

Definitief concept Beheerplan Rail

**Strategisch beheer van regionale
infrastructuur RijnGouwelijn**

Colofon

Titel	Definitief concept Beheerplan Rail
Kenmerk	
Auteur	Ir. P.W. Dourlein (ARCADIS)
Status	Definitief concept
Versie	1.0
Datum	28 juli 2011

Vaststelling Document

Naam en functie	Handtekening voor akkoord	Datum
G.W.E.B van Herpen – van Leenen – Projectmanager beheer RijnGouwelijn J. Rosmalen – Projectmanager Realisatie RijnGouwelijn R.J. Bakker – Projectmanager exploitatie RijnGouwelijn		
Naam en functie	Handtekening voor vaststelling	Datum
P.J Rooijmans – Projectdirecteur RijnGouwelijn R.L. de Jager – Bureauhoofd Beheerstrategie DBI		

Versiehistorie document

Versie	Datum	Opmerkingen/wijzigingen
0.1	03-03-2011	Opzet structuur beheerplan Rail, invulling wettelijke kaders
0.2	04-05-2011	Uitwerking beleidskader, opmerkingen beheerteam RGL bij versie 0.1 verwerkt
0.3	30-06-2011	Uitwerking beheerstrategie, opmerkingen beheerteam RGL bij versie 0.2 verwerkt, prestatienormen beheer met Beheerteam vastgesteld. Versie ten behoeve van afstemming werkgroep PORGL en BS.
1.0	28-07-2011	Definitief concept, opmerkingen BS en werkgroep PORGL verwerkt. Hoofdstuk 5, organisatie van het railbeheer toegevoegd. Document in lijn gebracht met het contractbeheerplan RGL.

Disclaimer: dit beheerplan beschrijft de kaders voor de wijze waarop de RijnGouwelijn in de toekomstige prestatiefase kan worden beheerd volgens de inzichten van het beheerteam in de periode 2007-2011. Het betreft een werkhypothese op basis van de tram-trein realisatiescope RijnGouwelijn januari 2011 wat de ruimte biedt om dit beheerplan aan te passen cq. te verbeteren.

Inhoudsopgave Beheerplan Rail

1.	TOELICHTING.....	5
1.1.	Aanleiding.....	5
1.2.	Doel van het beheerplan	5
1.3.	Plaats van het beheerplan	5
1.4.	Scope van het beheerplan	7
1.5.	Verantwoording.....	7
1.6.	Leeswijzer.....	8
2.	JURIDISCH KADER BEHEER RIJNGOUWELIJN	10
2.1.	Provincie Zuid Holland, Spoorwegbeheerder	10
2.2.	Nationale Wet-en regelgeving	10
2.2.1.	Juridische grondslag beheerbevoegdheid Provincie Zuid Holland.....	10
2.2.2.	Wetgeving gericht op beheer.....	11
2.2.3.	Wetgeving en richtlijnen gericht op het raakvlak met exploitatie.....	12
2.2.4.	Wetgeving en richtlijnen gericht op het beheersen van de omgevingskwaliteit	13
2.3.	Provincie Zuid Holland: regie over de corridor	14
3.	BELEIDSKADER.....	16
3.1.	Beleid ten aanzien van openbaar vervoer	16
3.2.	Doelstellingen RijnGouwelijn	17
3.3.	Beleid ten aanzien van beheer RijnGouwelijn	19
3.3.1.	Systeemdenken	19
3.3.2.	Functionaliteit en beleidsthema's vervoersysteem	21
3.3.3.	Prestatienormen infrastructuur en voertuigen	24
3.4.	Relatie met busconcessie Zuid Holland Noord	27
3.5.	Relatie met omgeving.....	28
3.5.1.	Bestuursovereenkomsten	28
3.5.2.	Beheer- en samenwerkingsovereenkomsten	28
4.	BEHEERSTRATEGIE	30
4.1.	Missie en Beheervisie DBI	30
4.2.	Systeemarchitectuur	31
4.3.	Organisatie van het beheer.....	34
4.3.1.	Sturingsfilosofie.....	36
4.3.2.	Verantwoordingsfilosofie.....	38
4.3.3.	Samenwerkingsfilosofie	40
5.	ORGANISATIE VAN HET BEHEER	44
5.1.	Eigenaarschap	45
5.2.	Financiering Beheer en Onderhoud.....	45
5.3.	Bestuurlijke en politieke verantwoording	46
5.4.	Waarborgen algemeen maatschappelijk belang	46
5.5.	Safetymanagement	46
5.6.	Handhaving systeemintegriteit	48
5.7.	Scope-beheer	48
5.8.	Opdrachtgeverschap.....	48
5.9.	Life cycle management	49
5.10.	Asset informatiemanagement	50



1. Toelichting

1.1. Aanleiding

Door toenemende drukte op de wegen in de Randstad komt de bereikbaarheid van de regio onder druk te staan. Het provinciale beleid is er op gericht meer mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. De provincie Zuid-Holland (PZH) investeert daarom in de RijnGouwelijn.

De Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) heeft de ambitie de nieuw aan te leggen spoorverbindingen en bijbehorende stations te gaan beheren. DBI treedt hierbij op als professionele opdrachtgever, die als professionele, betrouwbare, deskundige en gerespecteerde organisatie inspeelt op nieuwe ontwikkelingen en gelijktijdig zorgt dat het werk van vandaag en morgen op een efficiënte en effectieve manier doorgang kan blijven vinden¹.

Dit document is de uitwerking van de strategie van DBI voor het beheer van het regionaal spoor van de RijnGouwelijn.

1.2. Doel van het beheerplan

Een Beheerplan is een strategisch plan dat de vertaalslag maakt van beleid naar operationeel beheer. Het legt uit waarom we de dingen doen zoals we het doen. Het maakt het beheer inzichtelijk en levert aanknopingspunten voor het voeren van integraal beheer. Het signaleert trends en ontwikkelingen op het gebied van beheer en geeft knelpunten aan. Om deze knelpunten op te lossen geeft het beheerplan een doorkijk voor de komende jaren met maatregelen in een indicatieve meerjarenprogrammering (MJP). Niet alleen gericht op werken, maar ook op onderzoek voor ontwikkeling van nieuw beleid en op de werkomgeving.

Het beheerplan is tevens een communicatiemiddel binnen de eigen organisatie alsmede naar derden toe. Hierbij valt te denken aan betrokken gemeenten, ProRail en contractanten in de uitvoering van het beheer. Het beheerplan biedt de mogelijkheid het gehanteerde beleid vast te stellen of te wijzigen. Op grond van het beheerplan kunnen besluiten worden genomen die verankerd kunnen worden in de programma- en productbegroting van het bestuur. Het beheerplan is een uitwerking van het strategisch bedrijfsplan in de doorkijk tot 2020.

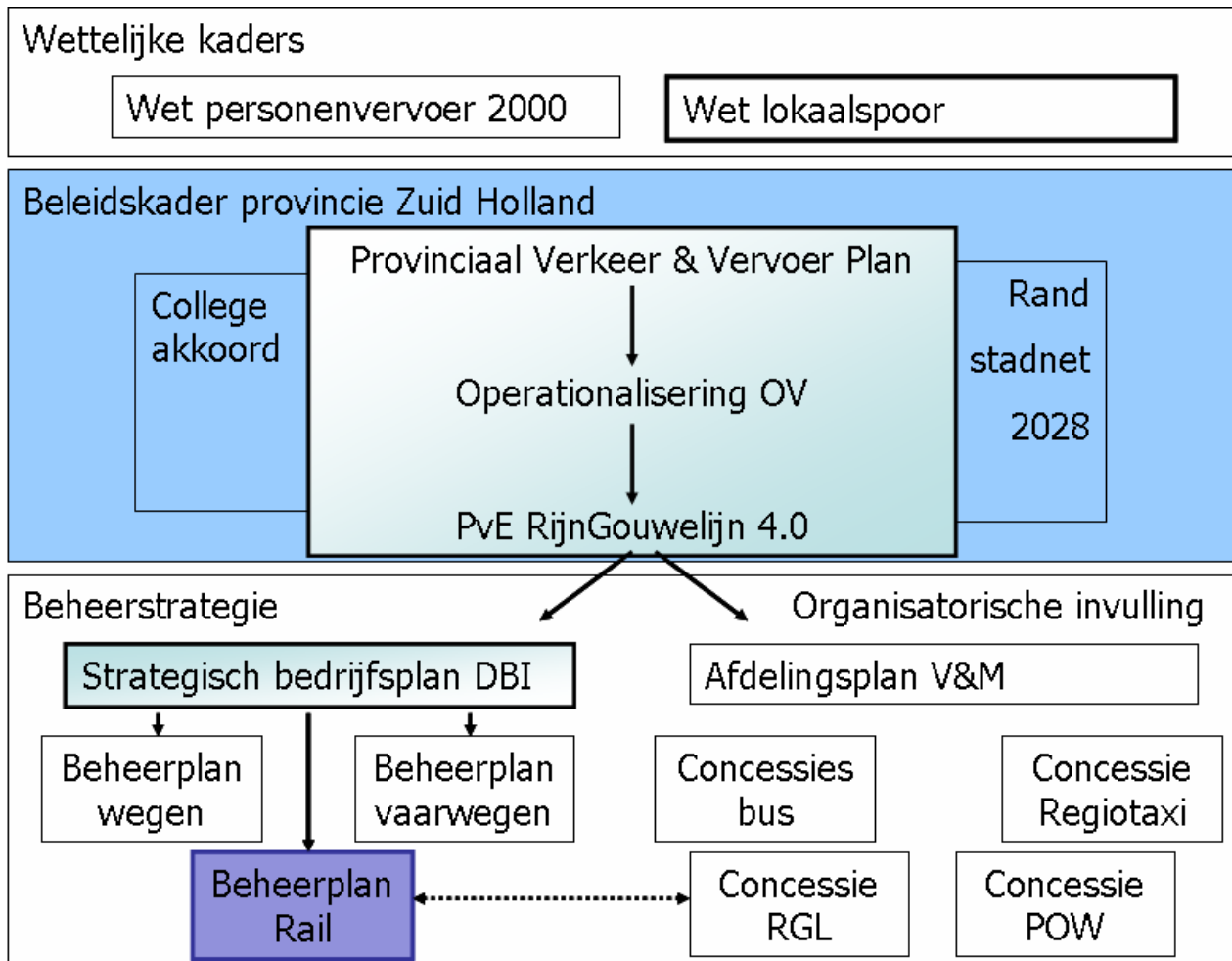
1.3. Plaats van het beheerplan

Het beheerplan is een uitwerking van het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP), ingekaderd door landelijke wetgeving voor het regionale spoor en nader gespecificeerd door middel van de Nota operationalisering openbaar vervoer en het programma van eisen RijnGouwelijn.

Organisatorisch vindt het beheerplan haar plaats naast de beheerplannen wegen en vaarwegen als uitwerking van de bedrijfsstrategie van DBI. Het beheerplan Rail heeft een sterke relatie met de

¹ Bron: Strategisch bedrijfsplan 2005-2008, dienst beheer infrastructuur, Provincie Zuid Holland. Ten tijde van het opstellen van dit beheerplan is het nieuwe strategisch bedrijfsplan in de ontwerpfase.

vervoerconcessie RijnGouwelijn waarbij het bureau Regio's, subsidies en Vervoer (RSV) als concessiehouder optreedt.

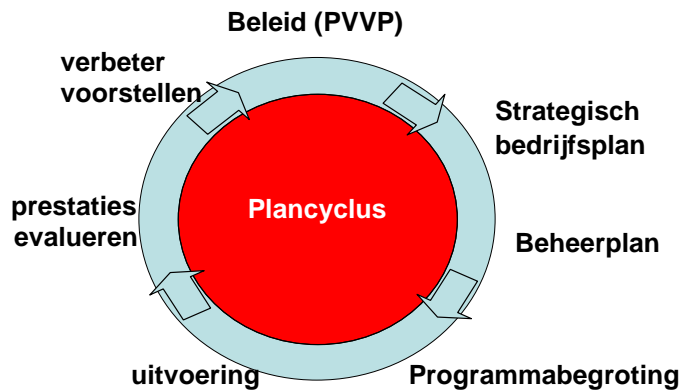


Figuur 1: plaats van het beheerplan binnen wettelijke-, beleids-, en organisatorische context

De ambitie is om het beheerplan net als het PVVP eenmaal in de vier jaar op te stellen en de meerjarenprogrammering jaarlijks te actualiseren. Dit zal voor het eerst plaatsvinden in 2017² en omvat de periode 2017-2020.

Het beheerplan sluit aan op de programmabegroting, waarmee het werkproces is geborgd in de plancyclus van de provincie. Over de plannen en programma's zal bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden. In Figuur 2 is de samenhang tussen de beleidsdocumenten aangegeven in een plancyclus. Deze plancyclus is in paragraaf 4.3.2 nader beschreven.

² Het beheerplan Rail beschrijft de exploitatiefase. Op basis van planning maart 2011 is prognose indienststelling RijnGouwelijn in 2017



Figuur 2: plaats van beheerplan in plancyclus

In de vertaling van beleid naar uitvoering is het beheerplan het kaderstellende document voor het beheer van de RijnGouwelijn infrastructuur. In de uitwerking van het beleid is, in samenhang met het beheerplan, een inhoudelijke hiërarchie³ aan beleidsdocumenten en functionele eisen opgesteld. Dit zijn de kaders en uitgangspunten welke de provincie stelt aan de uitvoering van het beheer. Buiten de bovengenoemde algemene en OV-specifieke beleidsdocumenten zijn dit specifiek voor het beheer van de railinfrastructuur van de RijnGouwelijn:

1. Beheerplan Rail, dit document;
2. Contractbeheersplan RijnGouwelijn;
3. Programma van Eisen tactisch Beheer (incl. overige aanbestedingsdocumenten);
4. Instandhoudingsplannen;
5. onderhoudsplannen.

Het contractbeheerplan RijnGouwelijn is een nadere uitwerking van het beheerplan en betreft een toelichting op de context, achtergrond en wijze waarop de provincie het tactisch en operationeel beheer ziet vormgegeven door marktpartijen. Het Programma van Eisen tactisch beheer (PVE TB) en de aanbestedingsdocumenten is de functionele en contractuele invulling van het beheerbeleid voor het beheer van de regionale infrastructuur⁴ beschreven in dit beheerplan richting de markt. Het instandhoudingsplan en de onderhoudsplannen worden later ingevuld door de te contracteren tactisch en operationeel beheerder.

1.4. Scope van het beheerplan

Dit beheerplan beschrijft de kaders en de rol van de provincie Zuid Holland als beheerder van de regionale infrastructuur van de RijnGouwelijn tussen Zoeterwoude en Katwijk, als beheerder van de integrale safetycase van de gehele RijnGouwelijn tussen Gouda en Katwijk en als toezichthouder op het beheer van de voertuigen.

1.5. Verantwoording

De RijnGouwelijn is het eerste railsysteem dat deels onder de beheerverantwoordelijkheid van de Provincie Zuid Holland valt. De Provincie heeft echter jarenlange ervaring met het beheren van infrastructuur van wegen en waterwegen alsook ervaring binnen RSV met de vervoerconcessie op de Merwede-Lingelijn en de treindienst Gouda - Alphen. De combinatie van deze beheerervaring binnen de Dienst Beheer Infrastructuur met de railsysteemkennis van de RijnGouwelijn binnen de Projectorganisatie RijnGouwelijn (PORGL) vormen de basis voor het beheerplan.

³ De contractuele rangorde van de documenten kan afwijken.

⁴ Het toezicht op het materieel is hierbij nog niet belegd

Het beheerplan is opgesteld in lijn met het beheerplan Wegen en Vaarwegen van DBI. Hiernaast volgt het beheerplan de richtlijnen voor toepassing van Asset Management voor spoorweg infrastructuur ondernemingen van het UIC⁵. Deze richtlijnen zijn een vertaling vanuit de spoorbeheerdersbranche van de specificaties in de internationaal erkende norm PAS 55⁶. Als onderdeel van de openbare ruimte is het beheerplan ook gevormd door de afstemmingsoverleggen welke beheerteam RijnGouwelijn tijdens de realisatiefase heeft gehad met beheerders in de omgeving.

Het beheerplan beschouwt de regionale infrastructuur van de RijnGouwelijn onder de beheerverantwoordelijkheid van de provincie Zuid Holland welke uitvoering van vervoersdiensten mogelijk maken. Het beheerplan beschouwt hierbij de exploitatiefase van de RijnGouwelijn⁷. Met het Provinciale Staten besluit om als provincie zelf de voertuigen voor te financieren teneinde een de vervoersconcessie goed aan te kunnen besteden⁸, wordt in dit beheerplan ook de eigendomsrol van de voertuigen beschouwd.

1.6. Leeswijzer

Dit beheerplan is geschreven vanuit de redeneerlijn wet – beleid – strategie. Omdat bij railsystemen de infrastructuur de voertuigen geleiden en in tegenstelling tot overige vervoersmodaliteiten geen vrij vervoer kennen zijn voor het beheren van de infrastructuur van de RijnGouwelijn de relaties met omgevingsprocessen zeer belangrijk. Hierbij wordt in het beheerplan uitgegaan van de systeemgedachte: het systeem RijnGouwelijn met daarbinnen de infrastructuur, het materieel en de exploitatieprocessen worden op een integrale wijze beheerd. De rol welke DBI heeft als *railsysteembeheerder* van de regionale infrastructuur, safetymanager en toezichthouder op het materieel is gestoeld op het behalen van de prestaties van de RijnGouwelijn als vervoerssysteem. Hiermee wordt de reiziger het beste gediend.

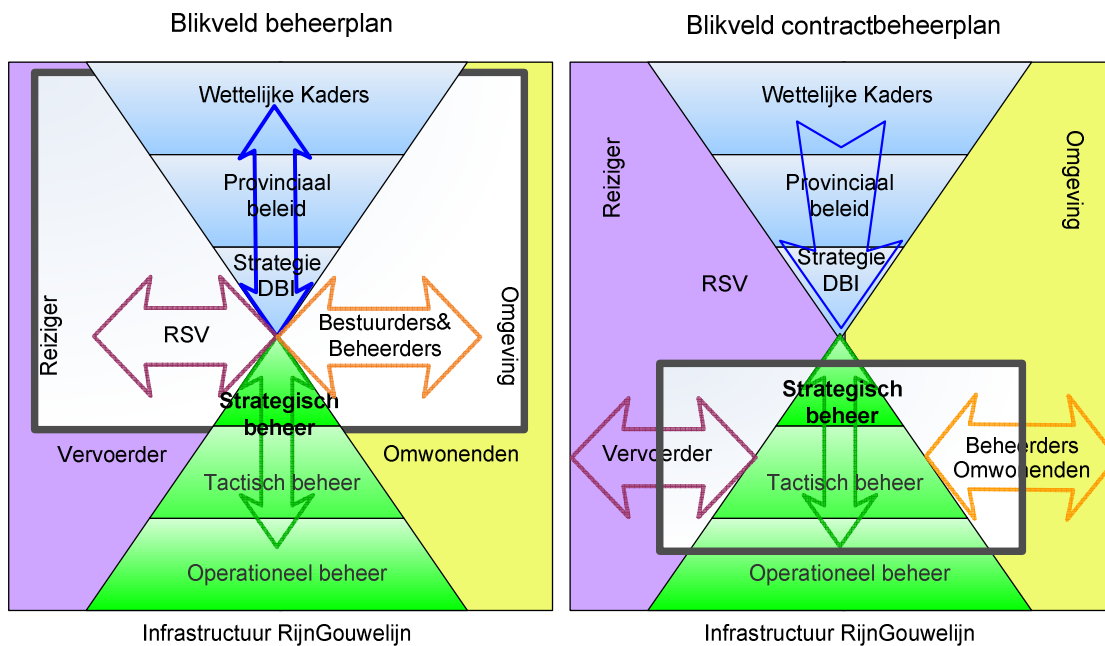
Het bereik van deze omgevingsprocessen en het exploitatieproces is als wit vlak gevisualiseerd in Figuur 3. Dit figuur geeft het blikveld van het beheerplan weer. Vanuit de redeneerlijn wet - beleid – strategie worden reizigers en omgevingsbelangen via respectievelijk bureau RSV en publieke omgeving meegenomen in de wijze waarop het strategisch beheer is vormgegeven. De aansturing op het tactisch- en operationeel beheer wordt nader omschreven in het contractbeheerplan RijnGouwelijn. In Figuur 3 wordt tevens het blikveld van het contractbeheerplan RijnGouwelijn weergegeven.

⁵ Union International de Chemins de Fer, Guidelines for the application of Asset Management in Railway infrastructure Organisations, september 2010

⁶ British Standards Institute, Publicly Available Specification 55, 2008.

⁷ Het beheerplan gaat uit van een in bedrijf zijnde RijnGouwelijn. De projectfasen binnen de realisatie van de RijnGouwelijn zijn in het hoofdrapport buiten beschouwing gelaten. In bijlage 4 is een voorzet gegeven voor voorbereidende activiteiten voor uitvoering van het beheerplan in de realisatiefase van het project.

⁸ PS Besluit amendement A173, dd.15 september 2010



Figuur 3: Blikveld beheerplan Rail en blikveld contractbeheerplan RijnGouwelijn

Overeenkomstig met de beheerplannen wegen en vaarwegen van de provincie Zuid Holland zijn de volgende onderwerpen per hoofdstuk uiteengezet:

Hoofdstuk 2 bevat algemene uitgangspunten waarbinnen de provincie het beheer uitvoert. Het gaat in op de vraag waarom wij beheren, m.a.w. wat is de juridische grondslag van het vaarwegbeheer en de bevoegdheid van de provincie om aanvullende regels te stellen. Zowel de nationale wet- en regelgeving en de provinciale regelgeving worden hier kort toegelicht waaruit de rol van de beheerder naar voren komt.

Hoofdstuk 3 bevat de beleidsuitgangspunten waarbinnen de provincie het beheer uitvoert. Het bestaat uit een beschrijving van de beleidsthema's. In dit hoofdstuk zijn de landelijke en provinciale beleidskaders beschreven. De doelstellingen per beleidsthema worden voorts zo concreet mogelijk geformuleerd,

Hoofdstuk 4 bevat de beheerstrategie waarmee de provincie Zuid Holland invulling geeft aan de wettelijke kaders en het gestelde beleid. De provincie heeft gekozen voor uitbesteding van het tactisch en operationeel beheer aan de markt met behoud van haar strategische beheerdersrol. De strategische beheerdersrol is uitgewerkt aan de hand van een sturings- samenwerkings- en verantwoordingsfilosofie.

De wetgeving uit hoofdstuk 2, het provinciale beleid doorvertaald in beleid rondom het beheer van de RijnGouwelijn in hoofdstuk 3 en de beheerstrategie in hoofdstuk 4 leiden tot een pakket van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de provincie Zuid Holland voor het beheer van de RijnGouwelijn. De organisatie van deze activiteiten wordt ten slotte beschreven in hoofdstuk 5.

2. Juridisch kader beheer RijnGouwelijn

Met de indienststelling van de RijnGouwelijn geeft de provincie Zuid-Holland voor het eerst invulling aan haar bovenlokale rol als spoorwegbeheerder. De taken en bevoegdheden zijn in wet- en regelgeving vastgelegd.

Dit hoofdstuk beschrijft de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

2.1. Provincie Zuid Holland, Spoorwegbeheerder

Beheer van railinfrastructuur is een nieuw werkveld voor de Provincie Zuid Holland. In de afgelopen jaren is in toenemende mate een regiogerichte benadering van openbaar spoorvervoer ontwikkeld. Sinds 1 januari 2007 is de Provincie concessieverlener voor het openbaar vervoer op de spoorverbinding Merwede-Lingelijn⁹. Later dat jaar is hierbij het concessiebeheer van de treindienst Gouda - Alphen toegevoegd.

Voor de RijnGouwelijn is de Provincie naast concessieverlener openbaar vervoer ook de beheerder van de infrastructuur behorende bij de vervoerverbinding.

Voor het beheer van de railinfrastructuur van de RijnGouwelijn tussen Gouda en Katwijk/Noordwijk betreft het een variant waarbij de Provincie verantwoordelijk is voor een deel van de totale corridor. Als provincie zijn wij verantwoordelijk voor het regionaal spoor: Zoeterwoude Elfenbaan tot Katwijk/Noordwijk.

2.2. Nationale Wet-en regelgeving

2.2.1. Juridische grondslag beheerbevoegdheid Provincie Zuid Holland

Beheer van railinfrastructuur is een nieuw werkveld voor de Provincie Zuid Holland. In de afgelopen jaren is in toenemende mate een regiogerichte benadering van openbaar spoorvervoer ontwikkeld. Voor het beheer van de vervoerverbinding tussen Gouda en Katwijk/Noordwijk betreft het een variant waarbij de Provincie verantwoordelijk is voor een deel van de infrastructuur van de totale corridor.

De spoorwegwet van 2003 beschrijft de wettelijke kaders van het hoofdspoorwegennet in Nederland. Het oostelijke deel van de RijnGouwelijn tussen Zoeterwoude Elfenbaan en Gouda is in de Spoorwegwet opgenomen als hoofdspoor¹⁰. Vanuit de spoorwegwet heeft het Rijk de verantwoordelijkheid voor het beheer van deze spoorverbindingen. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft deze beheerconcessie belegd bij ProRail¹¹.

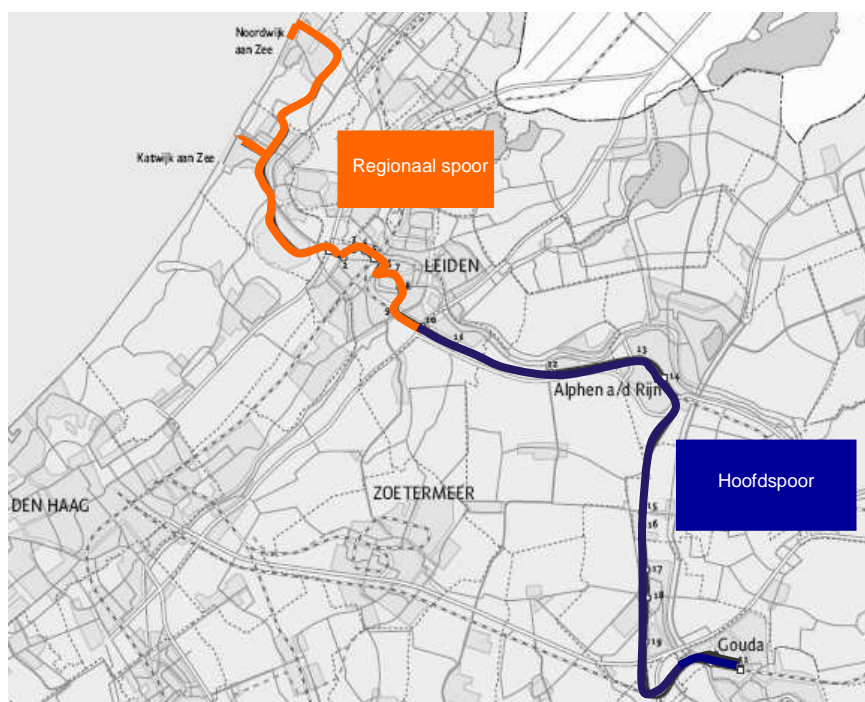
Het westelijke gedeelte van de RijnGouwelijn tussen Katwijk/Noordwijk en Zoeterwoude Elfenbaan is in de spoorwegwet niet benoemd als hoofdspoorweg. Spoorwegverbindingen welke niet vallen onder de

⁹ ProRail is hierbij verantwoordelijk voor het beheer van de infrastructuur. In de realisatieovereenkomst Merwede Lingelijn [bron:] is opgenomen dat De Provincie Zuid Holland is verantwoordelijk voor de meerkosten van het beheer en onderhoud als gevolg van de aanleg van 2 inhaalsporen en 5 nieuwe stations. De Provincie sluit hierbij een overeenkomst met ProRail over de gebruiksvergoeding van de vervoerder.

¹⁰ Dit deel van het tracé wordt vanaf dit punt verder onder de noemer hoofdspoor aangeduid

¹¹ In beginsel heeft de provincie Zuid Holland hier geen zeggenschap in . Hierover dienen afspraken tussen Provincie en ProRail gemaakt te worden

noemer hoofdspoorweg vallen onder een decentrale verantwoordelijkheid¹². De beheerbevoegdheid van de Provincie wordt ontleend uit de Wet aanleg Locaalspoor en tramwegen van 9 juli 1900. Deze bevoegdheid is voor de realisatie van de RijnGouwelijn door de Provincie toegepast om in de betrokken gemeenten het tracé aan te kunnen leggen.



Figuur 4. Verdeling beheerverantwoordelijkheid RijnGouwelijn

2.2.2. Wetgeving gericht op beheer

Wet Lokaalspoor

Voor het beheer van de RijnGouwelijn worden de meeste kaders gesteld in de Wet lokaal spoor. De Wet lokaal spoor wordt op dit moment door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkeld¹³. In deze Ontwerpwet lokaal spoor zijn de wettelijke verplichtingen en bevoegdheden benoemd welke als uitgangspunt dienen voor het veilig en doelmatig beheer van regionale lijnen als de RijnGouwelijn. Met name het aspect veiligheid wordt in deze Wet lokaal spoor uitvoerig behandeld.

Het thema beheerplan zelf komt ook terug in de Wet lokaal spoor. Jaarlijks dient ter uitvoering van de visie een beheerplan van de RijnGouwelijn te worden opgesteld alsook dient met dezelfde frequentie een jaarverslag voor 1 april opgesteld te worden ter verantwoording van de uitgevoerde activiteiten in het afgelopen kalenderjaar. Daarbij stelt de Wet lokaal spoor dat Gedeputeerde Staten tenminste éénmaal per vier jaar een beheervisie vaststellen ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer. Deze visie komt later in dit beheerplan terug in paragraaf 4.1.

¹² Spoorwegen welke vallen onder een decentrale verantwoordelijkheid worden onder de noemer regionaal spoor aangeduid

¹³ Op het moment van schrijven is de Wet Lokaal spoor nog niet definitief vastgesteld. In dit document wordt uitgegaan van een situatie waarbij deze nieuwe Wet Lokaal spoor van kracht is. De laatste stand van zaken is te vinden op:

<http://ec.europa.eu/enterprise/tris/pisa/app/search/index.cfm?fuseaction=getdraft&inum=1690417>

Concept beheerplan Rail – projectorganisatie RijnGouwelijn

Definitief concept, versie 1.0, 28-07-2011

Dit beheerplan geeft invulling aan deze wettelijke verplichtingen.

Naast bovenstaande voorwaarden en verplichtingen als het melden van veiligheidsincidenten en het leveren van informatiedossiers bij infrawijzigingen geeft de Wet lokaal spoor Gedeputeerde Staten ook bevoegdheden. GS heeft de bevoegdheid om de infrastructuur in gebruik te nemen, bevoegdheden om de belangen van de RijnGouwelijn te handhaven, alsook de bevoegdheid om de verleende vergunning voor ingebruikname in te trekken. Alle taken rondom het veilig en doelmatig beheer van de RijnGouwelijn vanuit de Wet lokaal spoor worden in hoofdstuk 5 nader ingevuld.

Vanuit de Wet lokaal spoor wordt verwezen naar overige wetgeving gericht op de het veilig en doelmatig beheren. De Arbeidsomstandighedenwet gaat nader in op veilig en gezond werken, wetgeving gericht op de hoofdtaak en omgeving worden nader toegelicht in paragraaf 2.2.3 en 2.2.4.

Arbeidsomstandighedenwet

Werken in de nabijheid van railinfrastructuur wordt beschouwd als risicovol beroep. Werknemers moeten veilig en gezond kunnen werken en na het werkzame leven gezond van hun pensioen genieten. Om daarvoor te zorgen geeft de Arbeidsomstandighedenwet, kortweg ARBO wet, kaders aan voor veilig werken op alle plekken waar arbeid wordt verricht. De provincie is als werk- en opdrachtgever verantwoordelijk voor het aanbieden van een veilige werkomgeving en zorgdragen voor het aanpakken van gevaren voor de gezondheid van werknemers bij de bron. In het ontwerp van de RijnGouwelijn is hierin al zoveel mogelijk voorzien.

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moet worden voldaan aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn ‚Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiele bouwplaatsen‘. Voor de RijnGouwelijn betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie ‚Maatregelen bijwerken in uitvoering‘ van toepassing.

2.2.3. Wetgeving en richtlijnen gericht op het raakvlak met exploitatie

De RijnGouwelijn is door de provincie gerealiseerd met als hoofdtaak het vervoeren van personen. De RijnGouwelijn wordt gekenmerkt vanwege het vervoersconcept tram-trein: het voertuig heeft hierbij formele status tram op regionaal spoor en formele status trein op hoofdspoor. Deze paragraaf gaat in op de wetgeving en richtlijnen op het raakvlak tussen exploitatie en beheer.

De Wet Personenvervoer 2000 stelt voorwaarden aan de hoofdtaak wat leidt tot afstemming tussen vervoer en beheer, de wegenverkeerswet en het normenkader veiligheid lightrail stelt daarnaast specifieke voorwaarden aan de beheerder omtrent veiligheidsaspecten.

Wet personenvervoer 2000

In de Wet lokaal spoor is bepaald dat de provincie concessie verlener is voor het regionaal spoor gedeelte van de RijnGouwelijn op basis van de Wet personenvervoer 2000. Als gevolg hiervan is de provincie naast beheerder van de infrastructuur ook verantwoordelijk als OV-autoriteit van de RijnGouwelijn. De provincie heeft als concessieverlener reeds ervaring met het busvervoer in de regio, het regiotaxi vervoer en personenvervoer over water (POW). Met de komst van de RijnGouwelijn en de Merwede-Lingelijn is de provincie als OV-autoriteit verantwoordelijk voor vier modaliteiten.

De Wet personenvervoer geeft de consumentenorganisaties reizigersinspraak bij het voorstellen van een nieuwe dienstregeling. Hierdoor worden de belangen van de reiziger meegenomen wanneer bijvoorbeeld een nieuwe dienstregeling wordt opgesteld. De Wet Personenvervoer 200 gaat niet in op een directe relatie tussen consumentenorganisaties en beheer.

Samen met de verplichting vanuit de Wet lokaal spoor om beheerovereenkomsten op te stellen waarin de beheerders in de omgeving is vanuit de wet geregeld dat voor exploitatie en beheer alle belangrijke stakeholders vertegenwoordigd zijn voor het bijstellen van het exploitatiemodel.

Wegenverkeerswet

Daar waar de voertuigen op niet afgeschermd gebied rijden en onderdeel uitmaken van de openbare ruimte zijn de Wegenverkeerswet 1994 en het reglement Verkeersregels en Tekens 1990 van toepassing op de RijnGouwelijn.

Normenkader veiligheid lightrail

In 2002 is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het Normenkader Veiligheid Lightrail opgesteld. Deze handreiking voor veilige exploitatie van de RijnGouwelijn is bij de aanleg van toepassing verklaard. Het Normkader Veiligheid Lightrail is gericht op het beheersen van de veiligheid van lightrail als systeem. Het document bevat de veiligheidseisen voor de ontwikkeling en exploitatie van lightrailsystemen. Veiligheid is vooral van belang bij de vele raakvlakken tussen het exploitatieproces, het onderhoud van de infrastructuur en de voertuigen, de systemen in de baan en in het voertuig en de verkeersleiding. Het normenkader biedt handvatten voor decentrale overheden om het regionale spoor veilig te exploiteren. De kaders met betrekking tot het veiligheidsniveau heeft het Ministerie Verkeer en Waterstaat in 2004 vastgelegd in de Tweede Kadernota voor het railvervoer; Veiligheid op de Rails¹⁴. Deze kadernota heeft als doelstelling het permanent verbeteren van de veiligheid door het stellen van normwaarden voor doelgroepen waar een veiligheidsrisico bij optreedt.

2.2.4. Wetgeving en richtlijnen gericht op het beheersen van de omgevingskwaliteit

In de vorige paragrafen is ingegaan op wettelijke kaders ten aanzien van het beheer van de infrastructuur van de RijnGouwelijn en wettelijke kaders rondom exploitatie van de RijnGouwelijn welke invloed hebben op het beheer van infrastructuur. Naast deze kaders bestaat uitgebreide wetgeving rondom het beheersen van de omgevingskwaliteit waar de RijnGouwelijn invloed op kan hebben. De wet milieubeheer en de wet geluidhinder zijn hierbij de meest belangrijke wettelijke kaders. Hiernaast zijn voor de meest opvallende omgevingsthema's trilling en EMC landelijke richtlijnen van toepassing verklaard voor de RijnGouwelijn¹⁵.

Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer (Wm) stelt kaders in de vorm van voorkoming of beperking van overlast, hinder of schade, gevolgen voor het milieu, alsmede aantasting van het karakter of de functie van objecten of gebieden. In de Wet milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze

¹⁴ Als provincie heeft zich geconformeerd aan de tweede kadernota. Onderzoek naar de gevolgen en consequenties van een nieuwe kadernota worden uitgevoerd door de PORGL en zijn nog niet opgenomen in het beheerplan.

¹⁵ Deze wettelijke kaders en richtlijnen benoemd in het Programma van Eisen RijnGouwelijn 4.0

stoffen, die in dit kader kunnen vrijkomen bij het onderhoud aan de RijnGouwelijn, mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht.

In het kader van beheer van de RijnGouwelijn valt hierbij bijvoorbeeld te denken aan fijnstofemissie als gevolg van bovenleidingslijtage in relatie tot oppervlaktewater en effecten als gevolg van het slijpen van spoorstaven in stedelijke omgeving (slijpsel op auto's). Er wordt echter een uitzondering gemaakt voor secundaire grondstoffen welke in de GWW sector (grond, weg en waterbouw) worden toegepast. Deze materialen mogen wel worden gebruikt indien ze worden aangewend overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit.

Wet geluidhinder

Wiel-railcontact en het slijpen van sporen¹⁶ zijn voorbeelden van bronnen welke invloed hebben op de omgeving en gebonden zijn aan wettelijke kaders. De Wet Geluidhinder (Wgh) en het Besluit Geluidhinder zijn van toepassing op de RijnGouwelijn. De Wet geluidhinder biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder door middel van zonering. De reikwijdte van de Wet geluidhinder is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidszone) langs spoorwegen. Binnen deze geluidszone zijn de regels van de Wet geluidhinder van toepassing. Deze gaat uit van een gemiddelde hoeveelheid geluidhinder. Het Besluit Geluidhinder (voorheen Besluit Geluidhinder Spoorwegen) geeft aanvullende bepalingen voor het beheersen van spoorweglawaai bij aanleg of wijzigingen aan de railinfrastructuur.

SBR richtlijn trilling

In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen, zoals die wel bestaat voor de geluidhinder (bovengenoemde Wet geluidhinder). Dit betekent niet dat bij het beheer van de RijnGouwelijn het aspect trillingen geen aandacht behoeft. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling. De SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" wordt hierbij als kader gesteld. Voor het beheer zijn voertuigeigenschappen het wiel-railcontact van belang bij het ontstaan en doorgeven van trillingen naar de omgeving (de bodem en in stedelijk gebied de naastgelegen bebouwing). Op basis van de SBR-richtlijn kan onderzoek gedaan worden naar de reikwijdte van de desbetreffende trillingsbron en zijn richt- en streefwaarden voor de beoordeling van trillingshinder genoemd.

EMC: EN 50121

Elektro Magnetische Compatibiliteit (EMC) is het vermogen van het railvervoersysteem om naar behoren te kunnen functioneren zonder de omgeving te storen, en zonder door andere gestoord te worden. Het regionaal spoor en de voertuigen zijn gebonden aan Europese normering, vastgelegd in EN 50121. De emissie- en immuniteitsaspecten van met name de tractie-voedingsinstallaties op de RijnGouwelijn zijn aan bandbreedten gebonden. In het beheer van de voertuigen en de infrastructuur moet de emissie- en immuniteitsbandbreedten voor de RijnGouwelijn als systeem worden beheerd.

2.3. Provincie Zuid Holland: regie over de corridor

Als Provincie leggen wij de ruimtelijke en juridische basis voor het hele tracé van het regionaal spoor van de RijnGouwelijn vast in een inpassingsplan. Dit inpassingsplan wordt opgesteld door de

¹⁶ Zowel positief, ter voorkoming van overschrijding geluids- en trillingsnormen als gevolg van wiel-railcontact en negatief als gevolg van geluidproductie tijdens de uitvoering van slijpwerkzaamheden



Projectorganisatie RijnGouwelijn in de ontwerpfase. Door dit provinciale bestemmingsplan hebben wij de regie over de gehele corridor tussen Zoeterwoude en Katwijk/Noordwijk. Deze regierol maakt het mogelijk om eenduidigheid in beheer en exploitatie te behouden. Voor de corridor ten oosten van Zoeterwoude hebben wij als concessieverlener met ProRail afspraken gemaakt om deze eenduidigheid ook hier zichtbaar te laten zijn. Zo blijft de reiziger de RijnGouwelijn zien als één vervoercorridor.

3. Beleidskader

Vanuit de wet lokaal spoor heeft de provincie de verplichting om het beheerbeleid in de vorm van prestatienormen functioneel vast te leggen. Dit doet de provincie door met de wettelijke kaders en richtlijnen als uitgangspunt het provinciale beleid rondom openbaar vervoer te operationaliseren in prestatienormen voor het beheer van de RijnGouwelijn.

3.1. Beleid ten aanzien van openbaar vervoer

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 (PVVP) staat de provinciale beleidsvisie beschreven tot 2020. Deze visie gaat uit van een beheerste groei van de mobiliteit, waarbij de wensen van de gebruiker het uitgangspunt zijn. Daarnaast wordt het belang onderstreept van goede leefbaarheid en verkeersveiligheid. Netwerken van de verschillende wegbeheerders en vervoerwijzen moeten een samenhangend en op elkaar afgestemd product aanbieden. Samenwerking op het gebied van kennis en netwerken staat centraal.¹⁷

In de nota 'Operationalisering Openbaar Vervoer' worden de strategische doelstellingen geformuleerd voor de ontwikkeling van het OV in de Provincie Zuid Holland .

In de nota zijn ondermeer de volgende concrete doelstellingen opgenomen:

1. Verbeteren van:
 - De vervoer kwaliteit en samenhang met het openbaar vervoer voor de reizigers;
 - De kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer;
 - De sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
 - De toegankelijkheid van het openbaar vervoer;
 - De leefbaarheid en verkeersveiligheid.
2. Optimaliseren van:
 - Aansluiting op het Zuidvleugelnet om samenhang in het stelsel te bevorderen;
 - Efficiënte inzet van de exploitatiebijdrage en bevorderen van de invulling van openbaar vervoerdiensten op basis van wensen van gebruikers.
3. Garanderen van:
 - Bereikbaarheid van stedelijke gebieden als alternatief voor de auto op voornamelijk filegevoelige relaties;
 - Een minimum niveau aan bereikbaarheid om daarmee maatschappelijke participatie en ontplooiing te stimuleren;
 - Zoveel mogelijk lijngebonden openbaar vervoer.
4. Stimuleren van spreiding van de vraag naar openbaar vervoer over de dag en het bevorderen van multimodaal vervoer;
5. Versterken van de ruimtelijke economische structuur.
6. Zorg dragen voor een voor de reizigers rechtvaardig tariefniveau.

¹⁷ Strategisch bedrijfsplan DBI 2008-2011: Netwerkmanagement: Het regisseren van de mobiliteit vanuit de gedachte dat er een integraal netwerk bestaat van wegen, vaarwegen en OV-verbindingen, ongeacht welke organisatie daarover het beheer voert.

Ketenmobiliteit en een samenhang in het netwerk is waar de provincie voor staat. De provincie Zuid Holland onderschrijft de kwaliteitskenmerken welke in het rapport 'belofte aan de reiziger' door het OV-bureau Randstad zijn opgesteld¹⁸. Hierbij wordt uitgegaan van een randstedelijk HOV netwerk, het zogenoemde merknaam R-net met bijbehorende productformule, waarvan de RijnGouwelijn een netwerkschakel is. Randstadnet richt zich op:

- Hoge frequentie: minstens zes keer per uur in de spits, daarbuiten en in het weekend vier keer per uur;
- Hoge kwaliteit en comfort: geen rituitval, voertuigen vertrekken op tijd;
- Goede vervoersfaciliteiten: met OV-fiets, deelauto's, langere openingstijden van de fietsenstallingen en meer en betere P+R-terreinen;
- Actuele reisinformatie voor én tijdens de reis.



Figuur 5: uitsnede van kaart randstadnet 2028 met daarop de RijnGouwelijn als HOV tramverbinding, het logo R-net en een voorbeeld voertuigbranding R-net

3.2. Doelstellingen RijnGouwelijn

De RijnGouwelijn heeft tot doel de groei van de automobiliteit in de regio te beperken en het gebruik van het openbaar vervoer te verbeteren. Daarnaast is de aanleg van de RijnGouwelijn een impuls voor de lokale en regionale economische ontwikkelingen waarbij de mogelijkheid ontstaat de ruimtelijke ontwikkelingen te structureren.

¹⁸ Brief met reactie op Randstadnet van Gedeputeerde Van Dijk aan OV bureau Randstad dd. 31-08-2010
 Concept beheerplan Rail – projectorganisatie RijnGouwelijn
 Definitief concept, versie 1.0, 28-07-2011



Figuur 6: tracékaart RijnGouwelijn



RijnGouwelijn

De RijnGouwelijn fungeert hierbij als HOV-backbone voor het openbaar in de regio Holland Rijnland met de volgende kenmerken, zie Figuur 7.

• **Frequent**

Dienstregeling uit je hoofd leren? Vergeet het maar! De trams rijden zo vaak dat je nooit lang hoeft te wachten. Ieder kwartier gaan ze in beide richtingen en in Leiden elke 7.5 minuut. Later uit te breiden naar 6 x per uur, in Leiden 12 x per uur

• **Zonder overstap!**

Stap uit voor de deur van je bestemming: musea, winkelcentra, kantoor- en bedrijvenparken, scholen en het strand.

• **Betrouwbaar**

De RijnGouwelijn rijdt voor 95% over een vrije baan. Straten waarin auto en tram de weg delen, worden autoluw gemaakt.

• **Makkelijk instappen**

De vloer van de tram sluit aan op het perron. Ideaal voor rolstoelen, buggy's en rollators.

• **Goed geïnformeerd**

Actuele reisinformatie: op elke halte hangt een digitaal bord dat laat zien wanneer de eerstvolgende tram arriveert.

• **Comfortabel**

De RijnGouwelijn rijdt met het modernste materieel: geruisloos en stabiel dankzij de nieuwste technieken.

• **Extra keus**

*Nu: per fiets, trein, bus of toch maar met de auto?
Straks: per fiets, trein, bus, auto, of gewoon lekker snel en comfortabel met de tram!
Steeds meer mensen maken slim gebruik van de mogelijkheden tussen auto en OV.*

Figuur 7: Voordelen van de RijnGouwelijn als onderdeel van de publieke voorlichting, bron: afdeling communicatie Projectorganisatie RijnGouwelijn

3.3. **Beleid ten aanzien van beheer RijnGouwelijn**

3.3.1. **Systeemdenken**

Om de prestatie van de infrastructuur van de RijnGouwelijn te kunnen beschouwen, kijkt de provincie niet alleen naar de technische kwaliteit van de infrastructuur zelf, maar kijkt zij in het kader van systeemdenken breder naar de omgeving waarbinnen de infrastructuur haar functie uitvoert. De railinfrastructuur is een onderdeel van het railvervoersysteem. Het railsysteem is een verzameling van alle elementen welke railvervoer mogelijk maken, vastgelegd in het vervoersconcept tram-trein.

In dit vervoerconcept zijn de RijnGouwelijnvoertuigen op het regionale spoor tussen Zoeterwoude Elfenbaan en Katwijk de enige gebruikers van de infrastructuur en gedragen de voertuigen zich als trams. Dit in tegenstelling tot het hoofdspoorgedeelte met gemengd vervoer: naast de RijnGouwelijnvoertuigen rijden er op het baanvak Leiden – Alphen intercity's en op het baanvak Alphen – Gouda goederentreinen. Hier hebben de RijnGouwelijnvoertuigen de formele status van een trein.

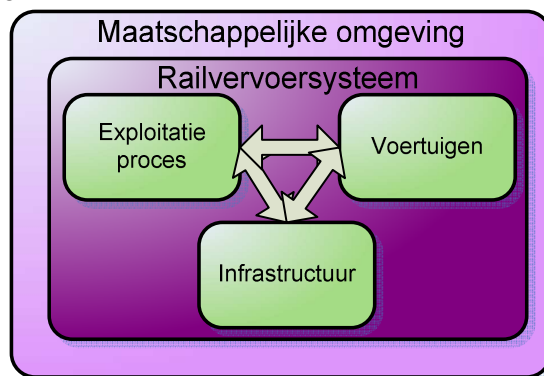
Op het deel tussen Zoeterwoude en Katwijk is het mogelijk om te rijden op regelmaat. Hierbij zorgt de provincie voor een frequent aanbod van RijnGouwelijnvoertuigen waarbij geen dienstregeling nodig is. Op het hoofdspoorgedeelte worden de RijnGouwelijnvoertuigen toegelaten in vooraf vastgestelde tijdslots. Hier wordt gereden op stiptheid.



Figuur 8: twee vervoersysteemconcepten op de RijnGouwelijn

De RijnGouwelijn wordt door de PORGL gerealiseerd op basis van deze vervoerconcepten. De prestatie van het vervoersysteem is vastgelegd in het Programma van Eisen 4.0 (PvE 4.0). Deze eisen zijn vertaald in de systemen welke vervoer mogelijk maken, te weten:

- Exploitatie, dienstregeling, lijnvoering, verkeersleiding;
- Infrastructuur,
- Voertuigen, de trams



Bovenstaande drie pijlers van het railvervoersysteem, ook wel trias mobilita genoemd, ziet de provincie als onderdeel van een maatschappelijke omgeving. Hierbij heeft het vervoersysteem als doel een afgesproken vervoerskwaliteit, dit is "de functionaliteit", te leveren met oog voor beleidsthema's.

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op deze functionaliteit en beleidsthema's behorend bij het vervoersysteem RijnGouwelijn en de uitwerking naar prestatienormen¹⁹ binnen de scope en invloedssfeer van de beheerverantwoordelijkheid van de provincie: de infrastructuur op het regionaal spoor van de RijnGouwelijn en het toezicht op het beheer van de RijnGouwelijnvoertuigen welke over de hele corridor Gouda – Katwijk rijden.

In het integraal programma van eisen van de RijnGouwelijn²⁰ zijn 40 topeisen benoemd welke betrekking hebben op het beheer van de RijnGouwelijn. In de volgende paragraaf worden de prestatienormen binnen het verantwoordelijkheidsgebied van de beheerder nader toegelicht.

3.3.2. Functionaliteit en beleidsthema's vervoersysteem

De reiziger staat centraal voor de provincie. De functionaliteit van het vervoersysteem draagt bij aan de garantie voor regionale bereikbaarheid en drukt de provincie uit in de volgende prestatienormen:

- **Beschikbaarheid:** Met hoogwaardig openbaar vervoer staat de provincie voor een afgesproken ritbeschikbaarheid (ook wel dienstregelinguren genoemd) en de toegankelijkheid tot de RijnGouwelijn. Met ritbeschikbaarheid wordt de mate waarbij volgens de vervoerconcessie kan worden gereden. De provincie streeft naar een ritbeschikbaarheid over de complete vervoercorridor van Gouda – Katwijk/Noordwijk van minimaal 97 % binnen 5 jaar na ingebruikname. Dit houdt in dat maximaal 3 % van de diensten binnen het exploitatievenster de dienstregeling uitvalt.
- **Ritbetrouwbaarheid:** ook wel punctualiteit genoemd, wordt op de RijnGouwelijn op twee verschillende manieren door de reiziger ervaren. Op het regionale spoor tussen Zoeterwoude Elfenbaan en Katwijk staat ritbetrouwbaarheid voor de mate waarin met gelijke intervallen kan worden gereden zodat reizigers erop kunnen vertrouwen dat de volgende tram snel aankomt. Op het hoofdspoorgedeelte wordt ritbetrouwbaarheid gezien als de mate waarin het voertuig het tijdslot volgens dienstregeling haalt. De RijnGouwelijn streeft naar een betrouwbaarheid van minimaal 95 %. Dit houdt in dat minimaal 95 % van de aankomsten plaatsvindt binnen 2 min. na het aankomsttijdstip volgens de dienstregeling. Wanneer een dienst een vertraging heeft van de opvolgtijd tussen twee diensten of meer, geldt deze eerste dienst als uitgevallen.
- **Comfort:** Op de RijnGouwelijn beleeft de reiziger een comfortabele rit, comfort²¹ is hierbij niet uit te drukken onder één noemer, maar bestaat uit diverse indicatoren voor comfortbeleving. Voorbeelden daarvan zijn: reinheid en goede bereikbaarheid van stations en voertuigen, informatievoorziening, zitplaatskans, geluidsniveau en trillingen in het voertuig, rijgedrag van de bestuurder en de ligging van het spoor. De invloed van de twee laatstgenoemde voorbeelden wordt vaak gerefereerd aan het koffiekopcriterium: wanneer een vol kopje koffie zonder morsen in een voertuig kan blijven staan, beleeft de reiziger een comfortabele rit.
- **De klanttevredenheid:** De reiziger staat centraal voor de provincie. Om te toetsen en te sturen dat de RijnGouwelijn blijft voldoen aan de verwachtingen rondom hoogwaardig openbaar vervoer van de gebruikers, betreft de provincie de tevredenheid van reizigers en dus het

¹⁹ Omdat de RijnGouwelijn ten tijde van het opstellen van dit beheerplan nog niet is gerealiseerd en het systeemgedrag nog niet bekend is, kunnen de beleidsthema's nog niet worden uitgewerkt in kwantitatief meetbare prestatie indicatoren (ook wel Key performance indicators, KPI's). streefbeeld en kwaliteitsniveaus zoals bij de beheerplannen wegen en vaarwegen Een ontwikkelingsstap hierin is het uitwerken van de functie en beleidsthema's in prestatienormen zoals vermeld in de Wet Lokaal spoor, artikel 17. De doorontwikkeling van deze prestatienormen naar KPI's valt buiten de scope van deze versie van het beheerplan.

²⁰ Programma van Eisen versie 4.0

²¹ In het programma van eisen van de RijnGouwelijn wordt comfort als onderdeel van de topeis kwaliteit beschouwd, naast comfort zijn diverse ontwerpeisen zoals kruissnelheid, perronbreedte en vandalismebestendigheid als onderliggende eisen benoemd. Deze ontwerpeisen worden als een gegeven beschouwd vallen niet in het invloedsgedrag van beheer.

aanzien van de RijnGouwelijn in haar algemene monitor openbaar vervoer binnen het kennisplatform verkeer en vervoer.

Naast de functionaliteit van het vervoersysteem, is de volgende uitwerking van beleidsthema's voor de provincie op de RijnGouwelijn van toepassing.

Veiligheid

Met het Normdocument Veiligheid Lightrail als uitgangspunt heeft de provincie haar beleid rondom veiligheid vastgelegd in het integraal veiligheidplan (IVP)²². Hierin is vastgesteld aan welke veiligheidsdoelstellingen de RijnGouwelijn moet voldoen en welke toezichthouders hiervoor verantwoordelijk zijn. Het beleid rondom veiligheid in de spoorsector heeft als uitgangspunt de gedachte dat elke dode in of door het railvervoer er een te veel is. Absolute veiligheid bestaat echter niet. Er blijft altijd een kans dat er ongevallen plaatsvinden, waarbij personen gewond raken of overlijden. Het volledig willen uitsluiten van elk risico is hierbij niet reëel. Als onderdeel van het veiligheidsbeleid maakt de provincie altijd de afweging tussen de effectiviteit en de haalbaarheid van de maatregelen in relatie tot de kosten op basis van het ALARP-principe: "As low as reasonably practicable". Hiermee wordt gedefinieerd welk niveau van veiligheid voldoende wordt geacht.

De veiligheidsdoelstellingen voor de realisatie van de RijnGouwelijn zijn in het IVP geformuleerd. Het IVP richt zich bij de definiëring van de veiligheidsdoelen op zeven risicogroepen:

- **Reizigers** van de RijnGouwelijn;
- **Personeel** werkzaam voor de RijnGouwelijn;
- **Hulpverleners**;
- **Weggebruikers** van wegvakken en kruisingen waar de RijnGouwelijnvoertuigen als een verkeersdeelnemer zich tussen het overige verkeer begeeft;
- **Overweggebruikers** die de RijnGouwelijn kruisen op een overweg;
- **Onbevoegden** of in de nabijheid van de RijnGouwelijn, zijnde niet suïcidalen;
- **Suïcidalen**.

In het veiligheidsconcept RijnGouwelijn heeft de provincie afspraken gemaakt met betrokken gemeenten en hulpdiensten over de invulling van deze veiligheidsdoelen. Doelstellingen hierbij zijn de zelfredzaamheid, tijdige stabilisatie van gewonden en het niet beïnvloeden van hulpdiensten.

Naast het bewijs van veiligheid voor de bovengenoemde zes risicogroepen heeft de provincie ook beleid opgesteld ten aanzien van sociale veiligheid. Sociale veiligheid wordt in dit beheerplan verder behandeld onder het thema leefbaarheid.

Leefbaarheid en duurzaamheid

De RijnGouwelijn draagt bij aan een leefbare omgeving in de vorm van het aanbieden van een kwalitatief hoogwaardig stedelijk netwerk dat in balans is met de omgeving (verdichting ten behoeve van behoud van de open ruimte). Hierbij worden de negatieve invloeden van een hoogwaardig openbaar vervoer systeem op de leefbaarheid beheerst. De provincie hecht waarde aan de sociale veiligheid, een positieve veiligheidsbeleving en heeft als hoofddoelstelling '*Het verminderen van het slachtofferschap (objectief) en het verbeteren van de veiligheidsgevoelens (subjectief) van reizigers en personeel in en rond het openbaar vervoer.*²³ De inrichting van het beheer van de infrastructuur en de voertuigen heeft hierbij invloed op de sociale veiligheid.

²² De veiligheidsdoelstellingen voor het beheer zullen in het Exploitatie Veiligheidsplan (EVP) worden geformuleerd. Het EVP wordt nog opgesteld door de PORGL. Het IVP wordt nu als uitgangspunt gehanteerd.

²³ Uitvoeringsprogramma Sociale veiligheid Openbaar vervoer 2010 – 2014

Buiten staand beleid rondom de positieve veiligheidsbeleving van reizigers en medewerkers is bij de introductie van een nieuwe lijn ook een positieve veiligheidsbeleving van de omgeving een belangrijke waarde. Naast een positieve veiligheidsbeleving wordt het geluid- en trillingsniveau bij aanleg tijdens exploitatie gehandhaafd zodat hinder voor omgeving wordt voorkomen. Meldingen vanuit de omgeving worden hierbij vlot en adequaat afgehandeld. Voor de gemeenten is vanuit de Wet milieubeheer hierin een belangrijke rol weggelegd inzake het opstellen van “geluidkaarten”.

Duurzaamheid gaat hierbij verder en kan worden beschouwd als leefbaarheid voor iedereen met een relatie tot de RijnGouwelijn, nu en in de toekomst. Hierbij is duurzaamheid breder dan alleen milieu, maar gaat het om de drie-eenheid people-planet-profit.

Bij people gaat het om de duurzame ontwikkeling van kennis, sociale veiligheid voor de reizigers en het hebben van een veilige werkomgeving voor baanmedewerkers. Onder profit wordt de waarde van de RijnGouwelijn als HOV verbinding op een duurzame omgeving bedoeld en gaat het ook om de maatschappelijke kosten van de exploitatie (zie kostendekkingsgraad hieronder). Met planet tenslotte kijkt duurzaamheid naar het milieuaspect, planet binnen people-planet-profit.

In het PVVP hanteert de provincie onder de noemer ‘beheerst groeien’ duurzaamheid als leidend principe. Dit betekent dat bij de planning, aanleg, beheer en het gebruik van de infrastructuur gekozen wordt voor de oplossingen die het milieu zo min mogelijk belasten. Indien mogelijk genieten onderhoudsvrije maatregelen de voorkeur.

Het coalitieakkoord 2007 - 2011 heeft als motto 'duurzaam denken, dynamisch doen' en geeft aan dat de provincie werkt met een integraal innovatieprogramma voor Zuid Holland, met duidelijke prioriteiten en toegevoegde waarde, gericht op economische clusters en duurzaamheidsdoelstellingen waarin o.a. milieu, infrastructuur, energie en klimaat een plek krijgen. Het actieprogramma duurzame Innovatie, aangekondigd in het coalitieakkoord, wordt gericht op de provinciale hoofdtaken en gekoppeld aan de daarbij behorende beleidsvorming (waaronder de Provinciale Structuur Visie) en bestaande uitvoeringsprogramma's. Het actieprogramma Duurzame Innovatie maakt het coalitieakkoord operationeel en de provincie zichtbaar.

Concrete duurzaamheids doelstellingen uit Coalitieakkoord 2007-2011:

- Een CO2-reductie van 20% in 2020;
- een aandeel duurzame energie van 20% in 2020;
- een energiebesparing van 20% in 2020;
- bij de provinciale organisatie een CO2 neutrale huishouding;
- 100% duurzame aanbesteding in 2010.

De RijnGouwelijn draagt bij aan bovenstaande duurzaamheidsdoelstellingen door bij het organiseren en uitvoeren van beheeractiviteiten focus te hebben op²⁴:

- Bevorderen van het gebruik van duurzame bronnen;
- Bevorderen van het gebruik van hernieuwbare materialen;
- Beperken van milieuschadelijke emissies;
- Bevorderen van het gebruik van natuurlijke materialen;
- Beperken van hinder voor de leefomgeving;
- En het creëren van nieuwe kennis omtrent duurzaam beheer.

²⁴ Dit betreffen subthema's van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW welke de provincie bij aanleg van de RijnGouwelijn van toepassing heeft verklaard.

Kostendeckingsgraad

Voor de RijnGouwelijn is de provincie als vervoersautoriteit opbrengstverantwoordelijk en heeft de provincie de doelstelling dat 50% van de exploitatie kostendekkend is binnen vijf jaar²⁵. Dit met als achterliggende doelstelling dat de reiziger een maatschappelijk acceptabele gebruiksvergoeding betaalt voor het gebruik van de RijnGouwelijn. Deze kostendeckingsgraad wordt als doelstelling aan de vervoerder meegegeven en is kaderstellend bij het vaststellen van de prestatie-eisen voor infrastructuur en voertuigen. De provincie stuurt aan de hand van het PVE 4.0 op het optimaliseren van de totale kosten van aanleg en beheer en handelt hierbij volgens de eisen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Belangrijk hierbij is de begroting en de verantwoording transparant en voorspelbaar zijn zodat Gedeputeerde en Provinciale Staten het juiste financiële beleid kunnen vormen bij het beheer van de RijnGouwelijn.

De bovenstaande waarden van de RijnGouwelijn vormen de uitgangspunten voor de prestatienormen voor het beheer van de regionale infrastructuur en het toezicht op het beheer van de voertuigen.

3.3.3. Prestatienormen infrastructuur en voertuigen

Voor het beheer van de infrastructuur en het toezicht op voertuigen zijn de wettelijke kaders en provinciaal beleid vanuit het vervoersysteem vertaald in prestatienormen voor de infrastructuur en de voertuigen. Deze prestatienormen worden uitgelegd aan de hand van de term RAMS zoals omschreven in de Europese Norm 50126. RAMS is een acroniem voor Reliability, Availability, Maintainability and Safety voor de prestatienormen:

1. infrabetrouwbaarheid en voertuigbetrouwbaarheid;
2. infrabeschikbaarheid en voertuigbeschikbaarheid;
3. infraonderhoudbaarheid en voertuigonderhoudbaarheid;
4. infraveiligheid en voertuigveiligheid.

Naast deze vier bovengenoemde prestatienormen heeft de provincie Zuid Holland als eindverantwoordelijke voor het beheer van de infrastructuur en de voertuigen de wettelijke kaders en Provinciaal beleid vertaald in een drietal aanvullende prestatienormen voor het beheer van de infrastructuur en de voertuigen, te weten:

1. Gezondheid;
2. Milieu;
3. Levensduurkosten.

De onderwerpen comfort en leefbaarheid (in deze context duurzaamheid) zijn hierbinnen ondergebracht. In deze paragraaf worden de bovengenoemde zeven prestatienormen (RAMSHE-LCC) voor de infrastructuur van het regionaal spoor en de RijnGouwelijnvoertuigen nader toegelicht.

Infrabetrouwbaarheid en voertuigbetrouwbaarheid

In combinatie met de betrouwbaarheid die ProRail garandeert op het hoofdspoor is De betrouwbaarheid van de infrastructuur van het regionaal spoor voldoende om ervoor te zorgen dat de infrastructuur de aankomstbetrouwbaarheid voor de reizigers van 95% binnen 2 minuten kan garanderen.

²⁵ Bron: Programma van eisen 4.0

De norm voor regionaal spoor houdt het volgende in: de waarschijnlijkheid dat de infrastructuur de beschikbaar is gedurende een bepaald tijdsinterval, ook wel de Mean Time Between Failures (MTBF) genoemd.

Nu is betrouwbaarheid dat de infra “het doet” niet op ieder moment en op iedere locatie even belangrijk. Het beleid van de provincie is erop gericht dat verstoringen met een grote impact voor de reiziger meer aandacht hebben dan verstoringen waarbij de invloed voor de reiziger gering is teneinde een zo hoog mogelijke ritbeschikbaarheid en -betrouwbaarheid te garanderen.

Infrabeschikbaarheid en voertuigbeschikbaarheid

De infrastructuur is beschikbaar wanneer exploitatief vervoer over de RijnGouwelijn mogelijk is. Binnen de exploitatievensters streeft de RijnGouwelijn naar een beschikbaarheid van minimaal 97 % binnen 5 jaar na ingebruikname over de complete corridor tussen Gouda en Katwijk.

De niet-beschikbaarheid van 3% is hierbij een optelsom van de niet beschikbaarheid van de RijnGouwelijn infrastructuur (maximaal 1%) en voertuigen (ook maximaal 1%), met de niet beschikbaarheid als gevolg van exploitatieprocessen en als gevolg van hinder door andere weggebruikers.

De provincie is als beheerder verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van haar eigen infrastructuur en voertuigen en kan invloed uitoefenen op de exploitatieprocessen hinder van overige weggebruikers, denk bij het laatste bijvoorbeeld aan voertuigen welke geparkeerd staan op de trambaan in stedelijke omgeving en aan de uitwerking van de voorrangregeling voor de trams.

De niet beschikbaarheid van de eigen infrastructuur en voertuigen is op te delen in geplande niet-beschikbaarheid (de TVP-claim ten behoeve van onderhoud) en ongeplande niet-beschikbaarheid (verstoringen). Het aantal, de duur en de impact van de verstoringen maakt onderdeel van de boven beschreven betrouwbaarheid en de benodigde vensters voor onderhoud zijn de kaders voor onderhoudbaarheid.

Voorspelbaarheid in een beschikbare infrastructuur en voertuigen is sterk van invloed op de klanttevredenheid van de reiziger. De provincie wil betrouwbaar en transparant zijn richting de omgeving, hierbij is het beleid dat onderhoud planmatig wordt uitgevoerd en dat het aantal ongeplande verstoringen minimaal is.

Onderhoudbaarheid

De RijnGouwelijn is zo ontworpen dat de infrastructuur en voertuigen in het geval van onderhoud snel weer in dienst kan worden gesteld. De infrastructuur RijnGouwelijn is gerealiseerd zodat onderhoud kan worden uitgevoerd binnen de volgende tijdvensters:

- exploitatiegebonden onderhoud: bruto vier aaneengesloten nachturen per etmaal gedurende 260 werkdagen per jaar
- niet-exploitatiegebonden onderhoud: 24 uur per etmaal gedurende 260 dagen per jaar.

Veiligheid en gezondheid

De provincie staat voor een veilig beschikbaar spoor voor gebruikers, medewerkers en omgeving. Het normdocument Veiligheid Lightrail houdt voor infrastructuur de veiligheid voor de gebruikers de veilige bereikbaarheid van de voertuigen en veilige berijdbaarheid van het spoor in. Hierbij gaat het om het

voorkomen van botsingen en ontsporingen en een veilige toegang tot de haltes en voertuigen, ook in het geval van calamiteiten²⁶.

Voor de veiligheid en gezondheid van de baanmedewerkers is in het IVP de norm aangegeven. De Provincie heeft als beleid hierbij aan te sluiten bij de landelijke ontwikkeling rondom spoorwegveiligheid²⁷ en wil hierbij veilige werkomgeving creëren vrij van onaanvaardbare risico's of letsels, hierbij zijn de risico's op onveiligheid bekend zijn en worden deze geregistreerd.

Een veilig spoor voor de omgeving wordt beïnvloed door de techniek, de exploitatieprocessen zoals de verkeersleiding en de voertuigbestuurdersverantwoordelijkheid en het menselijk gedrag van de omgeving. Met name in de beginperiode²⁸ van het beheer van de RijnGouwelijn is de provincie scherp op de veiligheid bij tramverkeer in de openbare ruimte (in stedelijk gebied en rondom overwegen, bij kruisingen, voetpaden en haltes). De provincie informeert en communiceert hierover actief met de omgeving.

Op het gebied van sociale veiligheid (de veiligheidsbeleving van gebruikers en omgeving) heeft de provincie haar beleid vastgesteld in het beleidsplan sociale veiligheid 2010 – 2014. Voor de RijnGouwelijn houdt dit in dat de provincie gaat voor het behoud van een veilig gevoel door middel van goed verlichte haltes, SOS palen cameratoezicht en de reinheid van haltes.

Duurzaamheid

De provincie Zuid-Holland streeft naar een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving. Met de komst van de RijnGouwelijn heeft de provincie een groene vervoermodaliteit toegevoegd voor de regionale bereikbaarheid van Rijnland en de Bollenstreek. De aanleg en het beheer van de provinciale infrastructuur leidt tot aantasting van het landschap, de natuur en het milieu. Het provinciaal bestuur acht het van groot belang deze negatieve invloeden zoveel mogelijk te beperken en de provinciale infrastructuur op een duurzame wijze tot stand te brengen en te houden.

Het beleid voor Duurzaam Bouwen is landelijk (Nationaal DuBo Centrum) vertaald naar het 2^e Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen en, meer specifiek, het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen voor de GWW-sector (CROW/CUR).

Werken aan een langere levenscyclus van de assets van de RijnGouwelijn, oftewel duurzaam beheren, is een onderdeel van het duurzaamheidsbeleid van de provincie Zuid Holland. De provincie wil hierbij vrijheid behouden om levensduurverlengend onderhoud te kunnen plegen. Hierbij beschikt de provincie over duurzaamheidskentallen voor een goede afweging tussen levensduurverlengend onderhoud of vervanging van haar assets. Aan het einde van de levensfase van objecten treedt als gevolg van gebruik een versnelde verslechtering van de kwaliteit van de infrastructuur. De provincie wil borgen dat het uitwonen van de infrastructuur wordt vermeden.

Het onderhoud van het materieel dient gericht te zijn op het behalen van een levensduur van 30 jaar.

Levensduurkosten

²⁶ De functie-eisen en kwaliteitsniveaus met betrekking tot integrale veiligheid, systeemveiligheid, omgevingsveiligheid worden door de PORGL uitgewerkt in het Exploitatie Veiligheidsplan (EVP).

²⁷ Nog vast te stellen en in te richten. Railalert ontwikkelt procedures voor het borgen van de veiligheid baanmedewerkers voor regionaal spoor. Op het hoofdspoor doet zij dit al

²⁸ Het verscherpte toezicht in deze periode wordt nader uitgewerkt in het EVP.

De levensduurverwachting van een tramsysteem is 100 jaar. Deze periode hangt samen met de verwachte levensduur van civiele bouwwerken (kunstwerken). Met een gekozen levensduurperiode van 100 jaar worden op uitzondering van de civiele constructies na, alle onderdelen van een OV systeem een of meerdere keren vervangen. Bij vervanging of herontwerp van deze deelsystemen of objecten streeft de provincie Zuid Holland naar zo laag mogelijke levensduurkosten van het systeem. De levensduurkosten is de optelsom van alle initiële kosten voor het ontwerp en bouw en de kosten voor instandhouding tot en met de sanering (sloop). Door het streven naar zo laag mogelijke levensduurkosten van de infrastructuur wordt vanuit beheer bijgedragen aan 50% kostendekkende exploitatie²⁹.

Bovenstaande prestatienormen zijn van toepassing op zowel het beheer van de infrastructuur als op het toezicht op het materieelbeheer. Voor het toezicht op het materieelbeheer is de voertuigkwaliteit van groot belang voor de functiewaarde van het vervoersysteem. Hierbij is het behoud van de rijnsnelheid, aanzet- en afremkarakteristieken, gewicht en reizigerscomfort van belang. Vanuit het oogpunt van comfort voor de reiziger en duurzaamheid van het systeem is het van groot belang dat de eisen rondom wiel-railcontact en pantograaf-rijdraadcontact aan voertuigzijde goed geborgd blijven³⁰.

3.4. Relatie met busconcessie Zuid Holland Noord

De komst van de RijnGouwelijn heeft invloed op de busconcessie. De provincie streeft ernaar aanbestedingen op een intermodale wijze tot stand te laten komen. Voor dit moment heeft de provincie ervoor gekozen om de huidige aanbestedingen van de bus en de RijnGouwelijn separaat op de markt te zetten. Reden hiertoe is dat de provincie met de aanbesteding van de RijnGouwelijn een vervoerder wil aantrekken die zij als partner kan beschouwen in ontwikkeltraject van de RijnGouwelijn. Het project is van een complexe orde. Specifieke kennis van rail- en materieeltechniek, als ook de deskundigheid ten aanzien van veiligheid op het spoor (safety case), verlangen een andere aanpak van de aanbesteding. Voorop staat dat met de separate aanbestedingen de onderlinge afstemming van de gescheiden voorzieningenniveaus gewaarborgd moet blijven³¹.

Gedurende de concessieperiode zal door de provincie de RijnGouwelijn in het concessiegebied worden aangelegd. Voor het vervoer op deze lijn wordt een aparte tramconcessie verleend. De buslijnen zullen samen met de RijnGouwelijn onderdeel uitmaken van het totale openbaar vervoernet. De komst van de RijnGouwelijn en de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer in de regio's Holland Rijnland, Midden-Holland en Rijnstreek. In dit vervoergebied Zuid-Holland-Noord neemt het busvervoer na realisering van de RijnGouwelijn circa 80 procent van het vervoer voor haar rekening, en de RijnGouwelijn 20 procent.

Doordat mogelijk twee concessiehouders in hetzelfde gebied openbaar vervoer exploiteren worden er extra bepalingen in de concessie(s) opgenomen die de onderlinge afstemming regelen. In relatie tot het beheer van de RijnGouwelijn gaat het hierbij ten eerste om bepalingen over vervangend busvervoer als gevolg van rituitval bij verstoringen en gepland onderhoud aan de RijnGouwelijnvoertuigen of aan het spoor. Met name in het geval gedeeld gebruik van de infrastructuur door bus en tram plaatsvindt.

²⁹ De beheerkosten maken geen onderdeel uit van de kosten van exploitatie.

³⁰ Wanneer de exploitatieprocessen tussen RSV en gekozen vervoerder nader zijn vastgesteld, kunnen de prestatienormen waarop de provincie wil sturen nader worden uitgewerkt.

³¹ Ontleend uit: par. 6.2 Concept NvU aanbesteding OV ZHN

Het busnet en de RijnGouwelijn zullen gezamenlijk moeten voldoen aan de te stellen dekkings- en ontsluitingseisen. Daarvoor is het nodig dat er geen onderlinge concurrentie tussen beide vervoerders optreedt. Dit wordt o.a. bereikt door regels te stellen met betrekking tot paralleliteit en aansluitingen. Naast onderlinge afstemming tussen de concessies en de invloeden vanuit beheer, moeten de beide concessiehouders tram en bus zoveel mogelijk gezamenlijk optreden in de relaties met de gemeenten, consumentenorganisaties, regio's en wegbeheerders. De provincie heeft in dezen de regie.

3.5. Relatie met omgeving

De RijnGouwelijn maakt integraal onderdeel uit van haar omgeving. De provincie wil de regio's (en daarmee gemeenten) indien zij dit wensen actief betrekken bij het opstellen van het programma van eisen bij aanbesteding van de exploitatie, en hen een actieve rol geven bij concessiebeheer³². Ook bij het beheer van de RijnGouwelijn wil de provincie als goede buur transparant en voorspelbaar met haar omgeving omgaan. De basis hiervoor is vastgelegd in bestuurs-, beheer- en samenwerkingsovereenkomsten.

3.5.1. Bestuursovereenkomsten

Tijdens de ontwikkeling van de RijnGouwelijn heeft de provincie met de betrokken gemeenten een viertal³³ bestuursovereenkomsten opgesteld:

- Bestuursovereenkomst 1 RijnGouwelijn Oost dd. 07-07-2005. Overeenkomst tussen Provincie Zuid Holland en betrokken gemeenten betreffende RijnGouwelijn Oost;
- Bestuursovereenkomst 2 RijnGouwelijn Oost dd. 17-12-2008. Overeenkomst tussen Provincie Zuid Holland en de gemeente Leiden betreffende RijnGouwelijn Oost over het grondgebied van Leiden;
- Bestuursovereenkomst 4 RijnGouwelijn Oost dd. 07-06-2006. Overeenkomst tussen Provincie Zuid Holland en Gemeente Zoeterwoude betreffende werkplaats en opstelsporen;
- Bestuursovereenkomst 5 RijnGouwelijn West dd. 01-03-2010. Overeenkomst tussen Provincie Zuid Holland en gemeenten Katwijk en Oegstgeest;

In de bestuursovereenkomsten is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van welke objecten of gebieden. Hierbij is de provincie Zuid Holland verantwoordelijk voor het beheer van het Profiel van Vrije Ruimte (PVR) en de gemeenten voor de openbare ruimte eromheen. In een stedelijke omgeving wordt gewerkt vanuit een zogenoemd gevel-tot-gevel concept waarbij de provincie Zuid Holland en de gemeenten samen het vastgestelde straatbeeld onderhouden en werkzaamheden op elkaar afstemmen. Samenwerking om hinder voor omgeving te beperken tijdens uitvoering van onderhoud staat hierbij voorop.

3.5.2. Beheer- en samenwerkingsovereenkomsten

³² Bron: Nota operationalisering Openbaar Vervoer

³³ Bestuursovereenkomst 3 betreft een vervallen overeenkomst tussen Provincie Zuid Holland en de Gemeente Gouda betreffende de RijnGouwelijn op grondgebied van de gemeente Gouda.

De bestuursovereenkomsten met de gemeenten zijn voor het beheer en onderhoud geoperationaliseerd in beheerovereenkomsten. Met de gemeenten Leiden, Oegstgeest en Katwijk maakt de provincie afspraken en zoekt zij afstemming om de prestatienormen van de RijnGouwelijn te borgen en zodoende kaders te bieden waarmee de uitvoering dit optimaal kan invullen. De provincie borgt hierbij de eenduidigheid over de vervoercorridor door de afspraken met de betrokken beheerders op elkaar af te stemmen en dezelfde thema's gelijktijdig te behandelen.

Naast de gebiedsgerichte beheerovereenkomsten met gemeenten heeft de provincie ook een samenwerkingsovereenkomst met ProRail. In deze samenwerkingsovereenkomst in het kader van het beheer van de RijnGouwelijn werken Provincie Zuid Holland en ProRail samen aan een optimale afstemming in het beheer van het regionale spoor en het hoofdspoor.

Daarnaast bewaakt de provincie dat de interactie tussen de RijnGouwelijnvoertuigen en het hoofdspoor blijft leiden tot de beste invulling van de doelstellingen van het vervoersysteem RijnGouwelijn. Goed voorbeeld hierbij zijn afspraken over duurzaamheid in het wiel-railcontact. Behoud van een goede infrastructuur is van invloed op de degeneratie van de kwaliteit van voertuigen. Dit betekent dat de provincie bij mogelijke aanpassingen de ruimte kan vinden in verbeteringen in de exploitatie, in de voertuigen of aan de infrastructuur.

De wegbeheerder is eindverantwoordelijk voor de openbare veiligheid en de verkeersveiligheid. Vanuit deze verantwoordelijkheid kan de gemeente kaders stellen³⁴.

De wijze waarop de provincie de wettelijke kaders, haar eigen provinciale beleid en de afspraken met de omgeving vertaalt naar een werkbare uitvoering van het beheer van de RijnGouwelijn wordt in het volgende hoofdstuk behandeld.

³⁴ Dit zal in het EVP als uitgangspunt worden gehanteerd
Concept beheerplan Rail – projectorganisatie RijnGouwelijn
Definitief concept, versie 1.0, 28-07-2011

4. Beheerstrategie

De wettelijke kaders, beleidsuitgangspunten van de provincie Zuid Holland en overeenkomsten met de omgeving zijn allen van invloed op het beheersen van de vervoersprestatie van de RijnGouwelijn.

Dit hoofdstuk beschrijft de opzet van de RijnGouwelijn en de bijbehorende visie van de provincie ten aanzien van het kwalitatief goed en doelmatig beheer van de RijnGouwelijn als systeem nader uit in de vorm van de beheerstrategie. Deze beheervisie is op grond van artikel 17 in de Wet lokaal spoor *“een instrument aan de hand waarvan een bestuursorgaan zijn eindverantwoordelijkheid voor het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur vorm geeft”*.

4.1. Missie en Beheervisie DBI

De missie voor de Dienst Beheer Infrastructuur, die het strategisch bedrijfsplan is vastgesteld, weerspiegelt de eisen die het provinciaal bestuur stelt aan het beheer en onderhoud van de infrastructuur:

“De Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) heeft als onderdeel van de directie Ruimte en Mobiliteit (DRM) de missie het duurzaam gebruik te bevorderen van de droge en natte infrastructuur van de provincie Zuid-Holland door het plegen van vakkundig beheer en onderhoud. Dit gebeurt op grond van het door het provinciebestuur vastgestelde beleid voor veiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien en milieu. DBI denkt en handelt vanuit het belang van de gebruiker van de infrastructuur en doet dat met gemotiveerde, kritische, loyale en integere medewerkers.”

De beheervisie welke DBI hierbij heeft vastgelegd in het strategisch bedrijfsplan luidt:

“Zorgen dat beslissingen op het juiste niveau genomen worden. Dat is de kern van de beheervisie en hiermee in lijn met de visie welke DBI heeft voor het beheer van haar overige infrasystemen. Het programma met maatregelen is de strategie waarmee de integraliteit van het product, het proces en de organisatie wordt geborgd en onderbouwd; daarmee ook de investeringen in systemen, organisatie en mensen om het verwachte dienstverleningsniveau te halen.”

Bovenstaande missie en visie van DBI geven hiermee invulling aan het systeemdenken als beleid volgens paragraaf 3.3. Dit is in lijn met de definitie en werkwijze van Asset Management volgens PAS55. Onder ASSET Management verstaat de provincie dat op een effectieve manier invulling wordt gegeven aan het de functie van de RijnGouwelijn binnen de wettelijke kaders en de beleidsuitgangspunten van de provincie Zuid Holland. Het Britse normeringsinstituut (BSI) heeft in haar publiek beschikbare norm 55 (PAS55) de kaders voor het toepassen van Asset Management binnen een organisatie voorgesteld. Deze norm wordt gezien als voorloper op de nieuwe ISO norm voor Asset management en hanteert de volgende definitie: *‘Systematic and coordinated activities and practices through which an organization optimally manages its assets and their associated performance, risks and expenditures over their lifecycle for the purpose of delivering the organizations’s business objectives.’*

De business objectives van de provincie Zuid Holland zijn de beleidskaders uit de nota operationalisering openbaar vervoer, zoals benoemd in paragraaf 3.1.

In dit hoofdstuk wordt de strategie waarmee de integraliteit van het product, het proces en de organisatie wordt geborgd, onderbouwd. Paragraaf 4.2 start de systeemarchitectuur van het product, daarna wordt ingegaan op de organisatie van de beheerprocessen rondom de RijnGouwelijn.

4.2. Systeemarchitectuur

Voor het beheer van de RijnGouwelijn heeft de provincie te maken met een nieuw vervoersysteem waarbij de vrijheid bestaat om de systeemarchitectuur op een dusdanige manier in te richten zodat invulling kan worden gegeven aan de missie en beheervisie van DBI.

Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het systeem modulair, eenvoudig en uniform is opgebouwd en dat deze uitgangspunten leidend zijn bij systeemaanpassingen. Focus op een gestandaardiseerd areaal waarbij systeemaanpassingen planmatig en tracégebonden³⁵ kunnen worden geprogrammeerd leidt tot een doelmatig beheer van de infrastructuur.

De RijnGouwelijn als modulair systeem is dusdanig ingericht dat duidelijk is welke waarde een onderdeel van de infrastructuur vervult. De waarde is hierbij gekoppeld aan de lijnvoering (welke tram-treindiensten worden gereden). De lijnvoering over de RijnGouwelijn is nu door exploitatie ingedeeld in twee lijnen:

- de verbinding Katwijk Badstraat – Gouda vv.
- de verbinding Katwijk ESA/ESTEC – Zoeterwoude Meerburg vv.

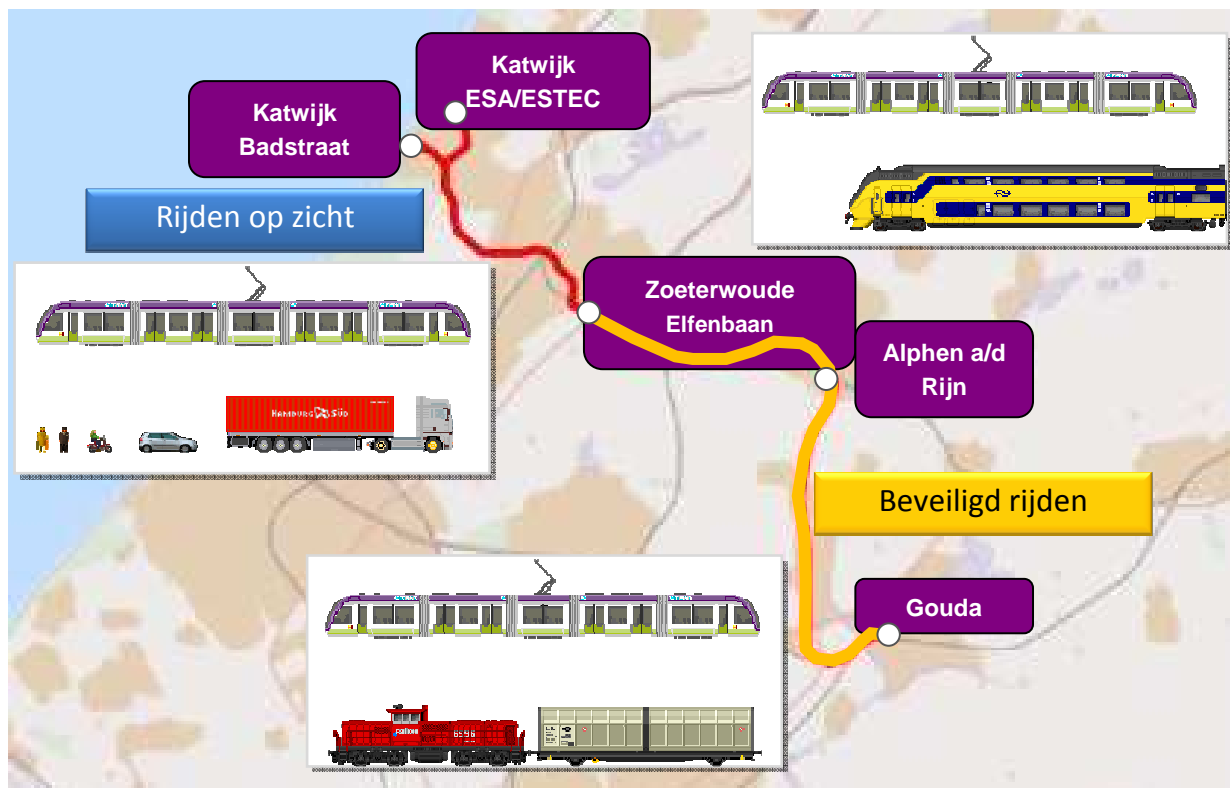
In het kader van duurzaam beheer is de opzet van de architectuur zodanig dat deze flexibel omgaat met wijzigingen in de lijnvoering.

In combinatie met een doelmatige lijnvoering en dienstregeling en doelmatige inzet en beheer van materieel leidt het beheer van materieel en infrastructuur tot een kwalitatief goed een duurzaam vervoersysteem.

Systeemconcepten

De RijnGouwelijn bestaat uit twee verschillende systeemconcepten: 'Rijden op zicht' en 'beveiligd rijden'. Op het regionaal spoor heeft het RijnGouwelijnvoertuig de status van een tram en heeft te maken met interactie met ander weggebruikers. Hierbij heeft de trambestuurder geen absolute voorrang en rijdt deze op zicht. Hierbij is de bestuurdersverantwoordelijkheid een bepalend onderdeel in het borgen van een veilig systeem. Op het hoofdspoor rijdt het RijnGouwelijnvoertuig tussen het andere treinverkeer waarbij rijden op zicht door de hogere snelheden en langere remwegen (van het overige treinverkeer) niet mogelijk is. Hier vertrouwt de machinist (een andere rol dus) op het treinbeveiligingssysteem in het systeemconcept beveiligd rijden. Bij volledig veilig heeft het RijnGouwelijnvoertuig absolute voorrang ten opzichte van het overige wegverkeer.

³⁵ In de beheerplannen wegen en vaarwegen wordt gesproken over trajectgebonden beheer, hierbij wordt hetzelfde bedoeld, tracé sluit in deze context beter aan bij de spoorse definities
Concept beheerplan Rail – projectorganisatie RijnGouwelijn
Definitief concept, versie 1.0, 28-07-2011



Figuur 9: Systemconcepten 'Beveiligd rijden' en 'Rijden op zicht' op de RijnGouwelijn

De bovengenoemde twee systeemconcepten houden in dat de infrastructuur en de voertuigen uit twee verschillende systemen zijn opgebouwd. Voor de infrastructuur kan een geografische knip gelegd worden tussen hoofdspoor enerzijds en regionaal spoor ter plaatse van transitiegebied Zoeterwoude Elfenbaan. Hierbij is de systeemarchitectuur op een vergelijkbare wijze ingericht als ProRail³⁶ en toegespitst op tram-treininfrastructuur. Hierdoor is de systeemprestatie vergelijkbaar en kan goed de prestatie van de RijnGouwelijn als een systeem worden gemonitord. In het geval van de voertuigen zijn de twee systeemconcepten 'rijden op zicht' en 'beveiligd rijden' beide aanwezig in de architectuur.

Objectsoortencatalogus

De systeemarchitectuur wordt vastgelegd in een objectsoortencatalogus en routeopdeling. De objectsoortencatalogus is een overzicht van alle objecten (assets) die bijdragen in de doelstellingen van de RijnGouwelijn. De provincie werkt hierbij met een functionele decompositie van het systeem RijnGouwelijn. Hierdoor is duidelijk welke bijdrage een onderdeel levert aan het geheel³⁷.

³⁶ Objectsoortencatalogus van ProRail is vastgelegd in Business Information Document (BID) 0001

³⁷ De systeemdecompositie wordt binnen de PORGL verder uitgewerkt door de afdeling systeemintegratie. Inzichten en nadere uitwerking kunnen vervolgens worden verwerkt in dit beheerplan.

Systemen	Objectsoorten
A. Draagsysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Grondlichaam - Overgangsconstructies - Spoordragende kunstwerken (viaduct, brug, beweegbare brug, open bak)
B. Geleidingssysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Spoorconstructie - Wissel - Kruising - overweg - Spoorbeëindiging - Ontsporing geleiding - Spoortoestel (compensatielas, ES las) - Wisselverwarming - Smeerinrichting
C. Tractie- energie voorzieningssysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Gelijkrichterstation - Tractievoeding - Bovenleiding - Secundaire voeding (haltes, detectielussen, VRI)
D. Beheersingsysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleidingssysteem
E. Beveiligingssysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Sturing baan, sturing trein, sturing station - Spoorbeveiliging - Wisselbesturing - Controle-inrichting beweegbare brug, waterkeringen
F. Transfersysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Civiele constructie - Verticaal transport (lift, roltrap) - Outillage - Overige E-Installaties (verlichting)
G. Communicatiesysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Omroep en ontruiming installatie - Camerasystemen (CCTV) - Reisinformatiesysteem (DRIS) - Intercom (SOS zuil, liftintercom)
H. Systemen voor monitoring, diagnose en besturing van installaties, niet behorende tot Beveiliging en Bediening	<p>Monitoring en besturing van</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baaninstallaties (Tractie energievoorziening, baanschakelaar, wisselverwarming, beweegbare waterkering) - Halte-installatie (klok, roltrap, lift, verlichting) - Veiligheidsvoorziening (brandmeldinstallatie, brandbestrijdingsinstallatie, noodgeleideverlichting)
I. Leefbaarheidsysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Afscherming baan (hekwerk, poort, watergang) - Geluidscherm en geluidwerende voorziening - Kunstobject - Voorziening Ondergrondse infra (kabelkoker ed) - Overige voorzieningen
J. Materieelonderhoudssysteem	<ul style="list-style-type: none"> - Opstelvoorziening - werkplaats - werkplaatsinrichting - werkplaatsaansluiting

K	Voertuig	<ul style="list-style-type: none"> - Cabine - Bakconstructie - Loopwerk - interieur - tractie energievoorzieningsysteem (1500V en 750V) - beveiligingssysteem - bewakingssysteem - reisinformatiesysteem - Communicatiesysteem - VRI beïnvloeding
---	----------	---

Tabel 1: objectsoortencatalogus areaal RijnGouwelijn infrastructuur en voertuigen

Route opdeling

Naast een functionele decompositie is de infrastructuur de systeemarchitectuur opgebouwd aan de hand van een geografische decompositie. De naam RijnGouwelijn zegt het al: het is een lijn welke beschouwd kan worden als een ketting; zo sterk als de zwakste schakel. Waar bij weginfrastructuur en vaarwegen vaak de mogelijkheid bestaat om in geval van storing een omleiding in te stellen, is dit bij de RijnGouwelijn niet mogelijk. De provincie wil in control zijn en weten hoe sterk elke schakel is in de ketting om de beschikbaarheid te kunnen garanderen. De schakelketting van de RijnGouwelijn is uitgewerkt in de route-opdeling.

De routeopdeling is een methodiek waarbij de RijnGouwelijn is opgeknipt in segmenten welke bouwstenen oplevert in de vorm van kleinste geografische eenheden³⁸, waarbij de assets hierbinnen uniform zijn in degradatiegedrag en dus in onderhoudsbehoefte. Aan de hand van deze route-opdeling heeft de provincie:

- Inzicht in prestatie per tracé (en deel van een tracé en toekomstvast kunnen sturen op RAMSHE-LCC prestaties;
- Een middel om te sturen onderhoudsvensters (TVP-claim) per deel van een tracé;
- Mogelijkheden voor bijsturing van trams bij onderhoud en vervangingswerkzaamheden.

4.3. Organisatie van het beheer

Voor het beheer van de RijnGouwelijn waarbij infrastructuur, voertuigen en exploitatieprocessen een grote invloed op elkaar hebben ziet de provincie de samenwerking tussen beheer en vervoer als zeer belangrijk. Vanuit de beleidsvisie om als provincie zich te richten op de kerntaken en voor de niet kerntaken te sturen op afstand³⁹ besteedt de provincie onderdelen van het vervoer en het beheer uit aan de markt.

Het vervoer (de functionele insteek) wordt gestuurd vanuit bureau RSV . Zij treden hierbij op als concessieverlener waarbij het vervoer in perioden van 8-10 jaar wordt uitbesteed aan een vervoerder.

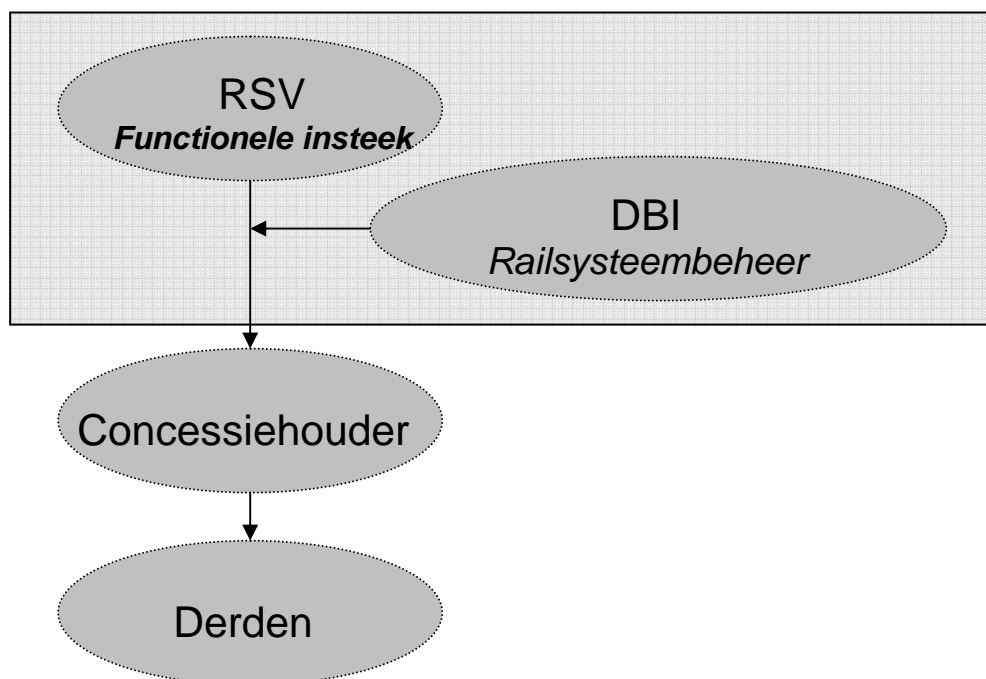
³⁸ Vergelijkbaar met indeling in netwerkschakels

³⁹ Nota operationalisering Openbaar Vervoer, goedgekeurd door GS op 12-12-2006

De provincie is hierbij eigenaar van de voertuigen en worden in de concessieperiode beheerd en onderhouden door de vervoerder.

Ook voor het beheer heeft de provincie vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid als eigenaar van de infrastructuur gekozen om een groot deel van het beheer en onderhoud van de RijnGouwelijn railinfrastructuur aan de markt uit te besteden en te sturen op afstand. De aansturing van het beheer van de regionale infrastructuur van de RijnGouwelijn, het toezicht op het beheer van de voertuigen en safetymanagement zijn de drie pijlers rondom het beheer van de RijnGouwelijn. In het strategisch bedrijfsplan van DBI is de doelstelling opgenomen om als provincie te richten op de kerntaken. De *uitvoering* van het beheer van de RijnGouwelijn is hierbij geen kerntaak.

Met de verantwoordelijkheid over het totale vervoersysteem RijnGouwelijn vertoont de provincie naar de marktpartijen toe één gezicht. met daarbij een heldere rolverdeling tussen RSV en DBI in de aansturing op respectievelijk het vervoer en het beheer⁴⁰.



RSV heeft haar aandacht bij de functionele, vervoerskundige en beleidsmatige aspecten van de exploitatie van de RijnGouwelijn. DBI ondersteunt RSV door het strategisch (en doen uitvoeren van tactisch en operationeel) beheer van infra en toezicht op materieel. Daarbij verzorgt DBI integraal de taken die van bijzonder belang zijn voor de systeemsamenhang en veiligheid.

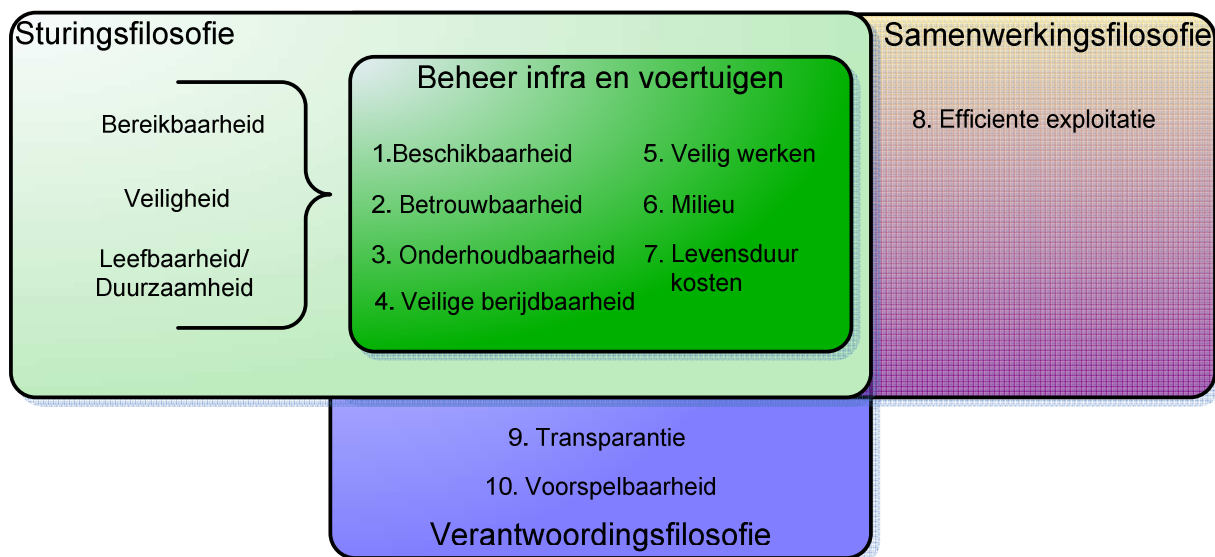
De organisatorische invulling van het beheer zijn verwoord in drie pijlers:

- Sturingsfilosofie: DBI geeft invulling aan haar kerntaken als strategisch beheerder en treedt hierbij op als professionele opdrachtgever richting marktpartijen;

⁴⁰ Concept Notitie integraal contractbeheer RijnGouwelijn 11-02-2011, in bewerking PORGL
 Concept beheerplan Rail – projectorganisatie RijnGouwelijn
 Definitief concept, versie 1.0, 28-07-2011

- Samenwerkingsfilosofie: DBI borgt vanuit de rol als railsysteembeheerder de systeemsamenhang en veiligheid. Hierbij is samenwerking tussen beheerder en vervoerder van vitaal belang alsook het toezicht op het beheer en onderhoud van de RijnGouwelijn voertuigen
- Verantwoordingsfilosofie: DBI borgt dat het goed en doelmatig beheer wordt uitgevoerd en doet dit verantwoord. Het beheer van de RijnGouwelijn is opgenomen in de plan-, begrotings- en rapportagecyclus van de provincie en voldoet hierbij aan de verantwoordingskaders vanuit de maatschappelijke behoeften, bestuurlijke speerpunten, Wet lokaal spoor en overige wetgeving.

In het onderstaande overzicht zijn de prestatiegebieden vanuit wetgeving- beleid beheerstrategie benoemd.



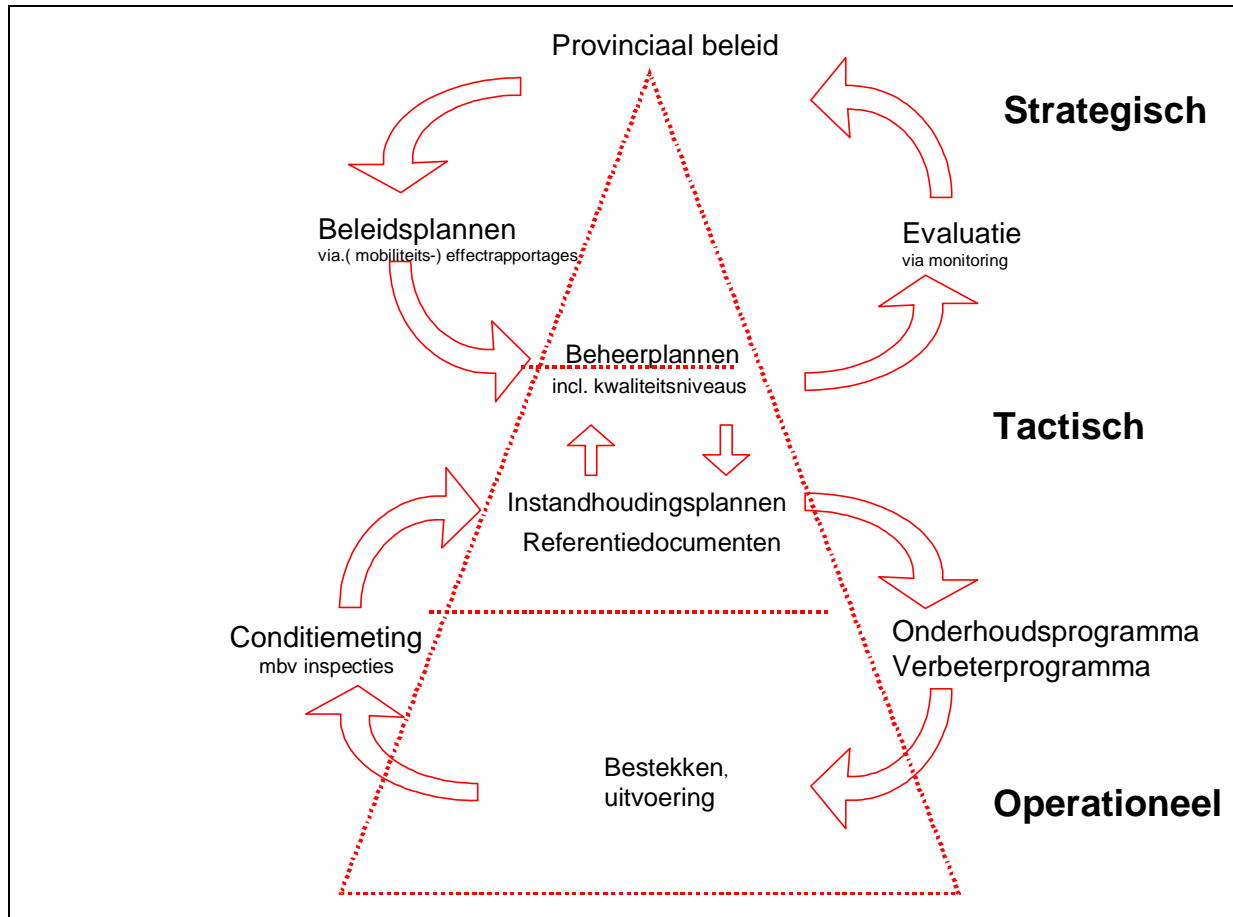
Figuur 10: Overzicht prestatienormen RijnGouwelijn

4.3.1. Sturingsfilosofie

Vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid als eigenaar van de infrastructuur heeft de Provincie gekozen om een groot deel van het beheer en onderhoud van de RijnGouwelijn railinfrastructuur aan de markt uit te besteden en te sturen op afstand. Dit is in lijn met de beleidsvisie, verwoord als één van de drie pijlers in het strategisch bedrijfsplan om als provincie te richten op de kerntaken. De *uitvoering* van het beheer is hierbij geen kerntaak.

De provincie heeft in de besluitnota 'Keuzes beheer infrastructuur provincie Zuid Holland' gekozen voor het uitvoeren van strategisch beheer door de provincie zelf en het uitvoeren van tactisch en operationeel beheer door marktpartijen. Dit houdt in het uitbesteden aan de markt van het beheren en onderhouden van de infrastructuur. Hierbij wordt nadrukkelijk aangestuurd op afzonderlijke contracten voor het tactisch beheer en het Operationeel Beheer. De provincie werkt als eindverantwoordelijke hiermee vanuit de prestatienormen betrouwbaarheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid, comfort, kwaliteit. In de aanbesteding krijgen de marktpartijen, binnen de gestelde kaders, de ruimte voor het doen van eigen voorstellen voor de wijze waarop deze prestaties kunnen worden bereikt. Op deze wijze wil de PZH optimaal gebruik maken van de kennis en ervaring die de betreffende marktpartij

kan bieden. De Tactisch Beheerder wordt verantwoordelijk voor de planmatige opzet en uitvoering van de werkzaamheden die nodig zijn om deze resultaten te bereiken.



Figuur 11 Beheermodel, met het beheerplan op het kruispunt van de achtbaan van beleid naar uitvoering en vice versa.

Aan de hand van de sturingsfilosofie geeft de provincie sturing aan een Asset Management organisatie. Dit is de samenstel van alle partijen die invulling geven aan het beheer van de RijnGouwelijn. Hierbinnen onderscheidt de provincie de volgende rollen^[1]:

1. De Asset Owner, strategisch beheer;
2. De Asset Manager, tactisch beheer;
3. De Service Provider, operationeel beheer.



De afdeling beheerstrategie binnen DBI treedt op als *Asset Owner* en is hierbij is de verantwoordelijke voor de assets. DBI maakt afspraken met de GS over de te leveren diensten en geeft het benodigde budget voor invulling van de diensten aan. DBI legt besluiten over investeringen voor en verantwoording af over de prestaties van de assets aan GS. Als *Asset owner* bepaalt de provincie waarom er iets moet gebeuren aan de assets, bijvoorbeeld omdat onvoldoende aan de waarden van de provincie kan worden voldaan. De *Asset Owner* opereert hierbij op strategisch niveau.

De *Asset Manager* is verantwoordelijk voor de toegewezen assets. Deze bepaalt wat, wanneer en waar iets moet gebeuren met de assets. De *Asset manager* bepaalt het technische niveau van de prestaties van het netwerk en bereidt de instandhoudingsstrategie voor. De *Asset Manager* opereert op tactisch niveau en stuurt de *Service Providers* aan.

De *Service Provider* geeft uitvoering aan de dienstverlening en bepaalt hoe iets gebeurt aan de assets. De *Service Provider* opereert op operationeel niveau, maar houdt zich niet bezig met de uitvoering van al het onderhoud. Voor de RijnGouwelijn is wordt de uitvoering van het procesmatige onderhoud aan de hand van een functioneel contract gevoerd door een service provider en het planmatige onderhoud wordt door de provincie aanbesteed in de vorm van projecten.

Dit document, het beheerplan, beschrijft de invulling van taken en verantwoordelijkheden van de provincie als strategisch beheerder. De definitie van de taken en verantwoordelijkheden en de wijze waarop de provincie stuurt op invulling van het tactisch en operationeel beheer is beschreven in respectievelijk het programma van eisen tactisch beheer RijnGouwelijn en het contractbeheerplan RijnGouwelijn⁴¹.

4.3.2. Verantwoordingsfilosofie

⁴¹ Het contractbeheerplan is gekoppeld met het beheerplan. Het beheerplan beschrijft *waarom* gekozen is voor een beheerstrategie, het contractbeheerplan geeft aan *hoe* invulling wordt gegeven. Bij wijziging van een van de documenten als gevolg van aanpassing van provinciaal beleid of wijzigingen als gevolg van ervaringen in de aansturing en uitvoering van het beheer worden beide documenten aan elkaar getoetst.

Vanuit de uitvoering van beheer naar DBI als strategisch beheerder, maar ook vanuit beheer richting politiek en bestuur. Er zullen prestatienormen voor transparantie en voorspelbaarheid/betrouwbaarheid worden opgesteld.

Zit zal in het beheerplan leiden tot een overleg en rapportagecyclus. Hierbij zal de tactisch beheerder jaarlijks een plan voorafgaand en een rapportage achteraf indienen waarin de besteding van het beheerbudget wordt verantwoord. DBI keurt deze plannen namens GS goed.

Risicogestuurd beheer en onderhoud

Risicomanagement is een methodiek voor het op systematische wijze identificeren, analyseren, evalueren, beheersen, monitoren en communiceren van de risico's die samenhangen met een activiteit, functie, proces of project. Dit met als doel het verschaffen van een redelijke mate van zekerheid dat de doelstellingen van de provincie zullen worden gehaald⁴².

Managen van risico's heeft betrekking op beheersing en verantwoording én op ontwikkeling en besturing van de organisatie. Waar voorheen de focus lag op het voorkómen van (financiële) rampen, wordt nu ook gekeken naar andere factoren die het succes van een organisatie bepalen. Kansen niet missen! Hier ligt volgens het INK de verbintenis tussen risicomanagement en de strategie van de organisatie: hoe zorg je voor je bestaansrecht - dat je de juiste dingen doet en die dingen ook goed doet om toegevoegde waarde te scheppen voor je belanghebbenden?

Kansen en risico's verdienen daarom een integrale aanpak. Beheersen op onderdelen terwijl andere bepalende elementen buiten het gezichtsveld blijven, lijkt op water naar de zee dragen.

De oriëntatie op verschillende belanghebbenden, de verbinding met de strategie en besturing de integrale benadering – al deze zaken vormen het fundament onder het INK-managementmodel waar de Provincie al eerder voor heeft gekozen⁴³.

Elke vier jaar wordt de beleidsnota RM en weerstandsvermogen door PS goedgekeurd. Hiermee voldoet de provincie daarmee aan de eisen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). In het BBV staat dat de provincie de risico's moet inventariseren en waar mogelijk financieel vertalen, maatregelen moet treffen om die risico's kleiner te maken en voor de restrisico's een financiële buffer moet opbouwen. In de beleidsnota's is ook de keuze vastgelegd voor de RISMAN-methode die de provincie gaat volgen in Risicomanagement.

De samenhang tussen kosten, prestatie en risico wordt voor de RijnGouwelijn vastgelegd in het RAMSHE-LCC dossier.

Vanuit de Wet lokaal spoor is naast de verantwoording van politiek en bestuur ook een verzwaaard regime op de verantwoording van veiligheid ten opzichte van wat gebruikelijk is bij beheer van wegen en vaarwegen. De provincie heeft schriftelijke verklaringen nodig van de toezichthouder dat

⁴² Ontleend aan: Notitie kans en risico, op basis van door PS vastgestelde beleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen.

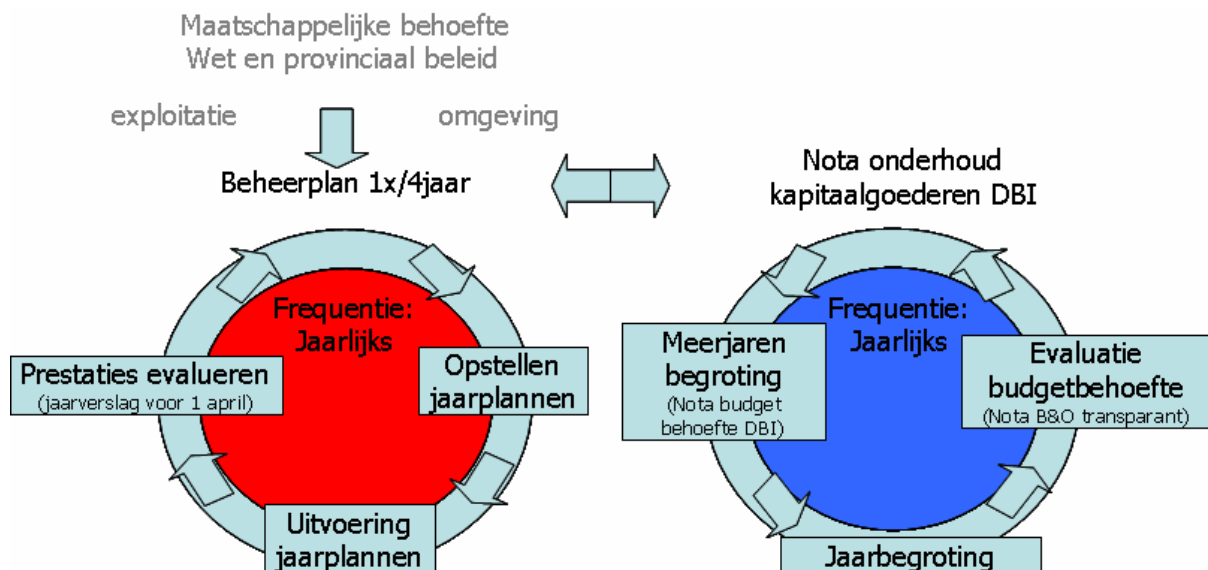
⁴³ Risicomanagement en het INK-model, Instituut Nederlandse Kwaliteit 2009.

RijnGouwelijnvoertuigen veilig gebruik maken en geen schade of storingen kan veroorzaken aan de infrastructuur. Daarnaast heeft voor de RijnGouwelijn de provincie meldingsplicht aan GS, PS en toezichthouder bij (bijna)veiligheidsincidenten. In bijlage 3 zijn de verantwoordingsverplichtingen vanuit de Wet lokaal spoor vermeld.

De provincie Zuid Holland ontvangt van het ministerie op grond van de Wet brede doeluitkeringen Verkeer en Vervoer (Wet BDU) de financiële middelen voor de exploitatie van de RijnGouwelijn. Daar tegenover staat dat dagelijks bestuur van de provincie de integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid heeft om deze middelen op een wijze doelmatig te besteden. De verantwoording in de vorm van jaarverslagen ligt binnen de provincie bij RSV. Vanwege de verwevenheid van exploitatie en beheer levert DBI input met betrekking tot het railsysteembeheer aan RSV.

Verantwoording van kosten

Vanuit de beheervisie van DBI wordt voor verantwoorde besteding van publieke middelen vanuit het meerjarenprogramma infrastructuur (MPI) aangesloten bij de plan en controlcyclus van DBI. Hierdoor wordt de verantwoording van wegen, vaarwegen en rail binnen de provincie integraal ingevuld. Figuur 12 geeft een weergave van de verantwoordingscyclus binnen DBI⁴⁴.



Figuur 12: verantwoordingscyclus kapitaalgoederen

4.3.3. Samenwerkingsfilosofie

Naast een goede aansturing op de eigen asset management organisatie en gedegen verantwoording aan de politiek en bestuur wordt het succes en het imago van de RijnGouwelijn bepaald door de wijze van samenwerking tussen de betrokken partijen. Niet alleen met de partijen welke verantwoordelijk zijn voor het vervoer maar ook de gemeenten, weg -en vaarwegbeheerders binnen de eigen provincie en

⁴⁴ N.B. toedeling van taken tussen provincie en tactisch beheerder is hierbij niet weergegeven

Rijkswaterstaat en hoogheemraadschap als gezamenlijke beheerders in de openbare ruimte en ProRail als mede infrabeheerder. De provincie kiest de weg om gezamenlijk de uitdagingen aan te gaan, maar staat ook voor duidelijkheid in haar belangen: de verantwoordelijkheid op de juiste plek en altijd de bijdrage van een efficiënte exploitatie waarbij veiligheid, leefbaarheid en optimale levensduurkosten geborgd zijn.

De provincie staat voor de erkenningen van de verschillende verantwoordelijkheden en belangen, maar benadrukt de noodzaak van goede samenwerking tussen deze partijen. In de samenwerkingsrelaties en overeenkomsten/contracten die voor dit project nodig zijn, zal dit gezamenlijke belang centraal staan en het nastreven van deelbelangen ten koste van het integrale projectplan zoveel mogelijk worden voorkomen. Dit vraagt van de actoren een open en positief kritische houding.

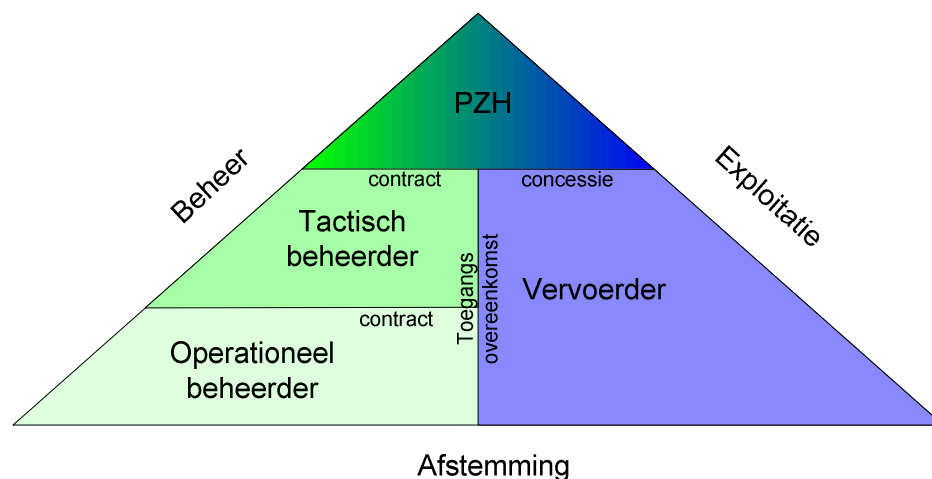
Samenwerking start met helderheid in de taken en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Goed voorbeeld hierbij is de haltematrix. In de haltematrix is per systeemonderdeel over de gehele RijnGouwelijn tussen Gouda en Katwijk met alle betrokken partijen afgestemd en vastgelegd wie verantwoordelijk is voor de betreffende haltevoorziening van de RijnGouwelijn.

De belangrijkste samenwerkingsrelaties zijn hieronder verder toegelicht.

Samenwerking met exploitatie

Omdat vervoer en beheer afzonderlijk worden gecontracteerd, ontstaat hiertussen een interface. Uitgangspunt voor de provincie hierbij is dat de Infrastructuur maximaal beschikbaar is voor exploitatie, maar dat tegelijkertijd een optimum wordt gevonden tussen kosten van verstoring aan de exploitatiezijde en de kosten aan de beheerzijde.

De strategie van de provincie is hierbij voor het beheer de kaders te stellen in het contractbeheersplan en het programma van eisen tactisch beheer, maar daarbij ook vrijheid te geven dat de tactisch beheerder met vervoerder kan afstemmen wanneer vervoer wordt aangepast ten behoeve van onderhoud aan materieel en infra. De vervoerconcessie moet deze ruimte bieden aan de vervoerder. Zodoende hebben de marktpartijen de vrijheid om op een andere wijze hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden ten tijde van onderhoudswerkzaamheden met als bovenliggende doel te komen tot invulling van de waarden (de prestatienormen) van de RijnGouwelijn. De rol van capaciteitsverdeler wordt neergelegd bij de tactisch beheerder.



Figuur 13: Overzicht van partijen en samenwerkingsvorm beheer en exploitatie

De strategie van de provincie om het risico van de interface tussen tactisch beheer en vervoerder te beperken is:

- Een goede set van afspraken tussen vervoerder en tactisch beheerder, vastgelegd in een toegangsovereenkomst, deze afspraken bevatten onder meer:
 - prestaties van de infrastructuur (beschikbaarheid, betrouwbaarheid);
 - condities voor gebruik infrastructuur (belasting, materieeleigenschappen);
 - onderhoudsvensters;
 - het omgaan met verstoringen van de infrastructuur;
 - vervangend vervoer bij verstoringen van de infrastructuur;
- Borging van kennis over verstoringen om optimalisatie mogelijk te maken
- Het inrichten van de change control, waarin een structuur wordt gehanteerd om bij afwijkingen van de verwachtingen en wijzigingen het integrale belang van kan worden afgewogen. De mogelijkheid tot het indienen van wijzigingsvoorstellen is hier onderdeel van.

In het geval dat een calamiteit optreedt, is het zaak deze zo vlot en veilig mogelijk af te handelen en de kennis te borgen. Coördinatie en een heldere taakverdeling zijn hierbij randvoorwaarde. De taakverdeling tussen beheerder en vervoerder in het kader van afhandeling van calamiteiten en voertuigbeheer is beschreven in het programma van eisen Concessie RijnGouwelijn⁴⁵. De taken en verantwoordelijkheden tussen beheer en vervoer rondom de werkplaats zijn vastgelegd in de werkplaatsmatrix.

Samenwerking met gemeenten

De bestuursovereenkomsten met de gemeenten zijn voor het beheer en onderhoud geoperationaliseerd in beheerovereenkomsten. Met de gemeenten Leiden, Oegstgeest en Katwijk maakt de provincie afspraken en zoekt zij afstemming over de volgende thema's:

- Demarcatiegrenzen; eigendoms- beheer- en onderhoudsgrenzen;
- Stadsregie en centraal coördinatie centrum; coördinatie op planmatig beheer zodat hinder voor reiziger omgeving beperkt blijft;
- Afstemming rondom evenementen;
- Afstemming communicatie extern;
- Afstemming veilig werken, tevens verplichting vanuit Wet lokaal spoor;
- Afstemming communicatie rondom en afhandeling door calamiteitenorganisatie;
- Afstemming dagelijks exploitatief onderhoud, aan en afvoer materieel, watervoorziening, gladheidbestrijding, interpretatie tijdelijk herstel, hersteltermijnen;
- Afstemming projectonderhoud;
- Afstemming desinvestering bij reconstructies openbare ruimte;
- Vandalisme en aansprakelijkheid;
- Documentbeheer, koppeling van areaalbeheersystemen;
- Handhaving vergunningen;
- Afstemming geluidskaarten in het kader van de vastgestelde EU-Richtlijn "Omgevingsgeluid";
- Afstemming risico's, kosten en verrekeningen;
- Afstemming normen, van toepassing verklaren normen ter plaatse van samenloop weg en spoor en ter plaatse van kruisingen.

⁴⁵ Deze taakverdeling moet spiegelen met taakverdeling in PvE TB.

Samenwerking met overige beheerders

De provincie heeft een samenwerkingsovereenkomst in het kader van beheer met ProRail en stuurt hierbij op functionaliteit als vervoerautoriteit en op veiligheid in de rol van safetymanager. Voor het garanderen van beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor over de gehele RijnGouwelijn maakt de provincie afspraken en zoekt zij met ProRail afstemming over de volgende thema's:

- Prestaties op systeemniveau;
- Demarcatiegrenzen; eigendoms- beheer- en onderhoudsgrenzen rondom het transitiegebied Zoeterwoude Elfenbaan;
- Interfacemanagement techniek en proces;
- Afstemming veiligheidsmanagement- en veiligheidszorgsystemen;
- Afstemming calamiteitenorganisatie hoofdspoor en regionaal spoor;
- Vandalismebestrijding;
- interpretatie tijdelijk herstel, hersteltermijnen;
- Afstemming planning TVP kaders (projectonderhoud);
- Vandalisme en aansprakelijkheid;
- Documentbeheer, uitwisseling van informatie;
- Handhaving vergunningen;
- Afstemming risico's, kosten en verrekeningen.

Samenwerking met hulpdiensten

Als uitwerking van het veiligheidsconcept RijnGouwelijn worden afspraken gemaakt met hulpdiensten over de afhandeling van calamiteiten, opleiding en oefeningen.

Samenwerking met omgeving en omwonenden

De provincie werkt met de omgeving en omwonenden samen vanuit het milieuzorgsysteem⁴⁶. Een voorbeeld van een positieve samenwerking met de omgeving kan zijn om snel en adequaat te handelen en terug te koppelen bij meldingen van uit de omgeving en omwonenden. Dit leidt tot een gewaardeerd gevoel van de omgeving enerzijds en gratis inspecteurs voor de provincie anderzijds.

Samenwerking met Projecten

Bij functiewijzigingsprojecten is goede samenwerking noodzakelijk voor het borgen van de instandhoudingsbelangen. Projectbelangen en de belangen van de beheerder kunnen daarin uiteenlopen. De provincie hanteert hierbij een set van afspraken tussen projecten en beheer voor een goed en efficiënt verloop van het project, een goede borging van de instandhoudingsbelangen en een goede overdracht⁴⁷.

⁴⁶ Nog in te richten

⁴⁷ Hier van de analogie gevonden worden met procedure 00055 van ProRail. Een inbeheernameplan bij een groot project schept duidelijkheid in de samenwerking. In bijlage 4 staat de relatie tussen project, exploitatie en beheer rondom borging instandhoudingsbelangen bij de aanleg van de RijnGouwelijn vermeld. Dit kan als startpunt dienen voor de ontwikkeling van een set van afspraken voor vervolprojecten.

5. Organisatie van het beheer

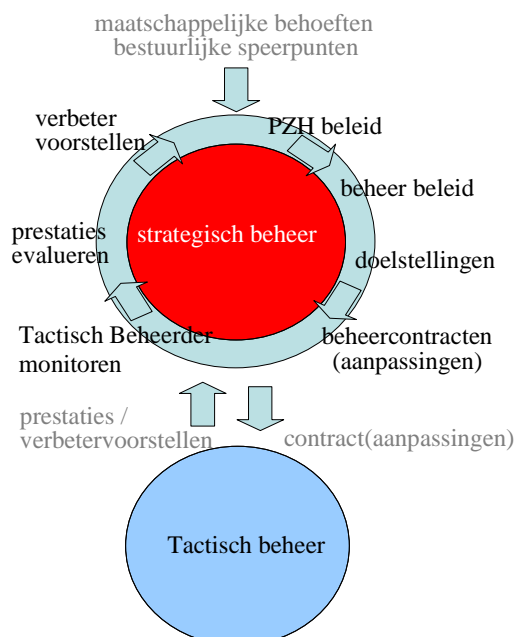
In de Wet lokaal spoor staan de verplichtingen vermeld waar bij het beheer van de RijnGouwelijn invulling wordt gegeven. Vanuit het provinciaal beleid hanteert de provincie de sturingsfilosofie waarbij de provincie haar kerntaken uitvoert en de uitvoering van het beheer waar mogelijk belegt bij marktpartijen. Dit hoofdstuk beschrijft de organisatorische invulling van het beheer van de RijnGouwelijn.

Los van de gedelegeerde of uitbestede taken en werkzaamheden ten aanzien van het beheer van de RijnGouwelijn behoudt de provincie Zuid Holland de volgende verantwoordelijkheden en kerntaken:

1. Eigenaarschap
2. Financiering Beheer en Onderhoud
3. Bestuurlijke en politieke verantwoording
4. Waarborgen algemeen maatschappelijk belang
5. Safetymanagement
6. Handhaven systeemintegriteit
7. Scope-beheer: beheer van de vergunning afgegeven door Gedeputeerde Staten.
8. Opdrachtgeverschap
9. Life cycle management: Fiattering van het lifecycle onderhoud (vervangingsonderhoud en nieuwbouw/verbouw) opgesteld door de tactisch beheerder
10. Asset informatiemanagement (areaalbeheersysteem)

In bijlage 3 is een overzicht gegeven van alle wettelijke taken en bevoegdheden vanuit de Wet lokaal spoor met daarbij een toedeling aan de bovengenoemde kerntaken.

De volgende paragrafen geven invulling aan de wijze waarop de provincie de bovengenoemde taken en verantwoordelijkheden invult in het onderstaande werkproces.



Figuur 14 Schematische weergave werkproces strategisch beheer

5.1. Eigenaarschap

De afdeling DBI binnen de provincie treedt op als *Asset Owner* en is hierbij is de verantwoordelijke voor het waardebehoud van haar assets. DBI maakt afspraken met GS over de te leveren diensten en geeft het benodigde budget voor invulling van de diensten aan. DBI legt besluiten over investeringen voor en verantwoording af over de prestaties van de assets aan GS. Als Asset owner bepaalt de provincie waarom er iets moet gebeuren aan de assets, bijvoorbeeld omdat onvoldoende aan de waarden (vastgelegd in provinciaal beleid) van de provincie kan worden voldaan.

Naast eigenaar van de infrastructuur is de provincie ook eigenaar van de voertuigen. De provincie Zuid Holland besteedt het dagelijks beheer en onderhoud uit aan de vervoerder. Aan de hand van de vergunning voor indienststelling van het (type)voertuig ziet de provincie erop toe dat de vervoerder zorgdraagt dat de voertuigen beschikken over de eigenschappen die noodzakelijk zijn om veilig gebruik te kunnen maken van de RijnGouwelijn, geen stringen, buitensporige slijtage of schade aan de RijnGouwelijn veroorzaken en dat bij gebruik het voertuig geen schade of gevaar oplevert voor personen of zaken en dat wordt voldaan aan eisen met betrekking tot de toegankelijkheid van de RijnGouwelijnvoertuigen voor mensen met een functiebeperking.

5.2. Financiering Beheer en Onderhoud

De provincie besteedt de uitvoering van het beheer en onderhoud uit aan marktpartijen. De provincie financiert de asset management organisatie. Zij doet dit op basis van plan- en control cyclus gebaseerd op de verantwoordingscyclus kapitaalgoederen en werkproces strategisch beheer weergegeven in respectievelijk Figuur 12 en Figuur 14

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Vervoerder betaalt geen infraheffing aan de provincie. Reden hiervoor is dat bij één enkele vervoerder in het geval infraheffing een vestzak-broekzak discussie wordt gevoerd. Deze discussie wordt nu vermeden;
- Financiering exploitatie uit budget BDU, geen koppeling tussen begrotingsposten;
- Afspraken met beheerders omgeving over infrawijzigingen als technische/economische levensduur niet volledig wordt ingevuld.

De RijnGouwelijn is een nieuwe lijn welke voldoet aan het huidige⁴⁸ beleid en regelgeving. Op het gebied van aanleg nieuwe infrastructuur en functiewijziging (vervangingsprogramma's) worden geen investeringen voorzien op de middellange termijn. De meerjarenprogrammering van het beheer van de RijnGouwelijn kan aan de hand van de posten in tabel 2 worden opgebouwd.

⁴⁸ Tijdens de aanleg zijn nieuwe eisen als gevolg van wijzigend beleid, wet- en regelgeving behandeld in de Change Control Board (CCB). Hierbij is de afweging gemaakt of deze eisen zijn verwerkt in de realisatie of niet
Concept beheerplan Rail – projectorganisatie RijnGouwelijn
Definitief concept, versie 1.0, 28-07-2011

Meerjarenbegroting RijnGouwelijn		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Functiehandhaving												
	Dagelijks beheer en onderhoud/calamiteitenorganisatie											
	Grootschalig beheer en onderhoud											
	Vervangingen											
	Totaal functiehandhaving											
Functiewijziging												
	Verbetervoorstellen											
	Omgevingswerken											
	Totaal functiewijziging											
Nieuwbouw infra												
	Project x											
	Project y											
	Totaal nieuwbouw											
Apparaatskosten Tactisch beheerder												
Apparaatskosten Provincie												
	Strategisch beheer infrastructuur											
	Toezicht op materieelbeheer en werkplaatsvoorzieningen											
	Safetymanagement											
	Totaal apparaatskosten Provincie											
Totaal beheerkosten RijnGouwelijn												

Tabel 2: sjabloon meerjarenbegroting RijnGouwelijn

5.3. Bestuurlijke en politieke verantwoording

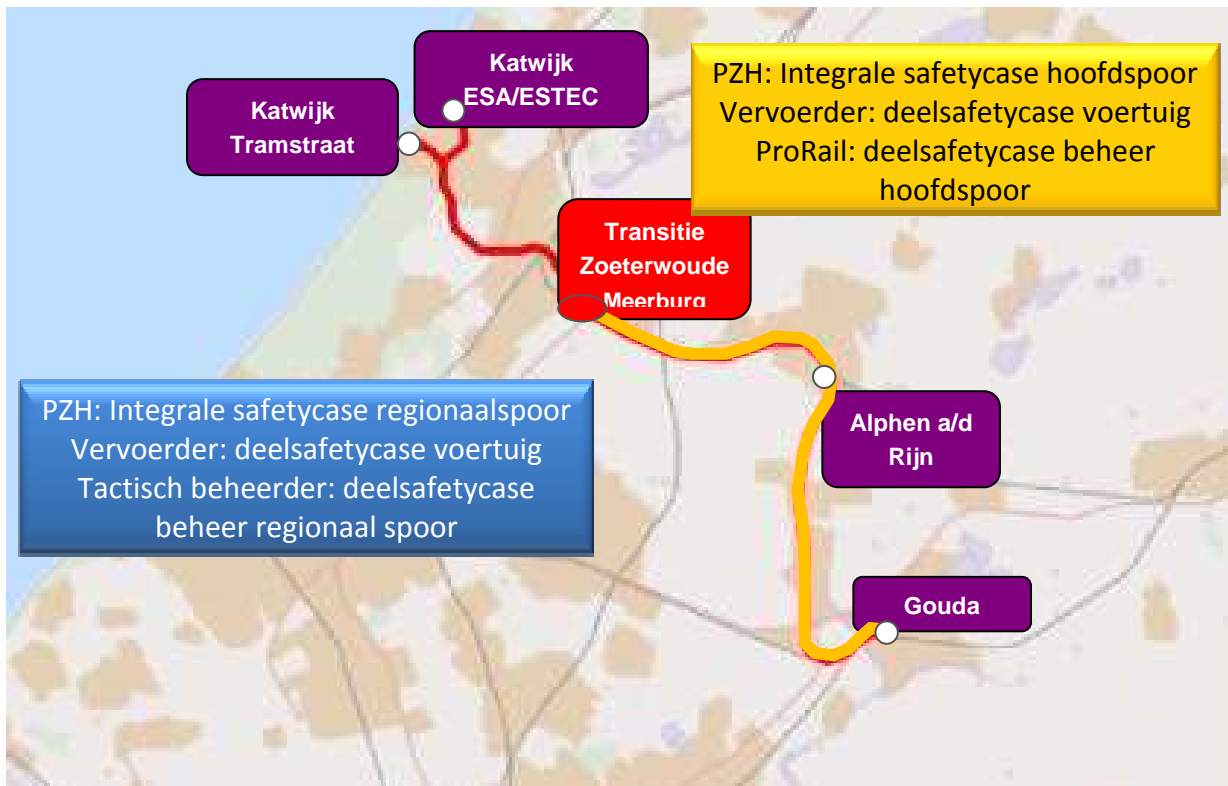
Vanuit de verantwoordingsfilosofie rapporteert de provincie als strategisch beheerder transparant en voorspelbaar richting GS en PS. Zij gebuiken de informatie van de strategisch beheerder in de bestuurlijke- en politieke verantwoording.

5.4. Waarborgen algemeen maatschappelijk belang

De omgeving verandert continue als het gaat om de interpretatie functionaliteit, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De provincie is haarzelf bewust van deze maatschappelijke taak en handelt hier ook naar. Afstemming met bestuurders blijft een taak van de provincie. De afstemming met beheerders wordt belegd bij het tactisch beheer.

5.5. Safetymanagement

Het beheren van de veiligheid op en rondom het spoor wordt vervat onder de noemer safetymanagement. De provincie toont de veiligheid aan door middel van safetycases. Voor de RijnGouwelijn zijn twee integrale safetycases opgesteld voor het vervoerconcept tram op het regionaal spoor en trein op het hoofdspoor. Voor beide integrale safetycases is de provincie eindverantwoordelijk. De integrale safetycases zijn opgebouwd uit deelsafetycases. Deze deelsafetycases zijn de veiligheidsbewijzen van partijen welke een rol hebben in het vervoer en het beheer van het hoofdspoor en het regionaal spoor. Onderstaand figuur geeft een overzicht van de partijen welke verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van een onderdeel van de RijnGouwelijn.



Figuur 15: toedeling van veiligheidsbewijsvoering

Safetymanager is verantwoordelijk voor beheer van de integrale safetycase, waarbij de rollen en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd in het exploitatie veiligheidsplan (EVP). Rol van safetymanager is een vanuit de Wet lokaal spoor verplichte verantwoordelijkheid van de provincie. Deze ziet erop toe dat de integrale veiligheid van de RijnGouwelijn is geborgd door het goed beleggen en handhaven op het bewijs van veiligheid in de deelsafetycases en is eerste aanspreekpunt richting bevoegd gezag en toezichthouder voor het dit onderwerp.

Basis voor het bewijs van veiligheid zijn de Hazard Log en de veiligheidsconcepten. De Hazard Log is een database waarin alle veiligheidsrisico's en de mitigatiemaatregelen worden opgenomen. Sommige mitigatiemaatregelen kunnen rechtstreeks in een programma van eisen worden opgenomen. Voor andere risico's zal m.b.v. een veiligheidsanalyse worden aangetoond dat aan de gestelde veiligheidsdoelen wordt voldaan. De provincie blijft hierbij haarzelf trainen in het voorkomen van ongevallen en heeft hierbij de bevoegdheid om GS opdracht te laten geven tot een ongevallenonderzoek.

In de realisatieovereenkomst tussen de provincie en ProRail is vastgelegd dat voor het hoofdspoorgedeelte van de RijnGouwelijn de provincie verantwoordelijk is voor het beheer van de integrale safetycase. In de aanleg van de RijnGouwelijn is op het hoofdspoor de infrastructuur aangepast op de RijnGouwelijnvoertuigen. Omdat de vervoerder met afwijkende voertuigen rijdt moeten in het kader van de veiligheid de afwijkingen in de relatie ProRail- vervoerder geborgd worden. Vanuit de Wet lokaal spoor treedt is de provincie ook verantwoordelijk voor het beheer van de integrale safetycase van het regionaal spoor. Samengevat: de provincie treedt op als safetymanager van de gehele RijnGouwelijn.

IVW is door de minister aangewezen als externe toezichthouder voor het hoofdspoorgedeelte van de RijnGouwelijn, de provincie Zuid Holland heeft ervoor gekozen om IVW ook voor regionaal spoor als

toezichthouder veiligheid vast stellen. Dit als invulling van de verplichting vanuit de Wet Lokaalspoor. In het IVP is vastgesteld op welke wijze de provincie invulling geeft afstemming en met IVW en de wijze waarop de provincie invulling geeft aan de veiligheidsrapportages.

Voor de veiligheid van de baanmedewerkers hanteert⁴⁹ sluit de provincie aan bij de procedures welke worden opgesteld door de veiligheidskamer lokaalspoor van de stichting Railalert. Voor de veilige inrichting van de spoorweg hanteert de provincie de CROW normen welke in lijn zijn met het normdocument Veiligheid Lightrail.

5.6. Handhaving systeemintegriteit

Bij bestaand en toekomstig eigendom handhaaft de provincie in de vorm van toelaten, voorwaarden stellen, verbieden en normering de integriteit (uniformiteit, eenvoud en modulariteit) van het railsysteem.

Richting derden is GS vergunningverlener in het geval werkzaamheden invloed hebben op de integriteit van het systeem.

5.7. Scope-beheer

De provincie beheert de vergunningen voor ingebruikname spoor afgegeven door Gedeputeerde Staten. Bij verlenging van het spoor moet een nieuwe vergunning namens GS worden afgegeven.

5.8. Opdrachtgeverschap

Zoals benoemd in de sturingsfilosofie staat de provincie voor professioneel opdrachtgeverschap richting de asset managementorganisatie van het beheer van de RijnGouwelijn en haar aannemers. De algemeen geldende procedures rondom het opdrachtgeverschap van de provincie zijn hierbij van kracht. De aansturing van de tactisch beheerder heeft de provincie nader uitgewerkt in het contractbeheerplan hierbij is de aansturing op het tactisch en operationeel beheer in het contractbeheerplan gebaseerd op de volgende strategische doelstellingen:

Nr.	Kernwaarden Provincie	Strategische doelstellingen
1.	Functionaliteit – betrouwbaarheid en beschikbaarheid, Veiligheid	Het beheer dient zo ingericht te zijn dat de exploitatie van de vervoerdienst conform de eisen en randvoorwaarden uit de concessie ten aanzien van punctualiteit, beschikbaarheid en veilige berijdbaarheid van de infrastructuur gewaarborgd kan worden.
2.	Functionaliteit - beschikbaarheid	De dagelijkse beschikbaarheid van de infrastructuur dient in geval van storingen of calamiteiten binnen de kaders van de concessie gewaarborgd te blijven.
3.	Functionaliteit - Betrouwbaarheid	Gedurende de projectfase en aansluitend in de exploitatiefase, dienen de specificaties van de RijnGouwelijn als systeem beheerd te worden teneinde het beheer- en de instandhouding te kunnen waarborgen.
4.	Functionaliteit en duurzaamheid	De provincie streeft naar een constante verbetering van de duurzaamheid en functionaliteit van de RijnGouwelijn, alsmede van diens beheerprocessen en –afspraken.
5.	Veiligheid	De strategisch beheerder verwacht dat de tactisch beheerder ten allen tijde eenduidige en betrouwbare uitspraken kan doen

⁴⁹ Nog te besluiten, in analogie met het Normenkader Veilig werken welke wordt gehanteerd op het hoofdspoor.

Nr.	Kernwaarden Provincie	Strategische doelstellingen
		over de veilige berijdbaarheid van het spoor.
6.	Veiligheid	De provincie streeft in haar rollen als concessieverlener, safety manager en strategisch beheerder naar een veilig systeem. Bij het optreden van calamiteiten dienen deze veilig, snel, efficiënt en in goede afstemming met hulpdiensten, vervoerder en overige betrokkenen afgehandeld te worden.
7.	Veiligheid	Baanmedewerkers beschikken over een veilige en gezonde werkomgeving.
8.	Leefbaarheid en duurzaamheid	De strategisch beheerder streeft naar zo min mogelijk overlast en hinder voor derden waarbij deze overlast te allen tijden binnen de wettelijke kaders blijft.
9.	Duurzaamheid	De instandhouding van de functionaliteiten van de RijnGouwelijn als systeem dient zowel op korte als lange termijn gewaarborgd te zijn en blijven. Dit wordt vooraf aangegeven (door middel van een plan) en achteraf verantwoord.
10.	Duurzaamheid en kostenefficiëntie	De provincie streeft uit efficiency en effectiviteitsoverwegingen ernaar de functionele levensduur van het systeem te optimaliseren en verlengen.
11.	Kostenefficiëntie	Het beheer en onderhoud van de infrastructuur dient zoveel als mogelijk planmatig uitgevoerd te worden.
12.	Kostenefficiëntie	De provincie als strategisch beheerder stuurt op hoofdlijnen op een aantal doelen en doelstellingen inzake het optimale beheer en onderhoud van de RijnGouwelijn en stelt als zodanig haar doelstellingen functioneel op.
13.	Kostenefficiëntie	De provincie beperkt zich in haar beheerstaken tot de rol van strategisch beheerder, te weten: safety manager en contractmanager voor het tactisch beheer. Hierbij heeft de provincie het doel om een zo klein mogelijke beheerorganisatie te hebben.
14.	Transparant en betrouwbaar beheer	De registraties van de door de tactisch en operationeel beheerder(s) geleverde prestaties dienen betrouwbaar, objectief en aantoonbaar te zijn te zijn.
15.	Transparant en voorspelbaar beheer	De inspanningen van de tactisch en operationeel beheerder(s) dienen voor de strategisch beheerder inzichtelijk te zijn om zodoende de resultaten hiervan te kunnen beoordelen en hiermee te kunnen anticiperen.
16.	Transparant beheer	Om bovenstaande doelstellingen te behalen is het van belang dat het informatie- en areaalbeheer actueel is en te allen tijde inzichtelijk voor de strategisch beheerder.
17.	Samenwerken aan efficiënte exploitatie	Efficiënte exploitatie door het borgen van vertrouwen, afstemming en respect voor doelstellingen provincie, tactisch beheerder en vervoerder met goede contractrelaties als basis

5.9. Life cycle management

Life Cycle Costs Management speelt bij het sturen op kosteneffectiviteit bij verschillende ingrepen een toonaangevende rol. Prestaties worden integraal vastgesteld aan de hand van functioneel gerichte eisen en indicatoren, die recht doen aan alle prestatienormen. Door prestaties zo functioneel mogelijk

te definiëren, blijft er bij het genereren van mogelijke maatregelen ruimte voor alternatieve manieren van aanpak en innovatie.

Samen met de marktpartijen werkt de provincie aan een systeem waarbinnen alle investeringen in de infrastructuur worden afgewogen, naast beheer en onderhoud maakt ook grootschalige herstructurering en nieuwbouw deel uit van mogelijke alternatieven om de totale waarde van het vervoersysteem te vergroten. Ten behoeve hiervan wordt alle infrastructuur concreet gewaardeerd. Hierdoor kunnen de prestaties/waardecreatie en kosten van nieuwe infrastructuur, daarmee vergeleken worden, en ontstaat er een compleet en integraal kader voor alle investeringen in het de infrastructuur en voertuigen. Het doel is om hiermee die totale waarde van het vervoersysteem, voor alle betrokkenen en belanghebbenden te optimaliseren. Lifecycle management wordt bijgehouden in het RAMSHE-LCC dossier. De normkosten wordt bijgehouden in het tabblad rail⁵⁰ binnen het generieke normkosten bestand van DBI.

Binnen een stedelijke omgeving is het niet altijd mogelijk om de complete levensduur van de assets uit te kunnen nutten. Een goed voorbeeld is een vervanging van de bovenbouwconstructie van de RijnGouwelijn gelijktijdig met de reconstructie van wegen en kruisingen door een gemeente. Om de hinder voor de omgeving als gevolg van grootschalige vervangingen te beperken worden de werkzaamheden onder de noemer stadsregie planmatig geclusterd. De afschrijvingsperiode van assets van de RijnGouwelijn kunnen dit geval worden verkort.

Desinvestering in geval van integrale vervangingen in openbare ruimte worden hebben een negatief effect op de levenscycluskosten. Life cycle management is voor de provincie ook het maken van afspraken met betrokken bestuurders en beheerders.

5.10. Asset informatiemanagement

Systeemarchitectuur van de RijnGouwelijn wordt in een areaalbeheersysteem vastgelegd, Hierbij hanteert de provincie het principe objectgericht, enkelvoudige opslag, meervoudig gebruik en heeft bij de configuratiebeheersing structuur, overzicht, samenhang en altijd de juiste versie. Hiermee kan goed worden gepland en gemonitord op de prestatienormen kan transparant en voorspelbaar worden gecommuniceerd met alle betrokken partijen ten dienste van een efficiënte exploitatie gedurende de gehele levenscyclus.

Als eigenaar van de informatie toetst de provincie de tactisch beheerder welke belast is met configuratiebeheersing van het informatiemanagementsysteem RijnGouwelijn.

Bij aanpassing van de gebruiksmogelijkheden van de RijnGouwelijn dient het beheersysteem als bron voor het overleggen van het informatiedossier naar het bevoegd gezag en IVW.

⁵⁰ Dient nog gemaakt te worden door beheerteam

Bijlage 1 Literatuurlijst

Literatuurlijst Concept Beheerplan Rail							Relatie tot onderwerp beheerplan															
Nummer	Titel	Auteur	versie	Jaar	0: Beleid en visie PZH	1: Wettelijke taken																
						1: Raakvlakken	2: Raakvlakken	3: Systeemdenken	4: Systeemarchitectuur	5: Risicomanagement	6: Safetymanagement	7: Gezondheid en milieugezondheid	8: Duurzaamheid	9: Onderhoudsnormen	10: Config- en informatie	11: LCC benadering						
1	Strategisch Asset management plan Rijn Gouwelijn	Provincie Zuid Holland	1.1	2010																		
2	Beheerplan vaarwegen 2008 -2012	Provincie Zuid Holland	1.0	mei-09	x																	
3	Beheerplan wegen 2008 -2012	Provincie Zuid Holland	1.0	mei-09	x																	
4	Projectplan Beheer Rijn Gouwelijn Oost	Provincie Zuid Holland	1.0	jan-08	x	x																
5	Keuzes beheer infrastructuur PZH	MuConsult	1.0	10-5-2007	x																	
7	Leaflet Guideline application of Asset Management for RUIJIC			sep-10			x	x														
8	Presentatie Beheer en instandhouding RGL	Bas van Herpen		jan-11			x		x													
9	Concept wetsvoorstel Wet lokaalspoor	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	EU	19-5-2011	x																	
10	Spoorwegwet hoofdspoor	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	1.0	2003	x																	
11	Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP)	Provincie Zuid Holland		2002																		
12	Nota operationalisering Openbaar Vervoer	Provincie Zuid Holland		12-12-2006	x																	
13	Strategisch bedrijfsplan DBI 2008-2011	Provincie Zuid Holland		okt-07																		
14	Memo Integraal concessie en contractbeheer	Leo Voorhuizen		11-feb-2011																		
15	Besluitnota organisatie beheer infrastructuur PZH	Provincie Zuid Holland		2007																		
16	Bestuursovk 1: RGL Oost (Alq, Zoeterwoude en Oegstgeest)	Diversen		7-7-2005																		
17	Bestuursovk 2: RGL Oost (Grondgebied Leiden)	Diversen		17-12-2008																		
18	Bestuursovk 4: RGL Oost (Zoeterwoude Eifenbaan)	Diversen		7-7-2006																		
	Bestuursovk 5: RGL West (Katwijk en Oegstgeest)			1-3-2010																		
19	Bestuursvereenkomst Rijn Gouwelijn West	Provincie Zuid Holland		19-2-2010																		
20	NvU aanbesteding exploitatie OVconcessie ZHN 2012-2015	Bas van Herpen		26-1-2010	x																	
21	Randstadnet 2028	OV Bureau Randstad		nov-10			x															
22	Jaarverslag openbaar vervoer concessies en contractbeheer	PZH, Tom Verhaar	1.0	22-12-2010		x																
23	Normdocument veiligheid light rail	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	5.0	25-11-2002												x						
24	Integraal Programma van Eisen en Segmentspecificatie	DIVV-AMSYS	0.4	3-2-2011																	x	
25	Nottie kans en risico	Provincie Zuid Holland	1	2009												x						
26	Beleidsnota RM en weestandsvormogen	Provincie Zuid Holland	1	2008												x						
28	Normdocument beheer en onderhoud RGL	Provincie Zuid Holland, Rene Beusmans	0.02	2011																		
29	Normdocument RAM-LCC dossier RGL	Provincie Zuid Holland, Rene Beusmans	0.01	2011																	x	x
30	Exploitatieconcept RijnGouwelijn	LRTC		3-1-2011																		
31	Memo Integraal concessie en contractbeheer	LRTC		3-1-2011																		
32	PVE concessie RijnGouwelijn	Provincie Zuid Holland		6-7-2010				x														
33	Concessiebeschikking inzake de exploitatie van de treindienst Gouda - Alphen aan den Rijn	Provincie Zuid Holland		13-12-1999				x														
35	Veiligheidsconcept RijnGouwelijn Oost	PORGL	2	16-12-2009												x						



Bijlage 2 Afkortingen en verklarende woordenlijst

Afkortingen

ALARP	As low as reasonably practicable, in de context van safetymanagement op de RijnGouwelijn: De veiligheid van het spoorvervoer moet zo groot mogelijk zijn als redelijkerwijs en praktisch haalbaar is.
BDU	Brede doeluitkeringen
Bgs	Besluit geluidhinder spoorwegen
BS	Beheer Strategie, bureau binnen de afdeling DBI van provincie Zuid Holland
DBI	Dienst Beheer Infrastructuur, afdeling binnen de provincie Zuid Holland
DRM	Directie Ruimte en Mobiliteit
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EMC	Electromagnetische compatibiliteit
EU	Europese Unie
EVP	Exploitatie veiligheidsplan
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
GAO	Gebruiksafhankelijk onderhoud
GS	Gedeputeerde Staten, college van
GWW	Grond- weg- en waterbouw
IVP	Integraal veiligheidsplan
IVW	Inspectiedienst verkeer en waterstaat, externe toezichthouder veiligheid
KPA	Key Performance Area. Prestatiegebied waarbinnen smart doelstellingen in de vorm van KPI's geformuleerd worden
KPI	Key Performance Indicator, kwantitatief meetbare prestatie indicatoren binnen een prestatiegebied (KPA)
MJP	Meerjaren programmering/ meerjarenplan
MPI	Meerjarenprogramma Infrastructuur
MTBF	Mean Time Between Failures, Maat voor betrouwbaarheid. de waarschijnlijkheid dat de infrastructuur de beschikbaar is gedurende een bepaald tijdsinterval
MTTR	Mean Time To Repair, Maat voor onderhoudbaarheid. Waarschijnlijkheid dat functie is hersteld binnen een bepaald interval
NS	Nederlandse Spoorwegen
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid, wettelijke bevoegdheid om calamiteiten te onderzoeken
PORGL	Projectorganisatie RijnGouwelijn, onderdeel van afdeling Projecten en Programma's binnen provincie Zuid Holland met als opdracht de realisatie van de RijnGouwelijn
POW	Personenvervoer over water
PS	Provinciale Staten
PvE 4.0	Programma van eisen bij aanleg RijnGouwelijn
PvE TB	Programma van eisen tactisch beheer
PVR	Profiel van vrije ruimte
PVVP	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
RAMS	Acroniem voor Reliability, Availability, Maintainability en Safety. In de context van het beheerplan de betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid en veiligheid van de infrastructuur en

	RijnGouwelijnvoertuigen.
RAMSHE-LCC	Acroniem RAMS, aangevuld met gezondheid (Health), omgeving/milieu (Environment) en levensduurkosten (Lifecycle costs).
RSV	Regio's, subsidies en Vervoer, bureau binnen afdeling V&M van provincie Zuid Holland
SAO	Storingsafhankelijk onderhoud
TAO	Toestandsafhankelijk onderhoud
TVP	Tram Vrije Periode / Trein Vrije Periode
V&M	Veiligheid en milieu, afdeling binnen de provincie Zuid Holland
VZS	Veiligheid zorgsysteem
WGH	Wet geluidhinder
WM	Wet milieubeheer

Verklarende woordenlijst

Beheerder (asset manager)	De <i>Asset Manager</i> is verantwoordelijk voor de toegewezen assets. Deze bepaalt wat, wanneer en waar iets moet gebeuren met de assets. De Asset manager bepaalt het technische niveau van de prestaties van het netwerk en bereidt de instandhoudingsstrategie voor. De <i>Asset Manager</i> opereert op tactisch niveau en stuurt de <i>Service Providers</i> aan.
Concessiehouder vervoer (Vervoerder)	Realisatie en instandhouding van vervoersproces Uitvoering beheer en onderhoud van voertuigen
Concessieverlener (Vervoersautoriteit)	Aanbesteding opdracht Voldoen aan gestelde veiligheidsnormen
Calamiteitenorganisatie	het geheel van instanties die hulp verlenen of bijdragen aan het herstel na calamiteiten.
CROW	Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte
Eigenaar (asset owner)	DBI treedt op als <i>Asset Owner</i> en is hierbij is de verantwoordelijke voor de assets. DBI maakt afspraken met de GS over de te leveren diensten en geeft het benodigde budget voor invulling van de diensten aan. DBI legt besluiten over investeringen voor en verantwoording af over de prestaties van de assets aan GS. Als Asset owner bepaalt de provincie waarom er iets moet gebeuren aan de assets, bijvoorbeeld omdat onvoldoende aan de waarden van de provincie kan worden voldaan. De <i>Asset Owner</i> opereert hierbij op strategisch niveau.
Kleinste Geografische Eenheid	Geografisch segment van de infrastructuur met waarbinnen slijtage en levensduur gelijk is
Knoop	Tracedeel waarbij in de lijnvoering de mogelijkheid bestaat het verkeer te routeren (gebied met wissels)
Lijn	Verbinding tussen begin en eindhalte waartussen een tram(-trein)dienst wordt gereden.
Object	Ook wel asset genoemd, onderdeel (fysiek of functie) met een waarde voor het systeem RijnGouwelijn.
Onderhouder (serviceprovider)	De <i>Service Provider</i> geeft uitvoering aan de dienstverlening en bepaalt hoe iets gebeurt aan de assets. De <i>Service Provider</i> opereert op operationeel niveau, maar houdt zich niet bezig met de uitvoering van

	al het onderhoud. Voor de RijnGouwelijn is wordt de uitvoering van het procesmatige onderhoud aan de hand van een functioneel contract gevoerd door een service provider en het planmatige onderhoud wordt door de provincie aanbesteed in de vorm van projecten.
PAS55	Publicly available specification 55. Internationaal erkende norm voor Asset Management, uitgegeven door het British Standards Institute
Regionaal spoor	Spoor binnen de beheerbevoegdheid van de provincie vallend onder de Wet lokaal spoor
Spaak	Tracedeel waarbij in de lijnvoering waarbij geen mogelijkheid bestaat het verkeer te routeren (gebied tussen wissels)
Toezichthouder	Controleren of aan veiligheidsnormen wordt voldaan, levert advies aan opdrachtgever exploitatie (normsteller) en informatie aan betrokken partijen.
Tracé	Geografisch segment van de infrastructuur onderhevig aan eenzelfde hoeveelheid belasting (dezelfde hoeveelheden en typen voertuigen).
Tracedeel	Onderdeel van tracé, komt voor als knoop of spaak
Verkeersleider	Toewijzen beschikbare capaciteit Veilige sturing van het verkeersproces Afstemming met calamiteitenorganisatie



Bijlage 3 Taken & bevoegdheden Wet lokaal spoor

Taken en bevoegdheden beheer RijnGouwelijn op grond van Wet lokaal spoor		
Artikel	Taak/bevoegdheid versie EC 2011/236/NL (bevroren van 19 mei – 22 augustus 2011)	Uitvoering binnen AM organisatie
[Artikel 4]	Taak: GS dragen zorg voor het beheer van de RijnGouwelijn.	PZH-DBI, eigenaarschap
[Artikel 9]	Taak: GS dienen vergunning te verlenen aan beheerder bij ingebruikname van de RijnGouwelijn. Dit doen GS op basis van een schriftelijke verklaring van toezichthouder. Bevoegdheid: Aan deze vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden in het kader van veiligheid op en in de directe nabijheid van de RijnGouwelijn. Taak: De beheerder levert ten behoeve van de verklaring, bedoeld in het tweede lid, een informatiedossier aan waarin de technische specificaties van de RijnGouwelijn worden beschreven en gedocumenteerd en waaruit blijkt dat de RijnGouwelijn voldoet aan de artikelen 5, 6 en 14.	PZH-DBI, eigenaarschap PZH-DBI, safetymanagement Tactisch beheerder
[Artikel 10]	Taak: Leveren van informatiedossier ten behoeve van ingebruikname infrastructuur bij een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de RijnGouwelijn	Tactisch beheerder
[Artikel 11]	Bevoegdheid: GS kunnen een vergunning als bedoeld in artikel 9 schorsen of intrekken	PZH-DBI, scope beheer
[Artikel 12]	Taak: GS verleent vergunning aan derden voor werkzaamheden in nabijheid van RijnGouwelijn. Taak: GS stellen het ruimtelijke profiel (PVR) vast waarbinnen het vergunningvereiste valt. Bevoegdheid: GS kunnen nadere regels stellen bij de uitvoering van werkzaamheden derden.	Tactisch beheerder PZH-DBI, scope beheer Tactisch beheerder (Juridische check TB mandatering)
[Artikel 13]	Taak: Handhaven recht van uitweg over lokale spoorweg in het geval onroerende zaak van rechthebbende door RijnGouwelijn is afgesneden	PZH-DBI, handhaven algemeen maatschappelijk belang
[Artikel 14]	Zie artikel 20	
[Artikel 15]	Taak: Handhaven verbod op: a. in te grijpen in de bediening of de werking van installaties van de RijnGouwelijn; b. onderdelen van de RijnGouwelijn te verwijderen, beschadigen of te wijzigen; c. zich te bevinden op of langs een voor personen afgesloten deel van de RijnGouwelijn of daarlangs dieren te drijven of te laten lopen; d. het beheer van en het verkeer over de lokale spoorweg te hinderen of te belemmeren.	Tactisch beheerder
[Artikel 16]	Bevoegdheid: GS kan opdracht geven voor ongevallen onderzoek	PZH-DBI, safetymanagement
[Artikel 17]	Taak: 1 - GS stellen ten minste een maal in de vier jaar een visie vast ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer. De visie is ten minste uitgewerkt in prestatienormen die betrekking hebben op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de RijnGouwelijn. Taak: 2 - De prestatienormen worden door GS in overleg met de beheerder, nader geconcretiseerd door middel van prestatie-indicatoren. Taak: 3 - GS maken jaarlijks aan de hand van de prestatienormen en bijbehorende prestatie-indicatoren afspraken met de beheerder over de uitvoering van de beheertaken, alsmede over de benodigde financiële middelen ter realisatie van de afspraken.	PZH-DBI, eigenaarschap PZH-DBI, opdrachtgeverschap PZH-DBI, financiering



[Artikel 18]	Taak: GS wijzen ten behoeve van het beheer van de RijnGouwelijn een of meerdere beheerders aan	PZH-DBI, opdrachtgeverschap
[Artikel 19]	Taak: Beheerder beschikt over een veiligheidszorgsysteem	Tactisch beheerder
[Artikel 20]	Taak: 1 - De beheerder beheert de RijnGouwelijn zodanig dat de infrastructuur: a. in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is [Artikel 5]; b. geschikt is voor het gebruik waarvoor zij is bestemd [Artikel 5]; c. bij normaal gebruik geen gevaar of schade oplevert voor personen of zaken [Artikel 5]; d. veilig en doelmatig met de maximum toegelaten snelheid kan worden bereden. [Artikel 5]; m.b.t. de inrichting en uitrusting van het de halte voldoet aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde regels. [Artikel 14]; Taak: 2 – Melding aan toezichthouder Taak: 3 – Afstemming met overige beheerders	Tactisch beheerder Tactisch beheerder Tactisch beheerder
[Artikel 21]	Taak: 1- De beheerder stelt, na overleg met de vervoerder en andere rechthebbenden op de RijnGouwelijn jaarlijks ter uitvoering van de visie, bedoeld in artikel 17, een beheerplan op. Taak: 2 - Het beheerplan heeft de instemming van GS. Taak: 3 - De beheerder legt jaarlijks voor 1 april aan GS in een jaarverslag verantwoording af over de uitoefening van zijn taken in het afgelopen kalenderjaar. Bevoegdheid: 4 - GS kunnen eisen stellen aan de inhoud en de procedure van totstandkoming van het beheerplan alsmede aan het jaarverslag.	Tactisch beheerder PZH-DBI, verantwoording Tactisch beheerder PZH-DBI, opdrachtgeverschap
[Artikel 22]	De beheerder treft maatregelen die redelijkerwijs noodzakelijk zijn om te voorkomen dat gevaar kan ontstaan voor omgeving	Tactisch beheerder
[Artikel 23]	Taak: 1 - Indien de veiligheid van het gebruik of van het beheer van de RijnGouwelijn in gevaar komt of dreigt te komen, neemt de beheerder passende maatregelen, waaronder zo nodig het geheel of gedeeltelijk buiten dienst stellen van de RijnGouwelijn. Taak: 2 – De beheerder informeert toezichthouder en vervoerder Bevoegdheid: 3 – De beheerder kan vervoerder aanwijzingen geven Bevoegdheid: 4 – De vervoerder volgt deze op	Tactisch beheerder Tactisch beheerder Tactisch beheerder Tactisch beheerder
[Artikel 23]	Bevoegdheid: 1 – Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld in het belang van de verkeersveiligheid op de lokale spoorweg en de daaraan grenzende hoofdspoorwegen, alsmede aan de daaraan grenzende wegen Bevoegdheid: 4 - Indien GS niet de wegbeheerder zijn van de aan de lokale spoorweg grenzende weg, treft het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, op verzoek van GS de maatregelen die door GS noodzakelijk worden geacht voor het veilig verkeer op de lokale spoorweg.	PZH-DBI, safetymanagement PZH-DBI, safetymanagement
[Artikel 27]	Taak: 2 – GS verlenen veiligheidscertificaat aan vervoerder Bevoegdheid: 3- Aan dit veiligheidscertificaat kunnen voorschriften worden verbonden Bevoegdheid: 4 – Deze voorschriften kunnen door GS worden gewijzigd in het belang van veiligheid	PZH-DBI, safetymanagement PZH-DBI, safetymanagement PZH-DBI, safetymanagement
[Artikel 29]	Taak: 1 – Veiligheidscertificaat ten hoogste iedere 5 jaar geldig Bevoegdheid: 2 – GS kunnen veiligheidscertificaat schorsen of intrekken	PZH-DBI, safetymanagement PZH-DBI, safetymanagement



[Artikel 30]	Taak: 1 - Beheerder sluit met vervoerder een toegangsovereenkomst vast. Beheerder wijst vervoercapaciteit toe. Taak: 2 - GS stellen een beleidskader vast met toewijzingscriteria, dat de beheerder in acht neemt bij de verdeling van de vervoerscapaciteit, waarbij voorrang wordt gegeven aan de capaciteit die redelijkerwijs nodig is voor de uitvoering van de concessie.	Tactisch beheerder PZH-DBI, opdrachtgeverschap
[Artikel 32]	Taak: 2 - GS verlenen, na de beheerder te hebben gehoord, een vergunning voor indienststelling van het spoorvoertuig op basis van een schriftelijke verklaring van IVW. Bevoegdheid: 4 - Aan een vergunning kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de RijnGouwelijn	PZH-DBI, eigenaarschap of PZH-RSV exploitatie PZH-DBI, safetymanagement
[Artikel 33]	Bevoegdheid: 1- GS kunnen bij aanmerkelijke wijziging van het voertuig een nieuwe vergunning indienststelling voertuig afgeven indien zij dit noodzakelijk vinden	PZH-DBI, eigenaarschap
[Artikel 34]	Taak: 1 - GS verlenen, na de beheerder te hebben gehoord, een vergunning voor indienststelling van het type spoorvoertuig op basis van een schriftelijke verklaring van IVW en verklaring van overeenstemming voertuig (artikel 32) Bevoegdheid: 5 – GS kunnen nadere regels stellen over de verklaring van overeenstemming	PZH-DBI. eigenaarschap PZH-DBI. eigenaarschap
[Artikel 35]	Bevoegdheid: 2 - GS kunnen het gebruik van een spoorvoertuig verbieden in dien niet is voldaan aan artikel 32.	PZH-DBI, eigenaarschap
[Artikel 36]	Bevoegdheid: 3 - Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen tevens andere functies als veiligheidsfunctie binnen het lokale spoorwegverkeerssysteem worden aangewezen.	PZH-DBI, safetymanagement
[Artikel 42]	1 – Minister wijst bij besluit personen aan belast met toezicht op naleving van spoorwegwet. Bevoegdheid: 4 – IVW verricht (uit eigen beweging of) op verzoek van GS taken Bevoegdheid: 5 – IVW brengt verslag uit aan GS, IVW neemt instructies van GS in acht Taak: 6 – IVW kan kosten in rekening brengen bij GS	IVW PZH-DBI, safetymanagement PZH-DBI, safetymanagement PZH-DBI, financiering B&O
[Artikel 43]	Bevoegdheid: GS zijn bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de verplichtingen in deze wet.	PZH-DBI, waarborgen algemeen maatschappelijk belang
[Artikel 44]	Bevoegdheid: GS zijn bevoegd tot oplegging van een boete bij overtredingen van deze wet.	PZH-DBI, waarborgen algemeen maatschappelijk belang
[Artikel 49]	Bevoegdheid: 1 – GS is bevoegd inzage in alle relevante zaken in het kader van beheer bij vervoerder op te vragen Bevoegdheid: 2 – De vervoerder is hierbij verplicht deze informatie te verstrekken	PZH – DBO, handhaven systeemintegriteit PZH – DBO, handhaven systeemintegriteit

Bijlage 4 Proces van inbeheername

Een doelstelling binnen goed asset management is impact van alle afwegingen ten aanzien van de RijnGouwelijn te beschouwen in haar totale levenscyclus. Dit lifecycle denken is nader toegelicht in hoofdstuk 5. Bij de ontwikkeling en aanpassing van vervoersystemen worden de realisatiefase en de beheerfase vaak als separate processen beschouwd. Zo ook bij de RijnGouwelijn zijn realisatie, beheer en exploitatie in aparte contracten geplaatst.

De RijnGouwelijn bevindt echter zich nog in de realisatiefase. Totdat de RijnGouwelijn een volwaardig operationeel vervoersysteem is, worden diverse in het kader van ontwikkeling van de beheerorganisatie en het beheerplan de volgende fasen doorlopen:

Fase 1 Ontwikkelfase: Gedurende de eerste fase wordt met het beheerplan als kader en uitgangspunt invulling gegeven aan het contract met de tactische beheerder. Hierbij is het doel om in samenwerking en –sprak tussen opdrachtgever en opdrachtnemer vast te stellen welke werkelijke beheer- en onderhoudsinspanningen dienen te worden uitgevoerd. Wijzigingen kunnen bijvoorbeeld voortkomen uit de optimalisatie van het ontwerp, de werkelijke kwaliteit van de aangelegde infrastructuur, het uiteindelijk gekozen materieel van de vervoerder en andere omstandigheden. Ook zal deze fase gebruikt worden om de uiteindelijke rolverdeling tussen strategisch beheerder, de tactisch beheerder, zijn onderaannemers, de vervoerder en de omgeving (overige beheerders) nader vorm te geven en in te vullen.

Fase 2 Testfase: In de testfase is de Provincie in staat om de werkelijk gerealiseerde infrastructuur als basis voor beheerplan te gebruiken. Er worden afwijkingen vastgesteld ten opzichte van de veronderstelde kwaliteit van de infrastructuur en deze worden verwerkt in de geactualiseerde beheerplannen van de tactisch beheerder. Als resultaat van deze fase zullen de "assets" door het realisatie team worden overgedragen aan het beheerteam.

Fase 3 Proefbedrijf: Op de gerealiseerde en geteste infrastructuur gaat de vervoerder proefrijden, waarbij de dienstregeling wordt uitgevoerd zonder reizigers. Dit is bedoeld voor het testen van de interactie tussen het materieel en de infrastructuur, het testen en inregelen van systemen, beveiligingen, verkeerssituaties en -systemen en werkprocessen. Een en ander in relatie tot de veronderstelde dienstregeling. Tijdens deze fase zal de tactisch beheerder eventuele verbetervoorstellen indienen in afstemming met de vervoerder en aanpalende beheerders die gericht zullen zijn op de verbetering van het vervoerssysteem, de organisatie of de kostenefficiëntie van de beheerinspanningen.

Fase 4 Optimalisatiefase: Na optimalisatie en een definitieve vaststelling van de scope en inspanning van de beheeractiviteiten kan de provincie in samenwerking met de tactisch beheerder een onderbouwde prognose maken van de inspanningen die noodzakelijk zijn voor het beheer.

Fase 5 Prestatiefase: Op grond van de ervaringen in de Ontwikkelings- en Optimalisatiefase worden de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk voor alle partijen. Deze vormen dan ook het uitgangspunt voor de prestatiefase. In deze fase start de reguliere beheerplancyclus van de DBI en kan deze worden opgelijnd met de beheer(plan)cycli van wegen en vaarwegen.

FASERINGSSCHEMA RGL - GOUDA - KATWIJK / NOORDWIJK												
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	>>>>
Fase: naam	Ontwikkefase				Testfase		Proefbedrijf	Optimalisatiefase		Prestatiefase		
Algemeen	Aanbesteding concessie Aanbesteding beheer Ontwerp nieuwe infrastructuur Aanbesteding aanleg nieuwe infrastructuur Processen ontwerpen en afstemmen (ook stakeholders) Uitwerken plan voor test- en proefbedrijf				Testen Infrastructuur Testen processen en procedures		Duurproef Infrastructuur Reality check processen en procedures Aandachtspunten: samenwerking, veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid Behalen van vooraf bepaald startniveau	Optimaliseren van techniek en processen - finafstemming Prestaties verbeteren van startniveau naar geest niveau Prestaties en eisen verfijnen Contractpartijen worden waar mogelijk op prestaties gestuurd maar ook op verbeterinspanning		Er zijn reële eisen die bij alle partijen bekend zijn en goed op elkaar afgestemd. De contractpartijen worden in deze fase volledig op prestaties gestuurd. Nieuwe concessie		
Realisatie	Ontwerp nieuwe infrastructuur Aanbesteding aanleg nieuwe infrastructuur Afstemming met exploitant Afstemming met beheerder Afstemming op gemeentelijke projecten Opleiden, trainen en informeren van vervoerder en beheer en onderhoud partijen. Opstellen van een Safety Case Infrastructuur Uitwerken plan voor test- en proefbedrijf				Testen Infrastructuur Opleveren actuele documentatie Afstemmen met alle betrokkenen		Zowel ontwerpers als bouwers hebben een ondersteunende rol Tijdens het proefbedrijf moet rekening worden gehouden met de wens tot tot modificatie, waarop snel moet worden ingespeeld. Zie notitie Testfase en Proefbedrijf.	Nazorg van het project: afronding en overdracht		---		
Exploitatie in de rol van materieel-leverancier	Ontwerpen nieuwe voertuigen Afstemmen met infra Opleiden, trainen gebruiker Safety Case Materieel Zorgen voor toelating Uitwerken plan voor test- en proefbedrijf				Testen Materieel Opleveren actuele documentatie Afstemmen met alle betrokkenen		Tijdens het proefbedrijf moet rekening worden gehouden met de wens tot tot modificatie, waarop snel moet worden ingespeeld.	Nazorg van het project: afronding en overdracht		---		
Exploitatie in de rol van vervoerder	Ontwerpen exploitatieprocessen (inclusief verkeersleiding). Ontwerpen calamiteitenprocessen en afstemmen met alle relevante stakeholders Safety Case Exploitatie Adviseren van realisatie en beheer Uitwerken plan voor test- en proefbedrijf Volgen opleidingen				Testen processen en procedures Afstemmen met alle betrokkenen In gebruik nemen verkeersleiding		In gebruik hebben verkeersleiding. Inregelen van de organisatie. Inregelen van de samenwerking. Aantonen van de bruikbaarheid van de nieuwe infrastructuur en van de processen bij de exploitatie-organisatie. Aantonen van de veilige exploitatie. Reality check op prestatietargets. Inleertraject medewerkers.	Wegwerken kinderziektes Optimaliseren prestaties Optimaliseren samenwerking met beheerder en andere partijen Aanscherpen van de contractuele afspraken voor de prestatiefase		Stabiele bedrijfsvoering conform contract: business as usual. Nieuwe concessie		
Exploitatie in de rol van materieel-beheerder	Ontwerpen materieelprocessen (voertuigbeheer en - onderhoud) Ontwerpen calamiteitenprocessen en afstemmen met alle relevante stakeholders Safety Case Materieel Uitwerken plan voor test- en proefbedrijf Volgen opleidingen				Testen processen en procedures Afstemmen met alle betrokkenen In gebruik nemen materieel		In gebruik hebben materieel. Inregelen van de organisatie. Inregelen van de samenwerking. Aantonen van veilig beheer materieel. Reality check op prestatietargets. Inleertraject medewerkers.	Wegwerken kinderziektes Optimaliseren prestaties Optimaliseren samenwerking met beheerder en andere partijen Aanscherpen van de contractuele afspraken voor de prestatiefase		Stabiele bedrijfsvoering conform contract: business as usual. Nieuwe concessie		
Beheer	Aanbesteden beheer en onderhoud Ontwerpen beheerprocessen Ontwerpen calamiteitenprocessen en afstemmen met alle relevante stakeholders Beheerovereenkomsten sluiten (diverse) Safety Case Beheer en Onderhoud Infra Uitwerken plan voor test- en proefbedrijf Volgen opleidingen				In beheer nemen infrastructuur In beheer nemen verkeersleiding		In beheer hebben infrastructuur. In beheer hebben verkeersleiding. Inregelen van de organisatie. Inregelen van de samenwerking. Aantonen van veilig beheer infra. Reality check op prestatietargets. Inleertraject medewerkers.	Wegwerken kinderziektes Optimaliseren prestaties Optimaliseren samenwerking met exploitant en andere partijen Aanscherpen van de contractuele afspraken voor de prestatiefase Ontvangen van het project		Stabiele bedrijfsvoering conform contract: business as usual.		
Stakeholders	Overeenkomsten sluiten Processen afstemmen (verkeersleiding, calamiteiten, planning)				Betrokken bij testen van nieuwe processen, vooral hulpdiensten		Inregelen van de samenwerking. Inleertraject medewerkers.	Evaluatie en bijstelling waar nodig				
<i>NB Jaartallen zijn uitsluitend indicatief NB De activiteiten in dit overzicht zijn beeldvormend; niet uitputtend NB De verdeling PZH - opdrachtnemer is hierniet verwerkt Stakeholders: IVW, Hulpdiensten, Wegbeheerders, Vaarwegbeheerders, ProRail, Rijkswaterstaat, Vergunningverleners.</i>												

Tabel 3: faseringschema RijnGouwelijn

De belangen van realisatie, beheer en exploitatie kunnen in de bovengenoemde fasen conflicterend zijn. Een overzicht van activiteiten is gegeven in **Tabel 3**.

Door middel van beheerplannen maakt DBI duidelijk hoe de provincie Zuid Holland omgaat met instandhouden van haar assets en systemen. Dit beheerplan draagt de opzet van de beheerbelangen uit.

De beheerplannen, dit beheerplan inclusief, beschouwt het areaal dat reeds in beheer is bij DBI en gaat uit van de prestatiefase van de infrastructuur.

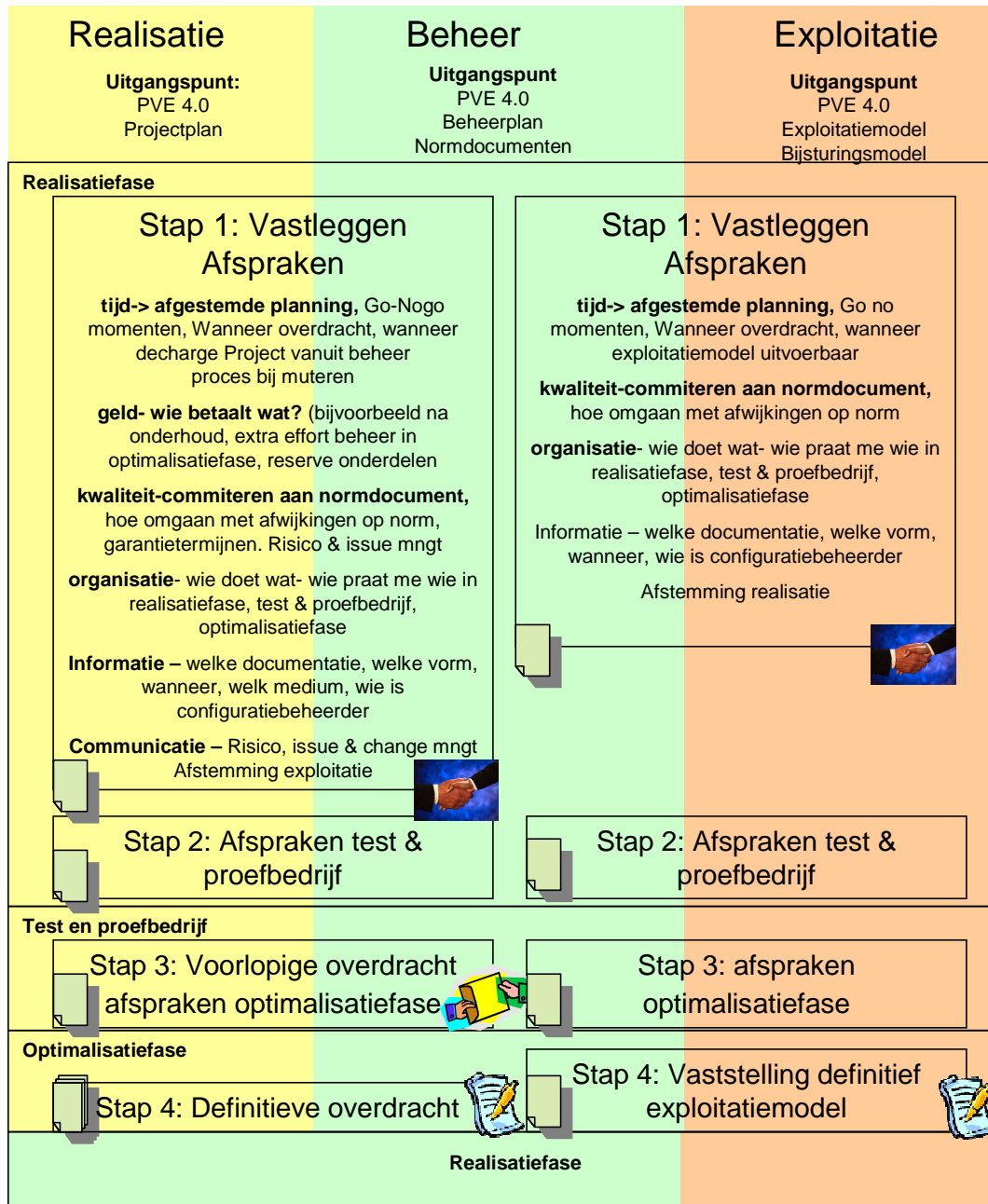
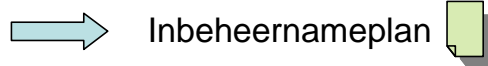
In het beheerplan wordt uitgegaan dat het areaal het afgesproken basisniveau heeft en dat de daarbij benodigde informatie voor beheer volledig en actueel is.

De ervaring leert dat goede samenwerking tussen realisatie, beheer en exploitatie noodzakelijk is om te komen tot bovenstaand doel. Een afwegingsmechanisme, waarbij de impact over de totale levenscyclus wordt beschouwd in het plan van aanpak RAM-LCCdossier RijnGouwelijn, is hierbij een middel om gezamenlijk koers te houden.

Enkel een goed afwegingsmechanisme is echter niet voldoende om goed met elkaar samen te werken. Hiervoor zijn samenwerkingsafspraken nodig. Het proces van het borgen van instandhoudingsbelangen door DBI en daarbij de wijze waarop wordt samengewerkt in het kader van overdracht en acceptatie kan worden vastgelegd in een inbeheernameplan. Omdat belangen per projectfase kunnen wijzigen wordt in een inbeheernameplan per fase vastgelegd wat voor beheer verwacht wordt en op welke wijze met elkaar wordt gecommuniceerd. Een opzet voor het inbeheernameplan is weergegeven in Figuur 16.

Proces van inbeheername

“Borgen instandhoudingsbelangen vanuit DBI”



P.Dourlein 29-03-2011

Figuur 16: Opzet inbeheernameplan RijnGouwelijn