerplan en jaarverslag		DO / bevoegdheden te delegeren (21.2,3,4)	

art.22: veiligheid werkzaamheden aan en in de directe nabijheid van lokale spoorweg.	beheerder zorgt voor het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan en rond de infrastructuur en treft daar maatregelen voor	Eisen van DO tav veiligheid werken aan en rond lokaalspoor Arbo wetgeving en richtlijnen voor veilig werken	goedkeuring beheerplan en jaarverslag van beheerder	procedure om invoering en handhaving regels te borgen.	regels tav veilige uitvoering werkzaamheden	boete bij overtreding van art.22.1	DO / bevoegdheden te delegeren (22.2)	
art.23: passende maatregelen bij veiligheidsgevaar.	nemen van passende maatregelen door beheerder bij gevaar		goedkeuring beheerplan en jaarverslag van beheerder	eisen tav maatregelen bij veiligheidsgevaar	aanwijzingen tav te informeren personen en te nemen maatregelen.	boete bij overtreding van art. 23.4	beheerder	
art. 24: verkeersleiding	aanwijzen van verkeersleiding van lokale spoorweg (beheerder of vervoerder)	Bij AMvB nadere regels tav taken en bevoegdheden van verkeersleiding	aanwijzing van verkeersleiding van lokale spoorweg (beheerder of vervoerder)	taken en bevoegdheden van verkeersleiding	nadere regels tav verkeersleiding	boete bij overtreding van art.24.3	DO / bevoegdheden te delegeren (24.1)	
art. 25: verkeersveiligheid	Regels ten aanzien van verkeersveiligheid	Regels van DO Bij AMvB nadere regels in het belang van verkeersveiligheid	overeenkomsten met beheerder, vervoerder en wegbeheerder tav verkeersveiligheid.	procedure opvolgen van noodzakelijk geachte maatregelen door wegbeheerder	Regels in het belang van verkeersveiligheid. Mogelijke onderwerpen genoemd in art.25.3	boete bij overtreding van art. 25.4		

art.26: voorwaarden voor uitoefening vervoer	voorwaarden voor uitoefening vervoer op lokale spoorweginfrastructuur.	toegangsovereenkomst WA verzekering	veiligheidscertificaat	procedures voor testritten en inspectieritten	voorwaarden voor vervoer over een lokale spoorweg	boete bij overtreding van art. 26.3		
art.27: veiligheidscertificaat	DO verleend veiligheidscertificaat. Voorwaarden waaraan voldaan moet worden.	DO kan nadere regels stellen aan een veiligheidscertificaat	veiligheidscertificaat	procedure verlening veiligheidscertificaat	schriftelijke verklaring voorwaarden aan veiligheidscertificaat	boete bij overtreding van art. 27.7	DO	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 27.3
art.28: veiligheidszorgsysteem	voorwaarden waaraan veiligheid zorg systeem moet voldoen. Zie art 32.5 en 35.1	VZS voldoet aan art. 9.2 en bijlage III van 2004/49/EG. Nadere regels bij Min.Reg.	veiligheidscertificaat	procedures tav art. 19.2,3; art. 32.5 en 35.1		boete bij overtreding van art. 28		
art.29: geldigheid veiligheidscertificaat	periode van geldigheid van veiligheidscertificaat.	geldigheidsperiode 5 jaar DO kan nadere regels stellen tav schorsen/ intrekking	veiligheidscertificaat	procedure schorsing / intrekking				
art.30: Toegangsovereenkomst	toegangsovereenkomst tussen beheerder en vervoerder	overeenkomst tussen beheerder en vervoerder	beleidskader met toewijzingscriteria	beleidskader met toewijzingscriteria (mn kwaliteit en capaciteit)			DO stelt beleidskader vast	
art.31: toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking	regels tav toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking	Bij AMvB nadere regels tav toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking	vergunning voor indienststelling spoorvoertuig		regels opnemen in aanbestedingsdocument zie ook Wp2000	boete bij overtreding van art. 31.1	DO neemt regels op in aanbestedingsdocument	
art.32: vergunning voor indienststelling spoorvoertuig	DO geeft een vergunning voor indienststelling af. Regels en voorwaarden ter verkrijging van deze vergunning	DO stelt regels op. Nadere regels bij Min.Reg.	vergunning voor indienststelling spoorvoertuig	procedure verlening vergunning (onder beperking) incl. voorschriften	schriftelijke verklaring dat voertuig voldoet aan eisen art.32.2 info document met technische specificaties Min.Reg. H4 art. 4, art. 5 en art.6 prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 32.1,7	DO / bevoegdheden te delegeren (32.2,5)	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 32.3

art.33: indienststelling na aanmerkelijke wijziging	regels en voorwaarden tav handelen na aanmerkelijke wijziging van spoorvoertuig.	Nadere regels bij Min.Reg.	vergunning voor indienststelling spoorvoertuig	procedure tav aanmerkelijke wijziging	informatiedossier en nieuwe vergunning voor indienststelling prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 33.1	DO / bevoegdheden te delegeren (33.3)	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 32.3
art.34: vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig.	proces voor verlenen van een vergunning voor in dienststelling voor een type spoorvoertuig.	DO kan nadere regels stellen	vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig		schriftelijke verklaring dat het type voertuig voldoet aan eisen art.32.2.		DO / bevoegdheden te delegeren (34.1,6)	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 34.3
art.35: Veilig gebruik spoorvoertuig	gebruik spoorvoertuig alleen als voldoende veilig en voldoende onderhouden	voorwaarden tav veilige staat en staat van onderhoud (32,2a-d)	Maatregel intrekken of schorsen vergunning indienststelling spoorvoertuig	procedure verbieden van gebruik indien onvoldoende veilig en onvoldoende onderhouden (art.32.2)		boete bij overtreding van art. 35.1,3	DO / bevoegdheden te delegeren (35.2)	
art.36 - art.41 eisen aan personeel	beschrijvig veiligheidsfuncties (bestuurder en verkeersleider), voorwaarden waaraan deze functies voldoen, gebruik bedrijfspas, geschiktheid persoon	Nadere regels bij Min.Reg. Tav lichamelijke en geestelijk onderzoek. Bij AMVB kunnen veiligheidsfuncties worden toegewezen.	Aanwijzen deskundige t.a.v. lichamelijke e/o geestelijke beperkingen t.b.v. veiligheidsfunctionarissen	aanwijzen veiligheidsfuncties en deskundige tav lichamelijke e/o geestelijke beperkingen	eisen aan personeel en keuringen zoals genoemd in art.36 - art.41. Min.Reg. H6 art.9 en art.10	boete bij overtreding van art. 37.1,2; 38,2,3; 39; 40,1,3	DO handhaaft geschiktheid veiligheidsfunctionarissen.	Toezicht op naleving
art.42 - 48 : toezicht en handhaving	inrichten van toezicht en handhaving door de toezichthouder (ILT). Bepalingen tav boetes.	regels en voorwaarden waaraan genoemde personen moeten voldoen	toezichtarrangement (wettelijk) plus eventueel aanvullende overeenkomst met toezichthouder	Extra instructies aan toezichthouder				afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 9.3, 18.3, 27.3, 32.3 en 34.3
art. 49 - 52: overige bepalingen						boete bij overtreding van art. 49.2		
art.53 -67 wijziging andere wetten								
art. 68 - 69 slotbepalingen								

Appendix B Risico's

Risico	Mitigerende maatregel
Provinciale Staten nemen geen beslissing ten aanzien van stuurmodel (duidelijke rollenverdeling onder voorwaarden.	Escaleren om aan te tonen dat het niet implementeren van wettelijk kader van WLS de voortgang van het project bedreigt.
Provincie beschikt over onvoldoende kennis om consequenties eindverantwoordelijkheid te kunnen inschatten	Nader informeren bij Stadsregio's die rail gebonden vervoer geïmplementeerd hebben, zoals SR, SGH, SRA of BRU.
Provincie heeft te weinig inhoudelijke kennis om eisen, voorwaarde, processen en KPI's op te stellen	Inhuren externe experts. Eigen expertise op gebied van goed opdrachtgeverschap inrichten.
Planning ten aanzien van implementatie wordt niet gehaald.	Strakke voortgangscontrole noodzakelijk. Tevens zijn escalatiemogelijkheden te definiëren, indien besluitvorming stopt.
Gemeente en provincie hebben tegengestelde belangen	In beheervisie vastleggen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden mbt besluitvorming
Tegengestelde belangen bij ruimtelijke ordening vs verkeer en vervoer	Op provinciaal niveau vastleggen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden mbt besluitvorming
Provincie heeft geen mogelijkheid om beslissingen van beheerder tegen te houden	In beheervisie vastleggen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden mbt besluitvorming
Organisatieomvang te zware druk op begroting	In beheervisie afspraken maken ten aanzien van budgettering en kostenbeheersing. Eventueel strakke planning en coaching inrichten.
Ondoorzichtige verantwoordelijkheid door opeenstapeling van activiteiten	Procesmodel opzetten, waarin verantwoordelijkheden en de verbanden tussen processen zijn vastgelegd
Verkeerde KPI's en kaders waardoor verkeerde accenten (bv weinig veiligheidsstoringen door niet melden)	Veel aandacht voor triggers en misinterpretaties van KPI's bij opstellen. Veel benchmarks aanwezig.
Oneens met wijze waarop bevoegdheden en taken worden doorgedelegeerd.	In "aanwijzen beheerder" vastleggen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden mbt besluitvorming
Infra voldoet niet aan top-eisen	In "aanwijzen beheerder" vastleggen welke mogelijkheden de provincie heeft tav ingrijpen, evt ism toezichthouder

Incapabele beheerder	In "aanwijzen beheerder" vastleggen welke mogelijkheden de provincie heeft tav ingrijpen, evt ism toezichthouder
Vergunningen voor oaindienststelling lastig. Toelating momenteel op systeemniveau; er zijn nauwelijks (technische) eisen voor infra, resp. voertuigen.	In "aanwijzen beheerder" vastleggen waaraan indienststelling moet voldoen. Bv opnemen dat samengewerkt wordt met vervoerder.
Projectrisico's en uitvoeringsrisico's onvoldoende gedekt	In beheervisie vastleggen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden mbt risico analyses, verzekeringen, voortgangsbewaking etc.
Gemeente beschikt niet over Veiligheidszorgsysteem voor beheerder	Ondersteuning bij opstellen
De Lijn beschikt niet over (door ILT goedgekeurd) veiligheidszorgsysteem voor vervoerder	Ondersteuning bij opstellen
Afstemming tussen Belgische en Nederlandse aannemers loopt niet.	Overleg op regionaal (Vlaanderen/Limburg) niveau.

Appendix C Producten en benodigde uren

O = opsteller; V = Verantwoordelijke; U = Uitvoering; I = Informatie

Activiteiten	Deskundigheid	Prov	Beh.	Verv.	initieel uren	structureel uren/jr
OV Ambitie en Strategie						
OpstellenBeleidvisie	beleid, bestuur, financiering, juridisch	V/O			500	200
Vaststellenbestuursmodel		V/O			8	
Vaststellenorganisatie		V/O			20	
Vaststellen procedure tav Budgettoewijzing en vaststelling		V/O			20	
Finacieringalgemeen		V				40
					548	240
Controle en opvolging KPI's	kritisch, daadkrachtig	V/U	I	I		80
Aanwijzenbeheerder infra:						
Opstellen voorwaarden/eisen tav aanwijzen beheerder + schrijven beheervisie	onderhoudsproces, veiligheid, infrastructuur, interface tussen infra - voertuig, regelgeving.	V/O			380	32
Opstellen procedure intrekken van aanwijzing van beheerder		V/O			16	
Opstellen (extra) eisen aan veiligheidszorgsysteem		V/O	I		32	32
Opstellen processen en procedures tav afstemming met beheerder		V/O	I		80	32
Aanwijzen beheerder plus bestuurlijk overleg		V/U	I *		70	
					578	96
Aanwijzenverkeersleiding:						
Procedure aanwijzen verkeersleiding (eisen, randvoorwaarden taken, bevoegdheden, etc.)	vervoer- en verkeersleiding- processen, veiligheid	V/O	I*		100	32
Afstemming met verkeersleiding van ProRail (tav gemengd verkeer)		V	U		40	
Aanwijzenverkeerleiding		V/U	I*		x	
					140	32

O = opsteller; V = Verantwoordelijke; U = Uitvoering; I = Informatie

Activiteiten	Deskundigheid	Prov	Beh.	Verv.	initieel uren	structureel uren/jr
--------------	---------------	------	------	-------	---------------	---------------------

Aanleg en grotewijzigingen:						
Eisen opstellen waaraan infra moet voldoen. (top-eisen)	project management, infrastructuur, interface infra - voertuig, veiligheid op spoor, vergunningen, aanbestedingen, contract management, juridisch	V/O			120	80
Opstellen eisen tav ondergrondse infra (indien toepasselijk)		V/O			nvt	
Opstellen eisen tav veiligheid (via operationeel veiligheidsplan)		V/O			120	80
Maken van procedure voor vergunning voor indienststelling		V	O		120	
Maken van procedure voor intrekken vergunning voor indienststelling		V	O		16	
Maken van procedures tav aanmerkelijke wijzigingen aan infra		V	O		40	x
Opstellen en uitgeven van Vergunning indienststelling		V	U		40	20
Eisenopstellentavaanbestedingen		V/O	I		120	40
Projectorganisatieinrichten			U			x
Inrichten wettelijke kaders (belemmeringen wet, gedogen van infra en recht van uitweg)		V/O	U		x	
Organiseren Communicatie / inspraak		V/O				x
Contracten met aannemers			U			
Opstellen budgeten			U			
Voorschriften voor inrichting halteplaatsen (incl. voor mensen met functie beperkingen)		V	O		20	
Opstellen handhavingsmaatregelen (verboden)		V	O/U		x	
Opstellen regels tav verkeersveiligheid (overeenk. beheerder, vervoerder en wegbeheerder)		V	O/U		40	x
					636	220

O = opsteller; V = Verantwoordelijke; U = Uitvoering; I = Informatie

Activiteiten	Deskundigheid	Prov	Beh.	Verv.	initieel uren	structureel uren/jr
--------------	---------------	------	------	-------	---------------	---------------------

Beheer en onderhoud:						
Vaststellen taken en bevoegdheden in relatie tot beheerderfunctie	onderhoudsproces, opstellen spoorseKPI's, veiligheid, asset management, toelating, ongevalonderzoek, vergunningen, beoordelen audits, toegangs-overeenkomst, juridisch	V/O	I		120	
Contracten met aannemers mbt onderhoud			U			
Opstellen KPI's incl. referentie normen		V/O	I		80	40
Afspraken met beheerder tav audits, schouwen en KPI's		V/U	I		80	40
Aanvullende eisenvoorveiligheidsmanagementsysteem		V/O	I		40	20
Afspraken met toezichthouder		V/U	O		20	20
Afstemmen consequenties "aanwijzen beheerder" met beheerder		V/U	I		80	
Opstellen budget beheer		V	U			
Inrichten asset management		V	U			
Opstellen criteria beheerplan incl. financiële paragraaf		V/O	I		40	20
Opstellen procedure beoordelen van beheerplan (bv inhuur derden)		V/O	I		40	80
Opstellenbeheerplan / jaarverslag (jaarlijks)			V/U			
Opstellen kaders vergunningen werken aan infra (voorwaarden/eisen)		V	U			
Opstellen kaders, eisen en maatregelen tav veilig werken aan infra		V/O	U		40	
Opstellen procedures en contracten tav ongevallen en incidentenonderzoek		V/O	I		80	20
					620	240

O = opsteller; V = Verantwoordelijke; U = Uitvoering; I = Informatie

Activiteiten	Deskundigheid	Prov	Beh.	Verv.	initieel uren	structureel uren/jr
Vervoer:						
Opstellen voorwaarden voor uitoefening vervoer (bedrijfsvergunning, WA-verzekering, etc.)	regelgeving, vervoersprocessen, voertuigen, indienststelling, certificering, veiligheid	V/O			200	40
Opstellen (aanvullende) regels tav veiligheidscertificaat		V/O			80	40
Afstemmen met toezichthouder tav schriftelijke verklaringen tbv veiligheidscertificaat.		V/U	I	I	40	40
Opstellen regels tav schorsen of intrekken veiligheidscertificaat.		V/O	I		32	
Vaststellen beleidskaders rond toegangsovereenkomst		V/O	I	I	160	
Opstellen eisen procedure indienststelling voertuigen incl. intrekken		V	O	I	160	
Opstellen eisen procedure indienststelling voertuigen na aanmerkelijke wijziging		V	O	I	20	
Opstellen aanvullende eisen aan voertuigen		V	O	I	80	
Uitgeven van vergunning voor indienststelling spoorvoertuig		V	U			
Opstellen eisen aan personeel (mn veiligheidsfuncties – bestuurder.		V/O	U	I	80	10
						852

Appendix D Planning

	2012	2013				2014				2015				2016				2017				
	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
Planning Project TVM																						
Besluit Gemeente Maastricht /GedeputeerdeStaten Limburg --> ja/nee	■																					
Opstellen bestek				■	■																	
Aanbesteding Infrastructuur Nederland						■	■	■														
Aanleg infrastructuur Stadstraject										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Proefbedrijf																						
Start exploitatie																						
Planning implementatie Wet Lokaal spoor																						
Voorbereiding besluit stuurmodel incl analyse huidige contracten				■	■																	
Besluit stuurmodel door Gedeputeerde Staten Limburg					■																	
Werkgroep WLS				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Beheervisie				■	■	■																
Eisen Beheerder Infrastructuur				■	■	■	■															
Eisen Verkeersleiding							■	■	■													
Eisen Vervoerder								■	■	■												
Eisen / processen diverse vergunningen									■	■	■	■										
Afstemmen KPI's en controlemiddelen										■	■	■	■							■	■	■
Audit Veiligheidszorgsysteem bij Beheerder Infratructuur (start/definitief)										■				■								
Aanwijzing Beheerder Infrastructuur (intentie/definitief)										■				■								
Audit bij verkeersleiding (start/definitief)										■												
Aanwijzing Verkeersleiding											■											
Audit Veiligheidszorgsysteem bij vervoerder(start/definitief)											■			■								
Einde initiële fase implementatie WLS / Start structurele fase.															■							

In bovenstaande ruwe planning is uitgegaan van een doorlooptijd. Dit betekent dat besluiten en interne, zowel als externe afstemmingen mede zijn ingeschat.