

# Veiligheidsmanagementsysteem GVB

## Topdocument transportveiligheid

20130826 VMS GVB Concept

Vertrouwelijkheidsniveau:

**Openbaar**

## Colofon

GVB  
Arlandaweg 100  
1043 HP AMSTERDAM

### Transportveiligheid

**Uw contact** Jan Jaap Warning / Ruud Sweering  
**Doorkiesnummer**  
**Faxnummer** 020 4606066

**Versie 2.0 is vastgesteld door directeur GVB op ....**

Overzicht van wijzigingen			
Nr:	Datum	Wijziging	Toelichting
0.6	21-11-2011	Opmerkingen Stadsregio verwerkt	Zie briefwisseling reactie Stadsregio 18-8-2011; reactie GVB 24-8-2011 en reactie Stadsregio 20-9-2011
1.0	05-12-2012	Actualisatie	Aanpassing aan nieuwe organisatie (intern en extern) en evaluatie door BTV.
2.0	1-10-2013	Actualisatie	Jaarlijkse actualisatie, in- en extern afgestemd. Kleine tekstuele opmerkingen zijn doorgevoerd.

# Inhoudsopgave

<b>Afkortingen .....</b>	<b>4</b>
<b>Inleiding .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Scope VMS GVB (Transportveiligheid).....</b>	<b>7</b>
<b>2 Externe partijen.....</b>	<b>8</b>
2.1 Stadsregio Amsterdam.....	8
2.2 Gemeente Amsterdam - DM .....	8
2.3 Gemeente Amsterdam - DIVV .....	9
2.4 Gemeente Amsterdam – Stadsdelen.....	9
2.5 Gemeente Amsterdam – Verkeerscommissies.....	9
2.6 Ministerie van Infrastructuur & Milieu; Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT).....	9
2.7 Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OvV).....	9
<b>3 Hoofdprocessen, betrokkenen en veiligheid .....</b>	<b>11</b>
3.1 Hoofdprocessen en veiligheid .....	11
3.2 Betrokken afdelingen binnen GVB.....	12
3.3 Betrokkenen en veiligheidsverantwoordelijkheden (intern GVB).....	12
<b>4 Veiligheidsmanagement.....</b>	<b>15</b>
4.1 Globale structuur GVB Veiligheidsmanagement.....	15
4.2 Voldoen aan regelgeving en eisen.....	15
4.3 Proactief op zoek naar risico's .....	16
4.4 Praktijk ervaring en leren .....	16
4.5 Evalueren en actualiseren van het veiligheidsmanagementsysteem .....	17
<b>5 Veilige exploitatie, veilig gebruik van infrastructuur .....</b>	<b>18</b>
5.1 Management van wijzigingen.....	18
5.2 Veiligheid bij werkzaamheden tijdens en buiten exploitatie .....	18
5.3 Opleiding en Training .....	19
5.4 Communicatie .....	19
5.5 Beheer van documentatie .....	19
5.6 Minimumeisen aan procedures .....	20
<b>6 Noodplannen.....</b>	<b>22</b>
<b>Bijlage 1. Relatie met Stadsregio en Gemeente.....</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage 2. Referentie kader voor de opzet van het VMS .....</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage 3. Wetgeving op gebied van transportveiligheid .....</b>	<b>26</b>
<b>Bijlage 4. Nieuwe “Concept Wet lokaal spoor” - VMS en toegangsovereenkomst</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 5. Beheer van documenten binnen het VMS.....</b>	<b>29</b>
<b>Bijlage 6. Definitie calamiteit.....</b>	<b>30</b>

## Afkortingen

Arbo	Arbidsomstandigheden
BORI	Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur
BTV	Bureau Transportveiligheid
CAB	Centrale afstandsbediening
CBI	Centrale Besturing Installatie
CCV	Communicatie Centrum Vervoer
DIVV	Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (Gemeente Amsterdam)
DM	Dienst Metro (Gemeente Amsterdam)
ETG	Electronic Ticketing GVB (OV Chipkaart)
GVB	GVB als geheel
GVB Exploitatie	GVB Exploitatie BV in de rol van concessiehouder
GVB Infra BV	GVB Infra BV in de rol van infrabeheerder en onderhouder
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
MT	Management Team
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
PAK	Planning, Accountmanagement en Klantrelaties
S&V	Service en Veiligheid
SLA	Service Level Agreement
SOS-melding	Signalering onveilige situaties
Stadsregio	Stadsregio Amsterdam
VLMS	Verkeersleidingsysteem Metro
VMS	Veiligheidsmanagementsysteem
TVM	Tijdelijke Verkeersmaatregelen
TVS	Transportveiligheidsmanagementsysteem (per modaliteit Bus, Tram, Metro)

## Inleiding

GVB bevordert de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Amsterdam en omgeving door het aanbieden van veilig en aantrekkelijk collectief vervoer. Naast transportveiligheid bestaat veiligheid ook uit andere belangrijke aspecten zoals sociale veiligheid, arbeidsveiligheid en terrorismebestrijding. Het onderwerp 'Werken aan de baan' is een combinatie van arbeidsveiligheid en transportveiligheid.

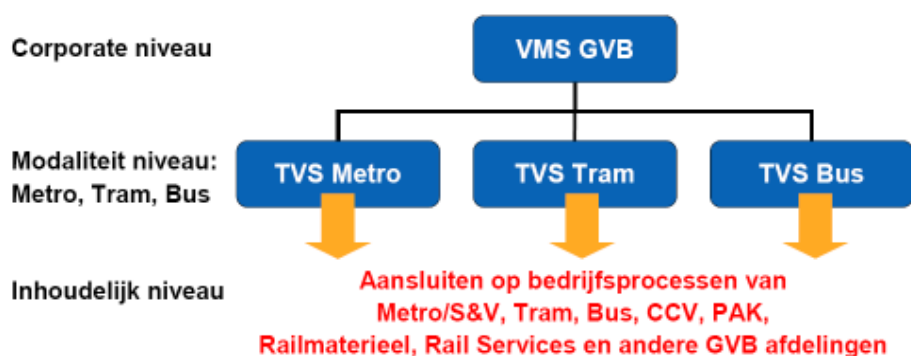
GVB beheerst en verbetert de transportveiligheid. Het VeiligheidsManagementSysteem (VMS) ondersteunt dit door onder andere te behandelen:

- De relaties met andere veiligheidsaspecten
- De interne samenwerking bij GVB
- De wijze waarop GVB de veiligheid verbetert, mede in samenwerking met externe partijen.

Veiligheid kan alleen geborgd worden bij een goede interne en externe samenwerking. Intern: van de vervoersuitvoering, verkeersleiding en de onderhoudsafdelingen voor de voertuigen en infrastructuur. Extern met de Stadsregio en de hulpdiensten.

Naast het voldoen aan wet- en regelgeving verbetert GVB het veiligheidsniveau door incidenten en ongevallen te analyseren en risico's in kaart te brengen.<sup>1</sup> Zo wordt bekeken waar verbeteringen mogelijk zijn, wat kan leiden tot aanpassingen in de exploitatie, maar ook adviezen aan de infrastructuurbeheerder. Hierbij is afstemming met onder andere de infrastructuurbeheerder, de Inspectie Leefomgeving en Transport en andere vervoersbedrijven belangrijk.

Dit VMS GVB beschrijft de algemene werkwijze van GVB voor Transportveiligheid. Details per modaliteit zijn te vinden in een Transportveiligheidsmanagementsysteem (TVS). Deze sluiten weer aan op de bedrijfsprocessen binnen de afdelingen van GVB.



Figuur 1 Relatiediagram tussen VMS, TVS'en en bedrijfsprocessen

<sup>1</sup> Hierbij zijn voor GVB Exploitatie de beschikbare voertuigen en infrastructuur met de daarbij beschikbaar gestelde veiligheidsvoorzieningen een gegeven.

## Verschillende aspecten van veiligheid

Binnen GVB kennen we verschillende aspecten van veiligheid:

- **Sociale Veiligheid**
- **Terrorismebestrijding** (Wees alert!)
- **Arbeidsveiligheid (Arbo)**
- **Transportveiligheid** (beschreven in dit document)

Veilig werken aan de infrastructuur valt onder Arbeidsveiligheid en heeft een sterke link met Transportveiligheid. Dit is beschreven in:

- “Veilig werken aan de trambaan”
- “Veilig werken aan de metrobaan”

**Het VMS GVB en de onderliggende documenten beperken zich tot het beschrijven van de Transportveiligheid.**

**Transportveiligheid is de veiligheid die geboden wordt aan reizigers, personeel en derden bij de exploitatie van metro, tram en bus: de optelsom van veilige infrastructuur, veilig materieel en veilige exploitatie.**

De verschillende veiligheidsaspecten kunnen elkaar gedeeltelijk overlappen. Enkele voorbeelden:

- Een verkeersongeval: Arbeidsveiligheid en Transportveiligheid.
- Agressieve reizigers: Sociale Veiligheid en Arbeidsveiligheid
- Onderhoud aan de (rail-) infrastructuur: Transportveiligheid en Arbeidsveiligheid

De overlap bestaat ook in processen en organisatie voor risicobeheersing. Het VMS is zoveel mogelijk afgestemd/geïntegreerd met andere managementsystemen om dubbel werk of juist omissies te voorkomen. Ook de hulpdiensten en infrabeheerders buiten GVB worden in dit proces betrokken.

Metro, Tram en Bus vallen onder de scope van dit VMS GVB. Met dit VMS zijn eisen vanuit de vervoersconcessie voor Metro, Tram en Bus afgedekt. De vervoersconcessie stelt op dit vlak geen eisen aan Veren. Veren beheerst haar (veiligheids)processen met een ISO 9001 gecertificeerd managementsysteem.

## 1 Scope VMS GVB (Transportveiligheid)

Scope van het VMS GVB is de transportveiligheid bij de modaliteiten Metro, Tram en Bus.

Arbeidsveiligheid, Sociale veiligheid en Terrorismebestrijding vallen niet binnen deze scope.

**Het doel van het VMS GVB is het beheersen en verbeteren van de “transportveiligheid” voor reizigers, personeel en derden bij de exploitatie van Metro, Tram en Bus.**

**GVB** verbetert de transportveiligheid binnen de mogelijkheden van de:

- beschikbaar gestelde infrastructuur en
- beschikbaar gestelde voertuigen.

Het VMS GVB sluit aan op de externe betrokkenen en hun verantwoordelijkheden en werkwijzen met name:

- de opdrachtgever Stadsregio en
- de infrastructuur eigenaar Gem. Amsterdam met DM, DIVV en de stadsdelen

Stadsregio, DM, DIVV en GVB beïnvloeden samen impliciet of expliciet de veiligheid van het vervoersysteem en nemen beslissingen over:

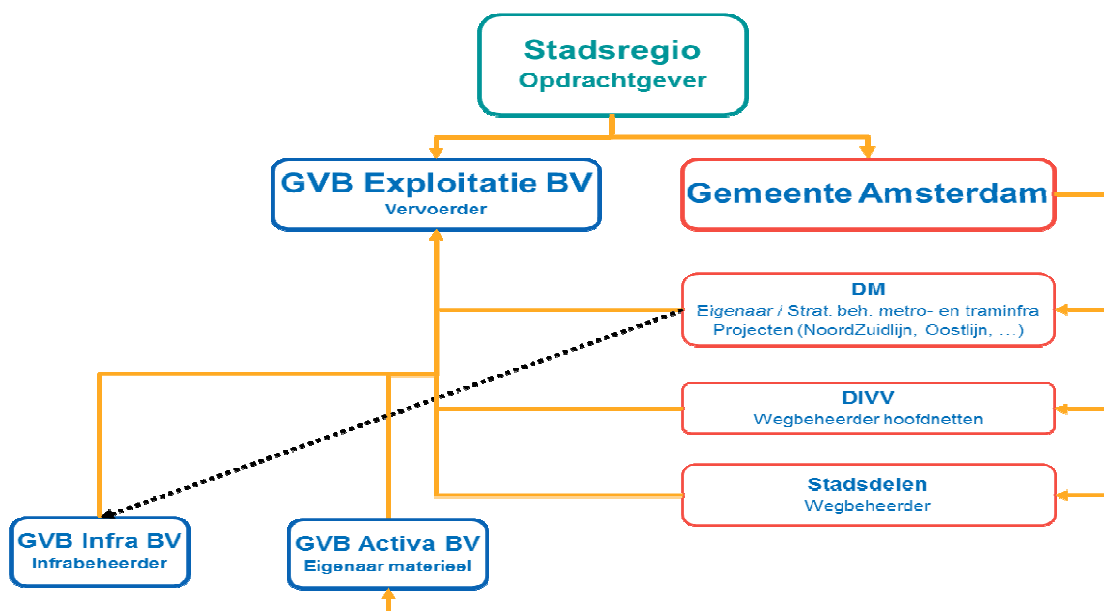
- dienstregeling
- kwaliteit van de infrastructuur en
- kosten

Tussen deze partijen moeten de komende tijd de afspraken over veiligheid expliciet worden gemaakt: zoals in de samenhang tussen exploitatie-eisen, investeringen en veiligheidsniveau.

VMS GVB sluit aan op de visie, het beleid en de eisen vanuit de Stadsregio en het VMS DM waarin zij hun verantwoordelijkheden en werkwijzen hebben beschreven.<sup>2</sup> Het VMS van DM is op dit moment nog in ontwikkeling

<sup>2</sup> Met DM wordt afgestemd over een document dat de organisatorische en procedurele interfaces op gebied van transportveiligheid structureert: de toegangsovereenkomst.

## 2 Externe partijen



### 2.1 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio is vanuit haar rol als concessieverlener opdrachtgever en integraal verantwoordelijk voor de veiligheid. In het bijzonder:

- een concessie waarbinnen veilige exploitatie mogelijk is
- afstemmen met DIVV en aanpalende gemeenten t.a.v. beschikbare infrastructuur waarop veilige exploitatie mogelijk is
- afstemming van de veiligheid tussen exploitant en infrabeheerder. Voor nadere detaillering, zie toegangsovereenkomst. (de verantwoordelijkheden als gevolg van de Wet Lokaalspoor worden toegevoegd wanneer de Wet van kracht is).

Materieel en de infrastructuur worden door de Stadsregio Amsterdam gefinancierd.

### 2.2 Gemeente Amsterdam - DM

De dienst Metro (DM) is namens Gemeente Amsterdam 'Beheerder' van de railinfrastructuur (tunnels, metrolijnen, metrostations, trambanen en haltes). Zij is verantwoordelijk voor beleid, projecten en beheer van de railinfrastructuur (tram en metro) en aankoop van nieuwe metrovoertuigen.

DM heeft een contract met GVB Infra BV voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Een toegangsovereenkomst tussen DM en GVB Exploitatie is in ontwikkeling. (Bijlage 1).

Op het gebied van transportveiligheid is DM verantwoordelijk voor:

- infrastructuur die door de exploitant veilig te gebruiken is
- goede afstemming met de exploitant op het gebied van veiligheid en interfaces
- tevens kan DM aanwijzingen aan de exploitant geven.



### **2.3 Gemeente Amsterdam - DIVV**

De dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) is namens Gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor beleid, projecten en beheer van:

- Hoofdnet Auto, inclusief profielbesluiten en wegbeheer van Hoofdnet Rail wanneer dit samenvalt met Hoofdnet Auto.
- Profielbesluiten van Hoofdnet Rail voor zover niet gelegen in Hoofdnet Auto indien de ligging van de rails wordt gewijzigd

Op het gebied van transportveiligheid is DIVV verantwoordelijk voor:

- weginfrastructuur die door de exploitant veilig te gebruiken is
- goede afstemming met de exploitant op het gebied van veiligheid en interfaces

### **2.4 Gemeente Amsterdam – Stadsdelen**

Stadsdelen zijn juridisch wegbeheerder en deels verantwoordelijk voor profielbesluiten, onderhoud en projecten van het wegennet en op het “Hoofdnet Auto” verantwoordelijk voor dagelijks onderhoud en het omgevingsmanagement plus toezicht bij de uitvoering van projecten.

De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het Hoofdnet Bus, echter als zij besluiten willen nemen die van invloed zijn op het functioneren van het Hoofdnet Bus is overleg met DIVV nodig.

Zij zijn verantwoordelijk voor de wegen waarin infrastructuur van tram ligt. Wanneer de ligging van de rails wordt gewijzigd zal het profielbesluit door DIVV worden genomen.

Op het gebied van transportveiligheid zijn de stadsdelen verantwoordelijk voor:

- weginfrastructuur waarover exploitant veilig kan rijden
- goede afstemming met de exploitant op het gebied van veiligheid en interfaces

### **2.5 Gemeente Amsterdam – Verkeerscommissies**

Centrale verkeerscommissie (CVC)

De CVC adviseert de wethouder Verkeer gevraagd en ongevraagd over voorgenomen ingrepen t.a.v. de hoofdnetten. De CVC adviseert op basis van de verkeerswetgeving en landelijke aanbevelingen (veelal CROW) en eigen aanbevelingen zoals opgenomen in de CVC leidraad.

Wijzigingen aan de infrastructuur van de hoofdnetten worden ter toetsing voorgelegd aan de CVC.

Stadsdelen kennen daarnaast eigen verkeerscommissies voor die onderwerpen, die niet de hoofdnetten betreffen.

### **2.6 Ministerie van Infrastructuur & Milieu; Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT)**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijke voor de relevante wet- en regelgeving (Lokaalspoor- en Tramwegwet; Wegenverkeerswet). Binnen het ministerie is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de wetten en de handhaving.

### **2.7 Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OvV)**

De Onderzoeksraad Voor Veiligheid doet onafhankelijk onderzoek naar (vermoedelijke) oorzaken van ‘voorvallen’ en categorieën voorvallen. Op basis van de ontdekte leerpunten worden aanbevelingen



voor verbetering van de veiligheid gegeven aan verantwoordelijke partijen zoals overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. De raad houdt de opvolging van aanbevelingen bij.

## 3 Hoofdprocessen, betrokkenen en veiligheid

### 3.1 Hoofdprocessen en veiligheid

#### 3.1.1 Exploitatie

De werkzaamheden van GVB kunnen in 3 hoofdprocessen ingedeeld worden. In elk proces zijn de rollen van de interne betrokkenen en de relaties met externen belangrijk voor de transportveiligheid.



#### A) Middelen verwerven/benutten

De veiligheidseisen in de concessie van Stadsregio aan GVB Exploitatie worden vertaald naar de organisatie. De afspraken over het gebruik van veilige infrastructuur en voertuigen worden verder ingevuld en gedetailleerd naar voor de exploitatie praktisch bruikbare eisen.

#### B) Vervoerplan maken

PAK en de vervoermanagers maken een vervoerplan op basis van de uitgangspunten die worden bepaald in het MT Bus, Metro en Tram. Uitgangspunten zijn o.a. het optimaliseren van de middelen, de afspraken met Stadsregio, DM, DIVV, Activa BV en de betreffende wet- en regelgeving. Zij stellen behoefte, geplande aanpassing en onderhoud vast van de:

- Metro- en tramvoertuigen en bussen met respectievelijk Railmaterieel en Busvervoer;
- Railinfrastructuur met DM (beheer, projecten), GVB Infra BV
- Communicatie en veiligheidssystemen met ICT.

#### C) Plan uitvoeren

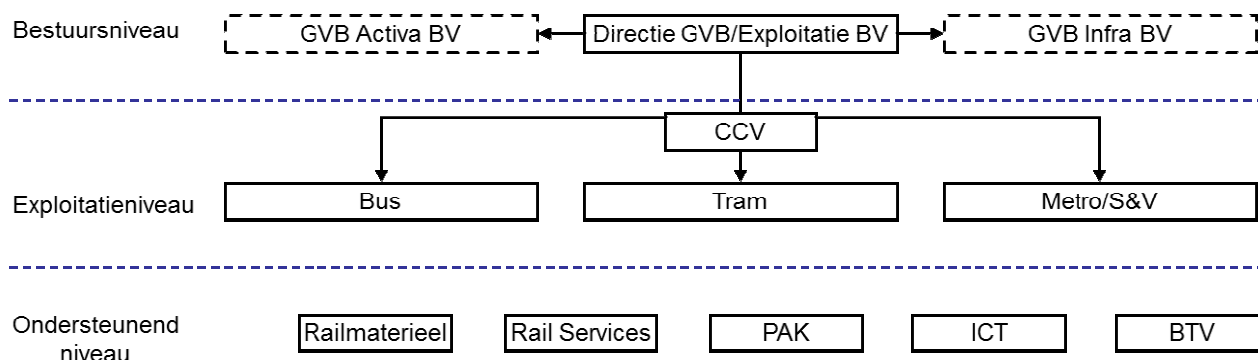
De vervoersmanagers, ondersteund door CCV, voeren het vervoerplan uit. Afwijkingen in exploitatie worden opgevangen waarbij de transportveiligheid gewaarborgd blijft.

#### 3.1.2 Beheer en onderhoud van de railinfrastructuur

Hier wordt een vergelijkbaar proces door GVB Infra BV uitgevoerd:

- A) Middelen verwerven: De veiligheidseisen uit het BORI contract vertalen naar de plannen en praktische eisen. Afstemmen met de exploitatie (gebruik van veilige infrastructuur en voertuigen).
- B) Plannen maken, binnen de afgesproken kaders. Zie de Rail Services procedures m.b.t. MVP en MOP.
- C) Plan uitvoeren. Eventuele afwijkingen worden opgevangen waarbij de transportveiligheid gewaarborgd blijft.

### 3.2 Betrokken afdelingen binnen GVB



### 3.3 Betrokkenen en veiligheidsverantwoordelijkheden (intern GVB)

Overzicht van taken en verantwoordelijkheden, die voorwaarde zijn om Transportveiligheid te borgen:

Taken	Verantwoordelijkheden
<b>3.3.1 Directie GVB</b>	
Actieve ondersteuning door aandacht in MT vergaderingen o.m. door bespreken veiligheidsconsequenties bij beslissingen en bespreken veiligheidsrapportages Aansturen organisatie op: <ul style="list-style-type: none"> <li>• veiligheidsdoelen</li> <li>• verbeteringen van het veiligheidsniveau</li> <li>• deskundigheidsniveau van personeel in veiligheidsfuncties</li> <li>• beschikbaarheid van de benodigde middelen.</li> </ul>	Veiligheid exploitatie en uitvoering onderhoud van materieel en infrastructuur. Bepaling, uitvoering en evaluatie van het veiligheidsbeleid Bevorderen en bewaken van juiste veiligheidscultuur Beschikbaarheid van de benodigde middelen voor uitvoering van de exploitatie en handhaving van de veiligheid Afweging veiligheidsniveau en kosten preventie- en beheersmaatregelen
<b>3.3.2 Bureau Transportveiligheid</b>	
Maken voorstellen veiligheidsbeleid GVB niveau Begeleiden VMS, TVS'en en noodplannen Bus, Tram, Metro en beheer handboeken VMS en TVS Organiseren audits en oefeningen Uitvoeren grote onderzoeken en coachen afdelingen bij incidenten onderzoek Volgen van uitvoering veiligheidsbeleid en signaleren tekortkomingen Volgen en bewaken voortgang verbeteracties Onderhouden contacten met derden over transportveiligheid	Adviseren van directie over mogelijkheden om veiligheid te verbeteren Ondersteunen van het management (MT-leden) om veiligheid te verbeteren en het voor hen onderhouden van centraal risicomanagement Opvolgen onderzoeken en bewaken van acties Opzetten, (doen) onderhouden van noodplan Opzetten en (doen) onderhouden plannen ter bescherming tegen terrorisme Overleg met gemeente over calamiteiten plan en overleg met hulpdiensten

Taken	Verantwoordelijkheden
<b>3.3.3 Vervoersafdelingen Metro/S&amp;V, Bus, Tram</b>	
<p>In vergaderingen en werkwijze expliciet aandacht geven aan (verbeteren) veiligheidsniveau.</p> <p>Gevaarlijke situaties melden (zoals SOS-meldingen)</p> <p>Onderzoeken van kleine incidenten en ongevallen of bijdragen aan grotere GVB onderzoeken</p> <p>Aanbevelingen uit onderzoeken bespreken in MT's en besluiten of tot implementatie wordt overgegaan</p> <p>Verzorgen voldoende deskundigheid door rijopleidingen en procedurebeheer</p> <p>Afstemmen met andere GVB afdelingen over beschikbaarheid voertuigen voor het exploitatie-, onderhoud-, opleidingen- en schoonmaakproces.</p>	<p>Veilig berijden van metro-, tram- en buslijnen met een goede beheerste dienstuitvoering: beheersing van de punctualiteit en voorkomen van eventuele uitval.</p> <p>Inzetbaarheid en vakbekwaamheid van metro-, trambestuurders, buschauffeurs en conducteurs</p> <p>Bevorderen en bewaken, in dagelijkse exploitatie, van juiste veiligheidscultuur en juiste toepassing van regelgeving, procedures en (dienst)aankwijzingen</p> <p>Procedurebeheer veiligheidsregels voor exploitatie</p>
<b>3.3.4 CCV</b>	
<p>Coördineren dagelijkse exploitatie, bedienen metro-veiligheidsystemen (CBI en VLMS) en bijsturen bij verstoringen in belang van exploitatie en veiligheid</p> <p>Voeren van de operationele regie bij calamiteiten en indien nodig noodorganisatie in werking stellen</p> <p>Bij uitvoering crisisplan coördineren tussen crisisteam en operatie.</p>	<p>(Veilig) Besturen uitvoering dagelijkse exploitatie, bedienen van veiligheidstechnische systemen en afwikkelen van verstoringen en calamiteiten</p> <p>Bevorderen en bewaken, in dagelijkse exploitatie, van juiste veiligheidscultuur en juiste toepassing van regelgeving, procedures en (dienst)aankwijzingen (indien in directe relatie tot processen CCV)</p>
<b>3.3.5 PAK</b>	
<p>“Vertalen” van concessie naar vervoerplannen binnen de afgesproken kaders waaronder eisen en doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid en eisen aan de infrastructuur in het algemeen en in relatie met transportveiligheid</p> <p>Vervoerplannen uitwerken tot eisen aan DM, DIVV, GVB Infra BV en Activa BV t.a.v. resp. de beschikbare infrastructuur en middelen</p> <p>Afstemmen met wegbeheerders</p> <p>Opstellen Tijdelijke VerkeersMaatregelen in overleg met de modaliteiten en afstemmen met betrokkenen</p>	<p>Ontwikkelen van vervoerplannen met de vervoermanagers op basis van de uitgangspunten die worden bepaald in het MT Bus, Metro en Tram. GVB, passagiers en OV belangen behartigen. Incl. verkeersveiligheid en noodzakelijke infrastructuur.</p> <p>Bij werkzaamheden/TVM maatregelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zeker stellen dat bij aanvraag door DM, DIVV, GVB Infra BV of anderen de veiligheidsaspecten gewaarborgd zijn</li> <li>2. borging van de exploitatieveiligheid door goede voorbereiding en door goede samenwerking tussen de betrokkenen in- en extern</li> </ol>

Taken	Verantwoordelijkheden
<b>3.3.6 GVB Infra BV</b>	
<p>Uitvoering operationeel beheer en onderhoud van de railinfrastructuur en beveiligingsinstallaties in opdracht van DM.</p> <p>Ontwikkeling, beheer en service van bepaalde ICT systemen voor essentiële bedrijfsfuncties, zoals VLSM en CBI.</p> <p>Verlenen van vergunningen voor werkzaamheden op basis van <i>Mandaatbesluit directeur GVB</i></p> <p>Uitvoeren van een "Controle veilige Berijdbaarheid"</p> <p>Uitvoering ongevallenonderzoek bij aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar</p>	<p>Beschikbare Infrastructuur in veilige staat houden door onderhoud en beheer</p> <p>Check of nieuwe infrastructuur en resultaat van projecten van DM past binnen het BORI contract</p> <p>Uitvoeren van werkzaamheden, op zo'n wijze dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de veiligheid van de exploitatie tijdens het werk niet in gevaar komt</li> <li>• de veiligheid van de medewerkers kan worden gehandhaafd</li> <li>• na oplevering veilig kan worden geëxploiteerd</li> </ul> <p>Veiligheid van werken aan de metrobaan en beheren veiligheidsregelgeving werken aan de infra</p>
<b>3.3.7 GVB Activa BV</b>	
<p>Eigenaar strategische activa: materieel, vastgoed, systemen (mobilofoon, ETG)</p> <p>Verstrekken jaarplannen en strategische visie t.a.v. activa aan de Stadsregio.</p> <p>Beheer van activa, bepalen veiligheidsniveau en onderhoudsstrategie en sluiten SLA's met GVB Exploitatie t.a.v. onderhoud en gebruik.</p> <p>Bedrijfsmiddelen leveren aan GVB Exploitatie BV tegen gebruiksvergoeding</p>	<p>Toezichthouden op het in veilige staat houden van de activa door onderhoud en beheer</p> <p>Waarborgen dat deze systemen blijvend voldoen aan wettelijke eisen en eisen gesteld door Gemeente Amsterdam</p>
<b>3.3.8 Railmaterieel (onderhoud trams en metro's)</b>	
<p>Technisch beheer van metro's en trams in opdracht van GVB Activa BV, afgestemd met de gebruikers Metro/S&amp;V en Tram.</p> <p>Uitvoeren van modificaties aan metro's en trams in opdracht van GVB Activa BV, afgestemd met de gebruikers Metro/S&amp;V en Tram</p>	<p>In veilige staat houden van materieel door onderhoud en beheer</p> <p>Het materieel na onderhoud of modificatie weer in veilige staat opleveren</p> <p>Verzorgen dat het materieel voldoet aan wetgeving en eisen van Activa BV</p>
<b>3.3.9 Bus - Garagebedrijf (onderhoud bussen)</b>	
<p>Beheer en onderhoud van bussen in opdracht van GVB Activa BV, afgestemd met de gebruiker afdeling Bus</p> <p>Uitvoeren van modificaties aan bussen in opdracht van GVB Activa BV, afgestemd met de gebruiker.</p>	<p>In veilige staat houden van materieel door onderhoud en beheer,</p> <p>Het materieel na onderhoud of modificatie weer in veilige staat opleveren</p> <p>Verzorgen dat het materieel voldoet aan wetgeving en eisen van Activa BV.</p>
<b>3.3.10 ICT</b>	
<p>Ontwikkeling, beheer en service van ICT systemen voor essentiële bedrijfsfuncties, zoals het mobilofoon- en telefoonsysteem, chipcardpoortjes en vluchtgangen, verkeersleidingsystemen.</p> <p>Beheren en onderhouden van deze systemen in opdracht van Activa BV en Exploitatie BV</p>	<p>In veilige staat houden van deze systemen door onderhoud en beheer</p> <p>De systemen na onderhoud weer in veilige staat opleveren</p> <p>Verzorgen dat deze systemen voldoen aan wetgeving en waar relevant, de eisen van Activa BV en Exploitatie BV</p>

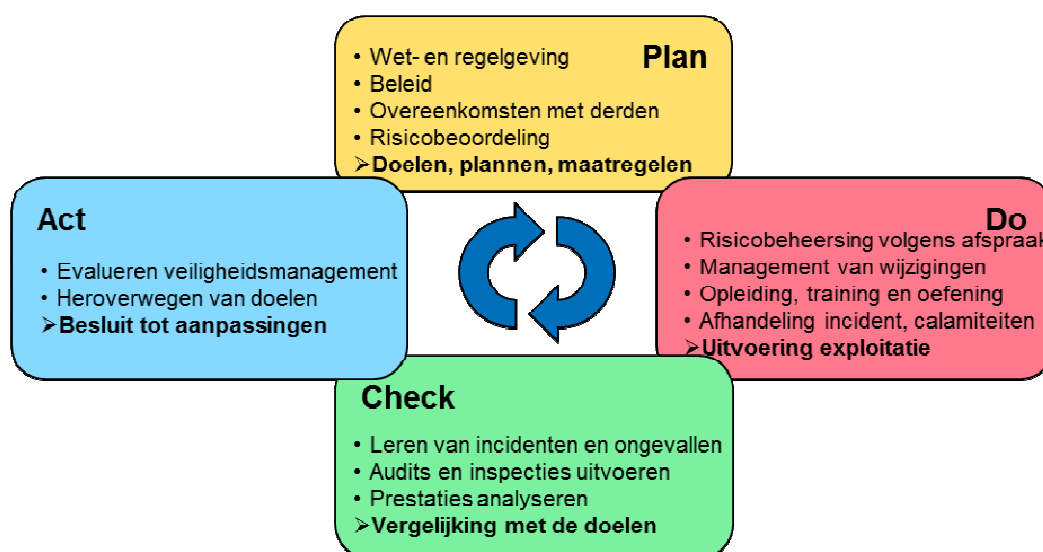
## 4 Veiligheidsmanagement

### 4.1 Globale structuur GVB Veiligheidsmanagement

Het voortdurend verbeteren van de veiligheid is gebaseerd op:

1. GVB **voldoet** aan de wettelijke veiligheidseisen en essentiële randvoorwaarden, zoals die zijn overeengekomen met derden (zoals Dienst Metro, DIVV, Inspectie Leefomgeving en Transport en Brandweer).
2. Specifiek gericht op de eigen bedrijfsvoering gaat GVB **proactief op zoek** naar risico's om indien nodig **passende maatregelen** te treffen,.
3. Opgedane praktijkervaring en **leren** van incidenten en bijna-ongevallen is aanleiding om methodes en processen te **optimaliseren of maatregelen** te treffen. Zo worden stap voor stap risico's effectief verminderd en beheerst en veiligheid en kwaliteit bevorderd.
4. Jaarlijks wordt het veiligheidsmanagementsysteem **geëvalueerd en geactualiseerd**. Per 1 oktober is steeds het concept voor het nieuwe jaar gereed

Het VMS GVB is gebaseerd op bijlage 3 van de Europese richtlijn 2004/49/EG. *Zie bijlage 2.*



In de volgende paragrafen en hoofdstukken worden de elementen uit bovenstaande schematische weergave nader toegelicht.

### 4.2 Voldoen aan regelgeving en eisen

Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen en externe eisen worden wijzigingen bekendgemaakt en geïmplementeerd:

1. Bureau Transportveiligheid (BTV) houdt wijzigingen in regelgeving en eisen bij;
2. Elke afdeling heeft een contactpersoon, op de hoogte van de laatste stand van de wetgeving;
3. BTV informeert, namens directie, de betrokken managers en hun contactpersonen;
4. Managers maken een plan om aan wijzigingen te voldoen en melden een afgeronde implementatie. Managers zenden plan en melding naar directie met een kopie aan BTV.

*Huidige wetgeving zie bijlage 3. Mogelijke consequenties van de nieuwe Wet Lokaalspoor zijn benoemd in bijlage 4.*

### 4.3 Proactief op zoek naar risico's

Om proactief op zoek te gaan naar risico's om de veiligheid te verbeteren, is de aanpak:

- a. Inventarisatie van de verschillende gevaren
- b. Vaststellen van de huidige (proactieve en reactieve) beheersmaatregelen en de verantwoordelijke/betrokken afdelingen
- c. Inschatting van de grootte van het risico van elk gevaar: als combinatie van kans en gevolg.
- d. Beoordelen of de huidige maatregelen voldoende zijn.
- e. Benoemen van redelijke/logische aanvullende acties om het risico te verlagen.
- f. Afweging van nut en noodzaak van aanvullende acties en benoemen van prioriteiten

Verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de veiligheid is nader ingevuld per modaliteit. Het principe is dat elke afdeling verantwoordelijk is voor de (transport)veiligheid die hoort bij zijn taken. De impact van wijzigingen wordt indien nodig niet enkel voor/door de eigen afdeling bekeken maar modaliteit breed. Voor elke modaliteit is een overlegvorm opgezet (interfaceoverleg) om verbeterpunten en -acties tussen de afdelingen af te stemmen. Het is dit overleg dat ook verantwoordelijk is voor het actueel houden van risico inventarisaties.

### 4.4 Praktijk ervaring en leren

#### Praktijkervaring en evaluaties

Actief wordt gezocht naar terugkoppeling van praktijkervaring en evaluaties van oefeningen. Dit wordt gebruikt om processen en procedures verder te verbeteren.

#### Leren uit incidenten en ongevallen

Om een goed beeld te krijgen van ongevallen en veiligheidsincidenten als input voor verbeteracties worden deze in elke modaliteit geregistreerd en geanalyseerd om tijdig trends te ontdekken.

**Ongeval<sup>3</sup>:** Ongewenste of onbedoelde plotselinge (reeks) gebeurtenis(sen) met schadelijke gevolgen

**Ernstig ongeval:** ongeval waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade veroorzaakt wordt.

**Veiligheidsincident:** Voorval dat of situatie die de transportveiligheid had kunnen aantasten, hieronder valt ook wat wel "bijna ongeval" wordt genoemd (alle medewerkers kunnen een "SOS melding" maken, afdelingen registreren storingen, incidenten en veiligheidsstoringen)

**Early Warning Indicator:** Veranderende omgevingsfactor met (in)directe invloed op veiligheid zoals conditie van systemen, organisatieverandering of ingrijpende wijziging in uitvoeringsproces

GVB onderzoekt ongevallen en veiligheidsincidenten om van de (achterliggende) oorzaken te leren. De lijnorganisatie doet het eerste onderzoek naar de oorzaak van een incident. BTV onderzoekt grote incidenten en ongevallen en analyseert trends. Een onderzoek vindt kort na het incident plaats (in het algemeen afgerond binnen twee maanden) en leidt tot aanbevelingen. Lijnafdelingen rapporteren deze aan de eigen manager en BTV aan directie. Managers en directie beslissen over de invoering van de aanbevelingen. De onderzoeken worden besproken binnen de modaliteit.

<sup>3</sup> Definities ongeval, ernstig ongeval en veiligheidsincident zijn afgeleid van de definities in Richtlijn 2004/49/EG



## **4.5 Evalueren en actualiseren van het veiligheidsmanagementsysteem**

### **4.5.1 Management rapportages**

Door de vervoersmodaliteiten wordt minimaal eens per kwartaal aan de directie gerapporteerd over de transportveiligheidsprestaties van GVB. Vast onderdeel van de rapportage zijn de gerealiseerde transportveiligheidsprestaties in de vorm van ongevallen en incidenten, voortgang projecten en functioneren/ontwikkelingen transportveiligheidsmanagement.

Deze rapportage wordt door BTV opgesteld op basis van informatie van betrokken afdelingen.

De rapportages worden getoetst door deze afdelingen (per modaliteit) en vastgesteld door hoofd BTV.

Op de basis van de rapportage accepteert de directie de gerealiseerde transportveiligheidsprestaties en kan besluitvorming over voorgestelde/gewenste maatregelen plaatsvinden.

### **4.5.2 Evaluatie van het VMS systeem**

Een effectief VMS leidt tot verbetering van het veiligheidsniveau, waarbij afdelingen effecten op transportveiligheid beoordelen en beheersmaatregelen in alle aspecten doorvoeren.

Jaarlijks maakt Bureau Transportveiligheid een auditplan en daarnaast kunnen afdelingen zelf om een audit vragen op correcte implementatie van het VMS.

Audits worden gedaan door of in opdracht van Bureau Transportveiligheid.

#### **Audit van het VMS systeem**

Het VMS is effectief als de onderliggende TVS'en effectief zijn: De TVS'en moeten zorgen dat risico's worden verminderd door effectieve verbetermaatregelen.

Hierbij kan men zich drie vragen stellen:

1. Is een plan opgesteld voor een maatregel na constatering van een aan te pakken risico?
2. Is de beheersmaatregel uitgewerkt en ingevoerd door de afdelingen?
3. Wordt de effectiviteit van de beheersmaatregel gemeten en wordt verbetering geconstateerd?

Met het antwoord op deze drie vragen kan worden aangetoond dat:

- het TVS functioneert
- beheersmaatregelen worden doorgevoerd in alle aspecten, zoals opleiding en documentatie
- de afdeling(en) de effecten op transportveiligheid volgen
- het TVS tot verbetering van het veiligheidsniveau leidt

#### **Directie evaluatie**

Directie evalueert met hoofd BTV en de modaliteiten het veiligheidsbeleid en de effectiviteit van het VMS GVB. Gekeken wordt naar de voortgang van de aanbevelingen en doelen, de aansluiting met de huidige situatie, het gesloten zijn van de leercirkel. De evaluatie kan leiden tot wijziging van doelen en/of van het VMS en een bijbehorend implementatieplan, op te nemen in het volgende jaarplan.

### **4.5.3 Overlegvormen VMS GVB**

Dit handboek VMS GVB geeft de wijze aan waarop GVB de transportveiligheid borgt en verbetert. Het geeft richting aan de managementsystemen per modaliteit. De overlegvormen zijn daarom per modaliteit vastgesteld in de handboeken TVS Bus, TVS Tram en TVS Metro.

## 5 Veilige exploitatie, veilig gebruik van infrastructuur

Het “verzorgen van een veilige exploitatie” omvat alle activiteiten binnen GVB die bijdragen dat de transportveiligheid gehandhaafd of verbeterd wordt. Essentieel daarbij is een goede en voortdurende afstemming tussen de eisen van het vervoerproces en van de infrastructuur. Dit vereist duidelijke relaties tussen GVB Exploitatie, opdrachtgevers en wegbeheerders.

Wijzigingen in exploitatie en infrastructuur zijn niet onafhankelijk van elkaar. Bij elke exploitatie-wijziging wordt binnen GVB Exploitatie een mogelijke invloed op de infrastructuur bekeken en indien relevant besproken met de opdrachtgevers en (weg)beheerders. Andersom zal GVB Exploitatie elke wijziging van de infrastructuur beoordelen op de mogelijke impact op (de veiligheid van) de exploitatie. Gezien de contractrelatie met Stadsregio over exploitatie op de beschikbare infrastructuur is deze beoordeling gekoppeld aan een formeel acceptatieproces van gewijzigde infrastructuur door GVB Exploitatie. Een beoordeling van wijzigingen op veiligheidsconsequenties wordt hieronder beschreven.

### 5.1 Management van wijzigingen

Wijzigingen, die invloed kunnen hebben op de transportveiligheid, worden besproken binnen de modaliteit (Metro, Tram of Bus). Een risicobeoordeling wordt gemaakt voor de verschillen tussen de oude en nieuwe situatie en de gevolgen voor de transportveiligheid. Daarnaast kan het noodzakelijk zijn om ook de overgang (transitie) te beoordelen op de gevolgen voor de veiligheid.

De beoordeling kan leiden tot aanbevelingen aan de betreffende afdelingsmanager. Deze beslist over het al dan niet overnemen van de aanbevelingen en informeert het team dat de beoordeling heeft uitgevoerd hierover. Wijzigingen kunnen zijn:

- Wijzigingen van processen en procedures binnen de afdelingen
- Wijzigingen in de organisatie en in rollen en verantwoordelijkheden
- Wijzigingen in de exploitatie (dienstregeling, lijnvoering, frequentie)
- Belangrijke wijziging of vervanging in de infrastructuur, (beveiliging)systemen of materieel
- Belangrijke omgevingswijziging (organisatorisch, operationeel, technisch), zoals bij opdrachtgevers, hulpdiensten of van winkels in metrostations, straatinrichting, nabijheid Prorail-sporen.

Wijzigingen in de railinfra worden door Rail Services beoordeeld volgens procedure ‘05.1.05-01 Risico -inventarisatie en -evaluatie wijziging railinfra’.

### Acceptatie nieuwbouw en renovatieprojecten

GVB zal, als vervoerder en materieelbeheerder/onderhouder, de (transport)veiligheid van ontwerp, bouw en implementatie van nieuwe of gewijzigde infrastructuur (waaronder projecten van DM of DIVV) beoordelen vanuit de optiek van de exploitatie, de verkeersleiding en de interface met het materieel.

### 5.2 Veiligheid bij werkzaamheden tijdens en buiten exploitatie

De uitvoering van werkzaamheden aan de infrastructuur en de exploitatie moeten goed op elkaar worden afgestemd. Doel is de veiligheid te handhaven (veilige exploitatie en veilige werkzaamheden), de exploitatie zo min mogelijk te verstoren en de overlast voor de reiziger zoveel mogelijk te beperken. GVB Exploitatie zal elke aangekondigde werkzaamheid beoordelen op mogelijke impact op de (veiligheid van de) exploitatie en de invloed op de afspraken met Stadsregio over exploitatie op de beschikbare infrastructuur. Deze beoordeling kan leiden tot aanbevelingen of het niet accepteren van de wijziging.

### **5.3 Opleiding en Training**

Door medewerkers uit te voeren taken zijn (ten minste beknopt) beschreven, inclusief de benodigde bekwaamheid en opleiding (meestal in de functiebeschrijvingen). De opleidingseisen zijn afgestemd op de inhoud van de functie en de taken en verantwoordelijkheden.

De managers/hoofden van de afdelingen zijn verantwoordelijk voor het vaststellen van de opleidingseisen en het opstellen van een opleidingsplan. Binnen de afdelingen worden overzichten bijgehouden met daarin de opleidingseisen per functie en de mate waarin iedere medewerker hieraan voldoet.

### **5.4 Communicatie**

GVB heeft t.a.v. communicatie de volgende doelstellingen:

- Medewerkers zijn op de hoogte van voor hun relevante onderdelen van het veiligheidsbeleid van GVB. Op alle niveaus worden relevante ontwikkelingen op het gebied van transportveiligheid besproken.
- Medewerkers zijn op de hoogte van hun verantwoordelijkheid en de bijdrage die zij leveren in het verhogen van het veiligheidsniveau.
- Medewerkers worden betrokken bij het definiëren, opstellen herzien en ontwikkelen van de veiligheidsaspecten van operationele processen waarbij personeel betrokken kan zijn.

Daarnaast wordt het thema transportveiligheid en daarbij behorende veiligheidscommunicatie meegenomen in zowel diverse vormen van “permanente educatie” als ook workshops en trainingen op gebied van transportveiligheid, veiligheidsbewustzijn en noodorganisatie.

### **5.5 Beheer van documentatie**

In bijlage 5 zijn de belangrijkste documenten van het VMS GVB met hun kenmerken benoemd.

#### *Handboek VMS GVB*

Dit Handboek VMS GVB wordt beheerd door Bureau Transportveiligheid.

Wijzigingen kunnen worden voorgesteld door de managers en leden van de (interface)overleggen binnen de modaliteiten Metro, Tram en Bus. Bureau Transportveiligheid verzamelt de voorstellen en verwerkt deze in een concept. Dit concept wordt gereviewd door de modaliteiten op praktische toepasbaarheid en vastgesteld door directie GVB. Hier wordt een nieuwe versie vastgesteld. (Zie de overlegvorm in 3.3)

De publicatie van een nieuwe versie wordt afgestemd met Stadsregio volgens de voorwaarden in artikel 15 van het concessiebesluit.

### *Documenten relevant voor de veiligheid*

Binnen de modaliteiten Metro, Tram, Bus worden documenten gebruikt die relevant zijn voor de veiligheid. In het algemeen zijn dit de volgende soorten documenten:

- Beschrijvingen van processen en procedures die de veiligheid beïnvloeden en bijbehorende voorschriften, werkinstructies en opleidingsdocumenten
- Beschrijvingen van (technische) systemen die de veiligheid beïnvloeden en bij behorende bedieningsinstructies en onderhoudsbeschrijvingen; inkoopspecificaties van deze systemen en hun onderdelen.

GVB streeft naar het bereiken van de volgende situatie:

*Documenten relevant voor de veiligheid worden beheerd, hebben een kenmerk met de versie/datum en gebruikers kunnen zien of dit document de laatst geldende versie is. Van technische systemen die de veiligheid beïnvloeden is de belangrijkste informatie over de configuratie vastgelegd, zoals uit welke delen en welke versie deze systemen bestaan, de onderdelen die voor onderhoud verwisseld/vervangen kunnen worden, de actuele software-versie.*

Deze situatie kan niet in één keer bereikt worden. In jaarplannen zijn deze onderwerpen herkenbaar. Daarnaast bestaan situaties waarin niet naar verdere verbetering wordt gestreefd, omdat de baten te gering zijn t.o.v. de kosten: zoals wanneer de restlevensduur nog maar beperkt is.

## **5.6 Minimumeisen aan procedures**

### **5.6.1 Exploitatie; onderhoud aan procedures**

Belangrijk voor het borgen van de veiligheid is dat:

- alle relevante taken ten aanzien van transportveiligheid zijn beschreven
- deze taken en bijbehorende verantwoordelijkheden en bevoegdheden eenduidig zijn belegd.

Gewerkt wordt aan het beschrijven van de bij bovenstaande taken behorende processen.

Voor wijzigingen in processen die invloed hebben op de veiligheid wordt verwezen naar de paragraaf over management van wijzigingen.

### **5.6.2 Processen en procedures voor waarborging uitvoering minimaal vereiste onderhoud aan materieel en infrastructuur**

Belangrijk voor de veiligheid is dat tenminste het minimaal vereiste onderhoud (aan veiligheidskritische systemen) wordt uitgevoerd. Dat betekent dat bekend is bij de afdelingen:

- waaruit dit minimale onderhoud bestaat,
- met welke intervallen of bij welke conditie dit moet worden uitgevoerd,
- wanneer de laatste onderhoudsactiviteiten zijn uitgevoerd.

De afdelingen Railmaterieel (Trams, Metro's), Bus (Bussen) en Rail Services (Rail infrastructuur voor Metro en Tram) houden hiervan registraties bij.



### **5.6.3 Inkoop & afname: Processen rond in kaart brengen van de eisen, implementatie, toezicht en evaluatie, corrigerende maatregelen**

Ingeval van inkoop van materialen (voor veiligheidskritische systemen) worden specificaties gebruikt. Van belang is dat wordt bewaakt dat de kwaliteit van de ingekochte materialen het gewenste veiligheidsniveau mogelijk blijft maken. In het inkoopproces van Railmaterieel, Bus en Rail Services is vastgelegd hoe de acceptatie van de kwaliteit van de geleverde materialen of diensten wordt bepaald.

Indien gewijzigde materialen, met andere eigenschappen, worden ingekocht, wordt verwezen naar de paragraaf over management van wijzigingen.

## 6 Noodplannen

Noodplannen bij calamiteiten (zie GVB definitie in bijlage 6) zijn beschreven in noodplannen calamiteitenbestrijding voor elke modaliteit.

In dit document zijn afspraken opgenomen ten aanzien van:

- Alarmering bij een incident
- Responstijden en opkomsttijden
- Benodigde kennis en vaardigheden
- Samenwerking met overheidshulpdiensten (OHD)
- Voorlichting rond de calamiteit
- Samenwerking en oefeningen om de samenwerking op het benodigde niveau te krijgen en houden

In het document is verder beschreven:

- Verantwoordelijkheden en management van de noodorganisatie
- Processen, die zijn afgestemd met de openbare hulpdiensten
- De communicatielijnen met de openbare hulpdiensten
- Opleidings-, trainings- en oefenplan voor de betrokken functies
- Melding aan ILT
- De overgang naar de incident-onderzoeksfase
- De overgang naar de herstelfase

### Evaluatie en wijziging van de noodplannen

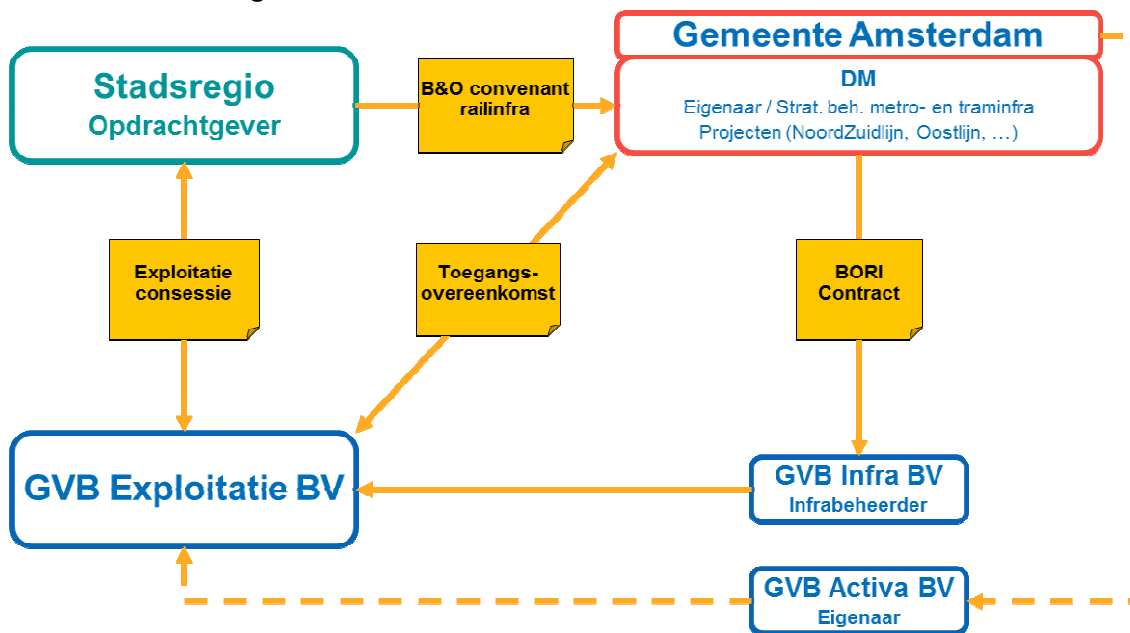
Tenminste eenmaal per jaar wordt door Bureau Transportveiligheid een evaluatie georganiseerd. Hierbij zijn betrokken vertegenwoordigers van Bus, Tram, Metro/S&V, CCV, Railmaterieel en Rail Services.

De Noodplannen worden op de volgende wijze tegen het licht gehouden:

1. Wat zijn de leerpunten uit evaluaties van:
  - a. inzet van de calamiteitenbestrijding en
  - b. oefeningen en trainingen?
2. Zijn er veranderingen in de organisatie of processen/procedures van de betrokken afdelingen?
3. Zijn er veranderingen in de exploitatie die van invloed zijn?
4. Zijn er veranderingen in de betrokken technische systemen?
5. Zijn er veranderingen in de samenwerking met hulpdiensten?

## Bijlage 1. Relatie met Stadsregio en Gemeente

### Relatie met Stadsregio en Dienst Metro:



### Toelichting:

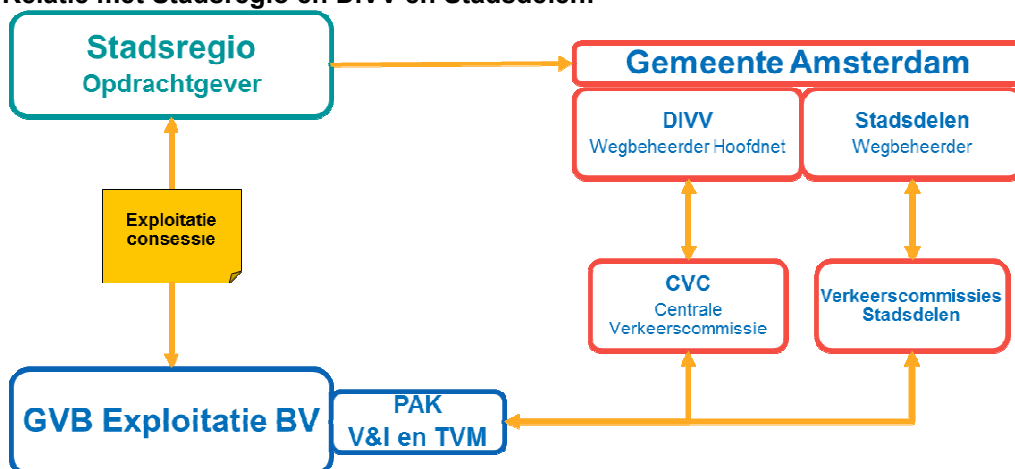
**B&O convenant railinfra:** Een convenant tussen de Stadsregio en gemeente Amsterdam waar de taken en verantwoordelijkheden van beide partijen zijn genoemd wat betreft B&O van de rail infra (inclusief budget)

**BORI contract:** contract voor regulier en vervangingsonderhoud van de railinfrastructuur

**Toegangsovereenkomst:** overeenkomst tussen GVB Exploitatie en DM

Het document "Toegangsovereenkomst" is in bespreking tussen GVB en DM.

### Relatie met Stadsregio en DIVV en Stadsdelen:



## Bijlage 2. Referentie kader voor de opzet van het VMS

Als referentiekaders voor dit VMS zijn gebruikt:

- Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen („Spoorwegveiligheidsrichtlijn”).
- EG-verordening 352/2009 van de commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Hoewel Richtlijn 2004/49 in Nederland niet van toepassing is voor Metro tram of Bus, geeft deze in annex III een praktische leidraad voor een veiligheidsmanagementsysteem. Verordening 352/2009 is evenmin van toepassing, maar is een goede leidraad voor een risico-evaluatie en beoordeling.

Art	Tekst uit bijlage 3 van richtlijn 2004/49/EG	Referentie VMS GVB
9:2	Het veiligheidsbeheersysteem <sup>4</sup> voldoet aan de eisen en omvat de onderdelen die in bijlage III worden vermeld, aangepast aan de aard, de omvang en andere condities van de verrichte activiteit. Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ontstaan, met inbegrip van het onderhoud en de materiaalvoorziening en het gebruik van aannemers. Onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, houdt het veiligheidsbeheersysteem, waar mogelijk en redelijk, ook rekening met de risico's die door de activiteiten van andere partijen worden veroorzaakt.	4 en 5  2 en 5.2
9:3	In het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerders wordt rekening gehouden met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het net en alle spoorwegondernemingen moeten in de gelegenheid worden gesteld te handelen overeenkomstig de technische specificaties inzake interoperabiliteit en de nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden. Voorts wordt het systeem ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren.	n.v.t.  6
9:4	De infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsrapport over het voorafgaande kalenderjaar in. Het veiligheidsrapport bevat: a) informatie over de wijze waarop de veiligheidsdoelen van de organisatie worden verwezenlijkt en de resultaten van veiligheidsplannen; b) gegevens over de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I genoemde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is; c) de resultaten van de interne veiligheidscontroles; d) opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.	n.v.t.; rapportages zie 4.5

<sup>4</sup> Veiligheidsbeheersysteem is bij GVB het Veiligheidsmanagementsysteem



Art	Tekst uit bijlage 3 van richtlijn 2004/49/EG	Referentie VMS GVB
Bijlage 3:		
1A	Alle essentiële onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden <b>gedocumenteerd</b> .	3, 4, 5.5
1B	Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de <b>verantwoordelijkheden</b> binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zijn verdeeld.	3.3, 2
1C	Het geeft aan hoe het <b>beheer op verschillende niveaus</b> wordt gecontroleerd,	3, 2
1D	<b>hoe het personeel</b> en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer <b>worden betrokken en</b>	4.1, 4.3, 5.4
1E	hoe het veiligheidsbeheersysteem <b>voortdurend wordt verbeterd</b>	4
2	De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:	
a)	een <b>veiligheidsbeleid</b> dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is;	1
b)	kwalitatieve en kwantitatieve <b>doelstellingen</b> van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;	1, 4, 3
c)	<b>procedures om te voldoen aan</b> bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele <b>normen en</b> andere bindende <b>voorwaarden</b> zoals vastgelegd: - in technische specificaties inzake interoperabiliteit, of - in de in artikel 8 en bijlage II bedoelde nationale voorschriften, of - in andere toepasselijke voorschriften, of - in besluiten van een autoriteit en procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;	4.2
d)	<b>procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen</b> wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal;	4.3, 4.4, 4.5, 5.1, 5.2
e)	<b>programma's voor de opleiding van personeel</b> en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd;	5.3
f)	regelingen voor een <b>voldoende informatievoorziening</b> binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren;	4.5, 5.1, 5.2, 5.5, 5.4
g)	procedures voor de wijze en vorm waarin informatie over veiligheid wordt <b>gedocumenteerd</b> , en procedure voor <b>configuratiecontrole</b> van vitale informatie op veiligheidsgebied;	5.5
h)	<b>procedures</b> om ervoor te zorgen dat <b>ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen</b> worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;	4.4, 4.3
i)	<b>plannen</b> voor actie, alarmering en voorlichting in <b>noodgevallen</b> , die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld;	6
j)	voorzieningen voor <b>periodieke interne controles</b> m.b.t. het veiligheidsbeheersysteem.	4.5

## Bijlage 3. Wetgeving op gebied van transportveiligheid

Bestaande wetgeving: (Bekijk de actuele teksten op: <http://wetten.overheid.nl>)

- **Wegenverkeerswet 1994**
  - Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990
  
- **Spoorwegwet 1875 (1875)**
- **Locaalspoor- en Tramwegwet (1900)**
  - Tramwegreglement (1920)
  - Metroreglement (1981)
  - Mandaatbesluit directeur GVB (1999)
- **Wet aanleg Locaalspoor- en Tramwegen (1917)**
- **Wet Zwerfstromen (1924)**
  - Reglement Zwerfstromen (1925)
  
- **Wet personenvervoer 2000**
  - Onderliggende regelgeving

*N.B. 1. De Spoorwegwet 1875 is op zich niet van toepassing voor tram en metro, maar is hierboven genoemd omdat de Locaalspoor- en Tramwegwet in sommige artikelen naar de Spoorwegwet 1875 verwijst.*

*De Spoorwegwet 2003 is in het geheel niet van toepassing.*

*N.B. 2. Voor het tram- en metro systeem is nieuwe wet- en regelgeving ontwikkeld ("Wet Lokaal Spoor"). Naar verwachting zal deze wetgeving binnenkort worden gepubliceerd. Na publicatie is er een overgangperiode van kracht. Gevolgen voor dit veiligheidsmanagementsysteem zullen in de overgangperiode worden beoordeeld. Dit veiligheidsmanagementsysteem zal in lijn met de nieuwe wet- en regelgeving worden bijgesteld.*

*Gebruikgemaakt is van de versie "TWEDE KAMER DER STATEN-GENERAAL- Vergaderjaar 2011-2012 - 33 324 Regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor) - VOORSTEL VAN WET"*

## Bijlage 4. Nieuwe “Concept Wet lokaal spoor” - VMS en toegangsovereenkomst

Onderstaand zijn de artikelen weergegeven die eisen aan het VMS van de vervoerder beschrijven:

<p><b>Relevante artikelen uit het concept “Wet lokaal spoor”</b></p> <p><b>Artikel 28</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het veiligheidszorgsysteem<sup>5</sup> van de vervoerder voldoet aan artikel 9, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG, en de daarbij behorende bijlage III, onderdeel a, b, d tot en met j, van die bijlage.</li> <li>2. Artikel 19, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.</li> <li>3. Het veiligheidszorgsysteem van de vervoerder bevat procedures om te voldoen aan het tweede lid, alsmede aan de artikelen 32, vijfde lid en 35, eerste lid.</li> </ol>
<p><b>Toelichting:</b>  <i>Voldoen aan 2004/49/EG: zie bijlage 2;</i>  <i>Voldoen aan Concept Wet lokaal spoor artikel 19, 32 en 35: zie hieronder.</i></p>
<p><b>Artikel 19</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Het veiligheidszorgsysteem is op zodanige wijze geoperationaliseerd en wordt op zodanige wijze toegepast dat de beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. bij de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan geen schade berokkent en niemand onnodig hindert of in gevaar brengt en zorgt dat het spoorverkeer zo veel mogelijk zonder verstoringen kan worden afgewikkeld;</li> <li>b. rekening houdt met de specifieke vereisten wanneer de normale bedrijfsvoering raakt aan die van andere gebruikers van de lokale spoorweg;</li> <li>c. de aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkent en passende maatregelen neemt om deze afdoende te beheersen en daarbij rekening houdt met de stand der techniek en de binnen de bedrijfstak aanwezige kennis en richtsnoeren voor een veilige bedrijfsvoering;</li> <li>d. corrigerende maatregelen neemt bij afwijkingen en incidenten;</li> <li>e. het veiligheidsniveau van de bedrijfsvoering voortdurend verbetert met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;</li> <li>f. ervoor zorg draagt dat werknemers met een veiligheidsfunctie met het oog op het behouden van hun geschiktheid, kennis en bekwaamheid, voor de desbetreffende functie de noodzakelijke oefening hebben en de noodzakelijke nadere of aanvullende scholing, opleiding en studie volgen; en</li> <li>g. zijn veiligheidszorgsysteem heeft afgestemd op het veiligheidszorgsysteem van de vervoerder. Indien de beheerder tevens vervoerder is kan worden volstaan met een integraal veiligheidszorgsysteem voor zowel het beheer als het vervoer.</li> </ol> </li> <li>3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over het veiligheidszorgsysteem.</li> </ol>
<p><b>Toelichting:</b>  <i>Zie de betreffende passages in het VMS: resp.: a:3, b:nog n.v.t.; c:4.3; d:4.4; e:4.1; f:5.3; g:2.2, 5.1 en 5.2</i></p>

<sup>5</sup> Veiligheidszorgsysteem is bij GVB het veiligheidsmanagementsysteem

**Artikel 32**

5. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan onder beperkingen worden verleend. Aan een vergunning kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweg.

**Toelichting:**

*Op dit moment niet van toepassing; Zie VMS 4.2*

**Artikel 35**

1. De vervoerder verricht uitsluitend vervoer met een spoorvoertuig dat zich in een veilige staat bevindt en dat zodanig is onderhouden dat het blijft voldoen aan artikel 32, tweede lid, onderdelen a tot en met d.

**Toelichting:**

*Zie VMS 3.3.8; 5.1; 5.6.2*

**Onderstaand is het artikel weergegeven dat de toegangsovereenkomst beschrijft**

**Artikel 30**

1. Een tussen de beheerder en de vervoerder gesloten toegangsovereenkomst over het gebruik van de door de beheerder toegewezen vervoerscapaciteit bevat in elk geval bedingen over:
  - a. de door de beheerder te bieden kwaliteit van de lokale spoorweginfrastructuur; en
  - b. de dagen en tijdstippen waarop het vervoer over de lokale spoorweginfrastructuur is toegestaan.
2. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur 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, bedoeld in artikel 20, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000.
3. Het is verboden de door de beheerder toegewezen vervoerscapaciteit over te dragen of in gebruik te geven aan een andere vervoerder.

**Toelichting:**

*Zie VMS 2.2*

## Bijlage 5. Beheer van documenten binnen het VMS

Documenten/registraties	Beheer	Autorisatie	Bewaartermijn
VMS GVB	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
Handboek TVS Metro	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
Handboek TVS Tram	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
Handboek TVS Bus	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
Risicoanalyse GVB Metro	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
Noodplan calamiteitenbestrijding Metro	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
Noodplan calamiteitenbestrijding Tram en Bus	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
Crisisplan GVB	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	Tot nieuwe versie verschijnt
<b>Referentiedocumenten bij de onderdelen:</b>	<i>(Verwijst naar documenten m.b.t. veiligheidsaspecten)</i>		
GVB Exploitatie BV <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opleidingsgegevens</li> <li>• Procedures en voorschriften</li> <li>• Lesboeken</li> <li>• (Technische) beschrijvingen</li> </ul>	Vervoersmanager	Vervoersmanager	Tot nieuwe versie verschijnt
GVB Activa BV	Manager Activa BV	Manager Activa BV	Tot nieuwe versie verschijnt
GVB Infra BV / Rail Services	Zie kwaliteitssysteem Rail Services	Zie kwaliteitssysteem Rail Services	Zie kwaliteitssysteem Rail Services
<b>Registraties t.a.v. VMS GVB</b>			
Audit rapporten	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	3 jaar
Verbetervoorstellen	Hoofd Transportveiligheid	Directie GVB	3 jaar

De belangrijkste documenten (VMS, TVS'en, Risicoanalyse GVB Metro, Noodplannen) worden jaarlijks geëvalueerd. Een nieuwe versie wordt gemaakt wanneer de evaluatie hiertoe aanleiding geeft. Dit kan betekenen dat niet elk document elk jaar wordt gewijzigd.

## Bijlage 6. Definitie calamiteit

<b>Stadsregio kent één definitie</b>	
<b>Calamiteiten</b>	Onvoorziene gebeurtenissen, al dan niet binnen de invloedssfeer van de Concessiehouder, tijdens de uitvoering van de Geldende Dienstregeling, waaronder maar niet uitsluitend onverwachte stremmingen, infrastructurele problemen, ongevallen met voertuigen of reizigers en meldingen van sociale onveiligheid.
<b>GVB verdeelt wat Stadsregio calamiteit noemt in 3 categorieën:</b>	
<b>Crisis</b>	<p><b>Definitie in GVB crisisplan:</b>  GVB wordt getroffen door een ramp, zwaar ongeval of andere gebeurtenis die grote invloed heeft op de continuïteit van het bedrijf of een ramp binnen de regio Amsterdam waarbij GVB niet direct betrokken is. De effecten van een ramp binnen de regio kunnen leiden tot omstandigheden waarbij GVB niet meer normaal kan functioneren, ofwel GVB moet grootschalige bijstand leveren aan de hulpverlening waardoor personeel en bedrijfsmiddelen aan het normale proces worden onttrokken.</p>
<b>Calamiteiten</b>	<p><b>Definitie in GVB noodplannen</b>  een ongewenst voorval binnen het beheersgebied van Concessiehouder, waarbij letsel bij één of meerdere personen en/of aanzienlijk materiële schade is of dreigt te ontstaan.</p> <p>B = Brand/Rook/ Explosie  O = Ongeval/Aanrijding met letsel  G = Gevaarlijke en/of milieubelastende stoffen  T = Terrorisme &amp; Agressie</p> <p><i>Zie VUSBOGT scenariomatrix van CCV</i></p>
<b>Incidenten</b>	<p><b>Definitie in GVB noodplannen</b>  V = Verstoring/Vertraging (door oorzaken binnen en buiten de invloedssfeer van GVB)  U = Uitval  S = Storing Materieel &amp; Infra</p> <p><i>Zie VUSBOGT scenariomatrix beheerd door CCV</i></p>