

Stappenplan Implementatie Wet Lokaal spoor bij Decentrale Overheden



ExpertiseCentrum Rail



EC Rail is een samenwerkingsverband tussen stadsregio's en provincies die railinfrastructuur in beheer hebben

Colofon

De tekst van dit document is letterlijk overgenomen uit het rapport 'Stappenplan Implementatie Wet Lokaal spoor bij Decentrale Overheden', versie 2.1.. Dit rapport is opgesteld door Hajo Hajonides en Hans Kuijpers (Lloyd's Register Rail), in opdracht van CROW / Expertisecentrum Rail. De totstandkoming van dit rapport is gebaseerd op verschillende gesprekken met de themawerkgroepleden en reflecteert de situatie in juli 2013.

Werkgroep Wet Lokaal spoor

E. Bouma, M. Dabekaussen (Dienst Metro Amsterdam), R. Sirks (Stadsgewest Haaglanden), F. Bloemkolk (Stadsregio Amsterdam), M. Brascamp (Bestuur Regio Utrecht), P. Uijtdewilligen (Stadsregio Rotterdam), L. Dieteren (Provincie Limburg), K. Bekking, E. Oostenbrink (CROW / Expertisecentrum Rail).

Projectleiding:

K. Bekking (CROW / Expertisecentrum Rail) en E. Bouma (namens Expertisecentrum Rail)

Procesbegeleiding en tekst:

H. Hajonides en H. Kuijpers
(Lloyd's Register Rail Europe B.V.)



Opmaak:

Ivo Schouten, Amsterdam

september 2013

Samenvatting

Op 20 juni 2013 is de Wet Lokaal Spoor (WLS) door de Tweede Kamer aangenomen en op 9 juli door de Eerste Kamer. Dit betekent dat de wet in elk geval per 1 januari 2014 zal intreden, maar mogelijk al eerder. Op dat moment zal hoofdstuk 1 van kracht worden. In dit hoofdstuk worden bij Koninklijk Besluit de lokale spoorwegen aangewezen. Vanaf dat moment gaat een periode van twee jaar in, waarin de rest van de wet geïmplementeerd moet worden door de decentrale overheden, die railgebonden lokaal spoorverkeer binnen hun regio hebben.

In deze wet is vastgesteld, dat de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid ten aanzien van de aanleg en het beheer van lokale spoorweginfrastructuur én de integrale verantwoordelijkheid voor de veiligheid bij het gebruik van de lokale spoorwegen bij de decentrale overheid (ic regio's of provincies) komen te liggen.

Door CROW is gevraagd om op basis van de eisen, die de Wet Lokaal Spoor stelt aan decentrale overheden een stappenplan te maken waarbinnen deze eisen omgezet kunnen worden in processen, procedures, contracten, instrumenten, eisenpakketten, etc. Binnen die tijdsplanning zal tevens aangegeven moeten worden, welke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden te definiëren zijn en welke actoren daaraan gekoppeld zijn.

Op basis van de bevindingen zoals samengevat in hoofdstuk 4, blijkt dat er bij de Decentrale Overheden (DO's) vooral op de beleidsmatige aspecten al veel aanwezig is. Deze zaken zullen bij een aantal DO's nog wel verder uitgewerkt moeten worden en ingepast in de kaders van de Wet Lokaal Spoor. De meer uitvoerende zaken, zoals eisen, voorwaarden, procedures en controlemechanismen zijn bij de DO's in mindere mate ontwikkeld. Er is veelal op dat gebied het een en ander aanwezig bij de huidige infrastruc-

tuurbeheerders en vervoerders. Deze informatie kan eventueel gebruikt worden en ingepast binnen de structuren van de WLS en de DO.

Kern daarbij is, dat de DO in haar beleidstukken, vastlegt in hoeverre zij "de vinger aan de pols" wil houden ten aanzien van het bewaken van de goede en veilige infrastructuur en het vervoer daarover. De Wet Lokaal Spoor geeft de DO daar de middelen toe. Aan de andere kant kan de DO ook een aantal taken delegeren. Over hoe die delegatie wordt ingevuld en bewaakt, laat de WLS een grote mate van eigen invulling bij de DO.

In hoofdstuk 5 is een stappenplan beschreven om de Wet Lokaal Spoor te implementeren. Hierbij wordt sterk aangedrongen op een intensieve samenwerking tussen de DO's. Sommige van deze DO's hebben al verschillende documenten geproduceerd. Verder zijn er op bepaalde gebieden procedures en documenten aanwezig, hoewel niet altijd bij de DO zelf. Om tot een uniformering van aanpak en een optimale kennisuitwisseling te komen, zullen de aanwezige documenten (waar vandaan dan ook) bij elkaar gebracht moeten worden.

Een concentratie van de inspanningen binnen een brede werkgroep van de DO's, eventueel aangevuld met inhoudsdeskundigen, werkt een uniformering van de implementatie en de werkwijzen op landelijk niveau sterk in de hand en leidt tevens tot een efficiëntieslag.

Tenslotte is het van belang dat ook andere stakeholders, zoals beheerders van de infrastructuur, de vervoerders, de inspectie en andere betrokkenen zo snel mogelijk worden ingelicht over de WLS en indien mogelijk betrokken bij eventuele werkgroepen, die informatie verzamelen, delen en verwerken.

INHOUD

1	Inleiding	5
2	Vastleggen welke aspecten uitgewerkt moeten worden in het kader van de Wet Lokaal Spoor	6
3	Inventariseren bij betrokken decentrale overheden wat de status is van de benodigde documenten, procedures en instrumenten	8
4	Stand van zaken samenvatten in een totaal statusoverzicht	10
	4.1 Conclusies / 11	
5	Literatuur	12
	5.1 Het omschrijven van de OV ambities / 13	
	5.2 De strategie vult de OV ambities verder in en bepaalt het stuurmodel / 13	
	5.3 Vanuit het stuurmodel volgt de mate van delegeren / 13	
	5.4 Vergunningen zijn de instrumenten waarmee zaken geregeld worden / 14	
	5.5 Aanbevelingen / 14	
	Appendix A Inventarisatie benodigde acties bij DO's	16
	Appendix B Inventarisatie DO's	25
	Appendix C Overzicht stand van zaken DO's	34

1 Inleiding

Nu de Wet Lokaal Spoor (WLS) door de Tweede en Eerste Kamer is aangenomen, zal zeer waarschijnlijk deze wet begin 2014 in werking treden. Mogelijk dat dit zelfs al per 1 oktober 2013 zal gebeuren. Op dat moment zal hoofdstuk 1 van kracht worden. In dit hoofdstuk worden bij Koninklijk Besluit de lokale spoorwegen aangewezen. Vanaf dat moment gaat een periode van twee jaar in, waarin de rest van de wet geïmplementeerd moet worden door de decentrale overheden, die railgebonden lokaal spoorverkeer binnen hun regio hebben.

Belangrijk element van deze wet is, dat de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid ten aanzien van de aanleg en het beheer van lokale spoorweginfrastructuur, inclusief de integrale verantwoordelijkheid voor de veiligheid bij het gebruik van de lokale spoorwegen bij de decentrale overheid (i.c. regio's of provincies) komen te liggen.

Hoewel de DO de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer van de lokale infrastructuur houdt, kan zij een aantal taken en bevoegdheden delegeren aan het college van Burgemeesters en Wethouders van een gemeente binnen de regio waarin het lokale spoor ligt of wordt aangelegd. Het is dus van belang dat de decentrale overheid zich afvraagt en ook vastlegt in welke mate zij aan het roer wil staan in relatie tot de eindverantwoordelijkheid.

In dit rapport wordt enerzijds vastgelegd welke zaken door de DO's ontwikkeld moeten worden. Het gaat dan om zaken als de aanwijzing van een beheerder infrastructuur en

het geven van bindende voorwaarden voor het beheer, de aanwijzing van de verkeersleiding en het geven van bindende voorwaarden voor de verkeersleiding, voorwaarden voor diverse vergunningen en voorwaarden voor rapportages en controlemiddelen.

Anderzijds is geïnventariseerd hoeverre de verschillende Decentrale Overheden zijn gevorderd met deze zaken. De betreffende DO's zijn: Stadsregio Rotterdam (SR), Stadsgewest Haaglanden (SGH), Stadsregio Amsterdam (SRA), Bestuur Regio Utrecht (BRU) en de provincie Limburg.

Door CROW is gevraagd de volgende zaken te onderzoeken:

Fase 1: Vastleggen welke aspecten uitgewerkt moeten worden in het kader van de Wet Lokaal Spoor; Dit wordt behandeld in hoofdstuk 2

Fase 2: Inventariseren bij betrokken decentrale overheden wat de status is van de benodigde documenten, procedures en instrumenten; Dit wordt behandeld in hoofdstuk 3

Fase 3: Stand van zaken samenvatten in een totaal statusoverzicht; Dit wordt behandeld in hoofdstuk 4

Fase 4: Op basis van statusoverzicht een stappenplan verder uitwerken, waarin de diverse uit te werken documenten, procedures en besluiten in de tijd (tijdens de implementatiefase) zijn uitgezet. Dit wordt behandeld in hoofdstuk 5

Tenslotte wordt in paragraaf 5,5 een aantal aanbevelingen gedaan.

2 Vastleggen welke aspecten uitgewerkt moeten worden in het kader van de Wet Lokaal Spoor

De Wet Lokaal Spoor benoemt diverse producten. Deze producten hebben de vorm van een procedure of proces of uit een document. Een document kan bijvoorbeeld de vorm hebben van een vergunning (waar uiteraard een procedure bij hoort), een lijst met eisen en voorwaarden of een checklijst. Ook is aangegeven welke input gebruikt kan worden om tot de producten te komen.

In een aantal gevallen is het mogelijk dat de decentrale overheid taken en bevoegdheden

delegeert. Het gaat dan over tactische en operationele taken. De bestuurlijke eindverantwoordelijkheid ten aanzien van de aanleg en het beheer van de lokale infrastructuur en de integrale eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid blijven bij de DO. Over het algemeen zullen voor de gedelegeerde taken eisen en voorwaarden opgesteld worden, waarbij ook veel aandacht gegeven wordt aan rapportage en controlemiddelen.



Inventarisatie benodigde acties tbv invoering wet lokaalspoor bij decentrale overheden.						492750			
artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Input		output			Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichthouder
		Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten				
art.1: definities									
art.2: toepasselijkheid --> KB									
art.3: toepasselijkheid EU richtlijnen									
art.4: DO draagt zorg voor aanleg en beheer van lokale infrastructuur binnen gebied DO Mogelijkheden van delegatie van bevoegdheden aan college van Burgemeester en Wethouders	Voorwaarden tav zorg voor aanleg en beheer van spoorinfrastructuur aangeven van delegatie van verschillende taken en bevoegdheden.	verplichting zorg voor aanleg en beheer van de lokale spoorweginfrastructuur	topdocument die overall visie geeft t.a.v. veiligheid en initiatief nemen en borgen van goede infra.	eisen, voorwaarden, beoordeling proces en output. Vaststellen van taken bevoegdheden en verantwoordelijkheden van stakeholders. Eventueel herverdeling	checklist		DO		
art.5: Top eisen lokale spoorweginfra.	Spoorinfra voldoet aan: Verkeert in goede staat, betrouwbaar en beschikbaar. Geschikt voor gebruik waarvoor het bestemd is Bij normaal gebruik geen gevaar of schade voor personen of zaken Veilig en doelmatig met toegestane maximum snelheid te berijden	Bij AMvB zijn nadere regels mogelijk	Visie tav vergunning in dienststelling lokale spoorweginfrastructuur	Procedure vaststellen (meten) en bewaken tav het voldoen aan top eisen.	Beschrijven / vastleggen top eisen		DO		

In appendix A is in bovenstaande tabel, beter leesbaar en compleet, een overzicht gegeven van de artikelen en de hierboven genoemde aspecten.

Hierbij zijn in kolommen aangegeven:

- De artikelen van de wet in de linker kolom (groen betreffende infrastructuur; blauw betreffende rollend materieel en wit betreffende overig);
- Een korte beschrijving van de artikelen;
- De uitgangspunten met betrekking tot het artikel en de bijbehorende producten;
- Het uiteindelijke product dat door de DO geleverd moet worden ten aanzien van het betreffende artikel (gele kolom);
- De vorm van het product (procedure, document, etc.);
- De mogelijkheid tot delegeren aan B&W van de gemeente binnen de regio/provincie;
- Rol van de toezichthouder.

3 Inventariseren bij betrokken decentrale overheden wat de status is van de benodigde documenten, procedures en instrumenten

De in hoofdstuk 2 genoemde inventarisatielijst is gestuurd naar de vijf Decentrale Overheden (SR, SGH, SRA, BRU, Prov. Limburg), die geconfronteerd worden met de Wet Lokaal Spoor. Vervolgens zijn afspraken gemaakt om de betrokken beleidsmedewerkers te interviewen ten aanzien van de status van implementatie van de Wet Lokaal Spoor.

Deze interviews zijn vrij globaal gevoerd. De beschreven status is de inschatting van de geïnterviewde beleidsmedewerker en is verder niet ge-audit ten aanzien van compleetheid, conformiteit of diepgang.

Tijdens de interviews bleek dat er op verschillende plaatsen al veel gaande is. Met name op beleidsmatig vlak is er veel aanwezig. Ten aanzien van de beheervisie zijn weliswaar nog stappen te maken, maar Stadsregio Rotterdam/Stadgewest Haaglanden hebben een gemeenschappelijke beheervisie geschreven en ook Bestuur Regio Utrecht heeft verschillende documenten hiervoor klaar. De uitwerking van vergunningen, eisen en voorwaarden en het opzetten van goede rapportages is veel minder geregeld omdat dit tot nu toe niet aan de orde was. In veel gevallen gaat het waarschijnlijk om het aanpassen van bestaande documenten en procedures naar de nieuwe situatie.

Kernvraagstukken, waarin besloten moet worden waar de DO de grens legt tussen strategisch, tactisch en operationeel, zijn niet in alle gevallen al doorgedacht. Hierdoor is niet duidelijk in hoeverre de DO invloed wil hebben op beslissingen op verschillende niveaus. Dit bewustzijn is belangrijk, zodat elke DO goed nadenkt over een gewenst stuurmodel en welke consequenties dat model dan heeft ten aanzien van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van elk van de stakeholders.

In Annex B is per wetsartikel een indruk gegeven van de status van elk van de DO's m.u.v. de Provincie Limburg. Ook is gesproken met de Dienst Metro van Amsterdam, hoewel dit geen DO is.

Binnen de provincie Limburg verkeert het project Tram Vlaanderen Maastricht zich nog in de bestek/ aanbestedingsfase. Daardoor zijn structuren nog niet vastgelegd en kon nog onvoldoende input gegeven worden aan de inventarisatie. Inmiddels heeft provincie stappen genomen om de situatie ten aanzien van de Wet Lokaal Spoor in kaart te brengen en is het de verwachting dat binnenkort acties genomen worden om verder invulling te geven aan de voorwaarden, zoals opgenomen in de Wet Lokaal Spoor.

Inventarisatie DO's								
	SR & SGH		SRA		BRU		DM	
artikelen/ elementen uit de wet:	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.1: definities								
art.2: toepasselijkheid --> KB								
art.3: toepasselijkheid EU richtlijnen								
art.4: DO draagt zorg voor aanleg en beheer van lokale infrastructuur binnen gebied DO Mogelijkheden van delegatie van bevoegdheden aan college van Burgemeester en Wethouders	Belangrijk document is beheervisie. Gekozen niet door te delegeren. Asset Manager van vervoerder naar Regio. Professioneel opdrachtgever	Veiligheidsplan en beheervisie zijn klaar. Afgeleide eisen en voorwaarden nog niet geheel ingevuld	SRA vindt reikwijdte "zorg voor" onduidelijk. Wie neemt initiatief voor aanleg en wijzigingen? Relatie met opdrachtgeverschap Wp? Traject met PWC over delegatie aan gem Amsterdam. Relatie met onduidelijkheid toekomst vervoersautoriteit. Dit zal een plek krijgen in de delegatiebrief aan beheerder	Onderzoek t.a.v. delegatie	Structuur BRU: 1. DB 2. ambtelijke top (systeem eigenaar en beleidsfunctie) 3a. Concessie overeenkomst met vervoerder 3b. Aanwijzing beheerder aan BRU-OV Regiotram	Visie klaar en praktisch geïmplementeerd, delegatie intern vanuit DB naar BRU nog niet formeel. Echter nog geen samenspel van beheervisie en veiligheidsplan	Gemeente Amsterdam (GA) is eigenaar en wil geconcludeerd worden. Dienst Metro (DM) gedraagt zich als eigenaar namens GA en als strategisch beheerder. Open vraag is welke beheerstaken te delegeren? Voorbeeld: ontwikkeling en aanleg proj. Mgmt bij DM + coördinatie en randvoorwaarden t.a.v. integratie in de stad. Veiligheid vanuit VMS van DM (beheerder). Hoe zorgen dat continu veilig blijft? Hier zijn processen en procedures gemaakt voor ingebruikname nieuwe railinfra en safety case., met relatie met ILT en GVB. Daarnaast bestaand: BORI (Beheer en Onderhoud Rail Infra) met GVB, inhoud is overlegd met SRA.	Processen zijn bekend, aan beschrijving wordt gewerkt
art.5: Top eisen lokale spoorweginfra.	Zes (6) belangrijke KPI's gedefinieerd: Betrouwbare Infra Beschikbare infra Systeemveiligheid Schoon en heel Omgevingsbeleving Kostenefficiency	Top eisen gedefinieerd en safety case gemaakt	Top eisen zullen input zijn voor beheervisie. Vervolgens procedure indienststelling P.I.'s vaststellen is een uitdaging Hoe om te gaan met taken SRA en DMB t.a.v. vergunning verlening; open punt	eisen liggen bij DM. IPvE van Metro en Tram bij DM	Nu IPvE 4.8 voor tramsysteem en concept tekst WLS verwerkt in concessie met vervoerder	IPvE 5.0 in de maak, waarin link met WLS	IPvE Metro vastgesteld en IPvE tram in ontwikkeling Check op WLS nog niet uitgevoerd. Blijft altijd maatwerk dus afwijkingen van IPvE blijven belangrijk	IPvE Metro vastgesteld en IPvE tram in ontwikkeling

4 Stand van zaken samenvatten in een totaal statusoverzicht

In onderstaande tabel is samengevat waar de verschillende DO's staan ten aanzien van de implementatie van de Wet Lokaal Spoor. In Appendix C is deze lijst nogmaals gegeven.

Artikel	Actie	Status SR & SGH	Status SRA	Status BRU
art.4: DO draagt zorg voor aanleg en beheer van lokale infrastructuur binnen gebied DO Mogelijkheden van delegatie van bevoegdheden aan college van Burgemeester en Wethouders	Visie veiligheid; borgen en aantonen, initiatiefnemer zijn, delegatie mogelijkheden	veiligheidsplan en beheervisie klaar	delegatie nog onduidelijk	visie klaar; interne mandatering niet klaar
art.5: Top eisen lokale spoorweginfra.	Vaststellen topeisen en aanvullende eisen	topeisen gedefinieerd; uitgewerkt in beleidsvisie en safety-cases	eisen bij Dienst Metro	Versie 5; nog niet definitief
art.6: ondergrondse lokale spoorweginfra	aanvullende eisen	topeisen gedefinieerd; uitgewerkt in beleidsvisie en safety-cases	eisen bij Dienst Metro	n.v.t.
art.9: vergunning indienststelling spoorweginfrastructuur art.10: aanmerkelijke wijziging aan de spoorweginfrastructuur art.11: Schorsen / intrekken vergunning	aanvullende eisen en het vergunningsproces plus eisen aan compliance (tbv vergunningverlening) vaststellen	eisen klaar; vergunningsproces nog niet	Basis is safety case van DM. In ontwikkeling	afsprak met ILT tav veiligheidsbewijs
art.12: vergunningen voor werkzaamheden aan infrastructuur	aanvullende eisen werkzaamheden en tijdelijke afwijkende situaties. afstemming met Prorail indien toepasselijk	niet klaar (nu bij vervoerder)	niet klaar (nu bij vervoerder)	procedure klaar
art.14: inrichting en uitrusting in-, uit- of overstapplaatsen voor reizigers	afstemmen met natuurlijk of rechtspersoon tav toegankelijkheid van in-, uit- of overstapplaatsen voor mensen met functiebeperking. Ook in rela tot woningwet	niet klaar	niet klaar	in IPvE
art.16: Ongevallen en incidenten onderzoek	inrichten van onderzoekproces naar ongevallen en incidenten incl eisen en raporages	alleen overkoepelende eisen aan vervoerder en beheerder	niet klaar	procedure klaar
art.17: Beheervisie	Opstellen en meetbaar maken	klaar	niet klaar; wel beleidsdocument	deels klaar
art.18: aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	aanwijzingsproces (voldoen aan VZS) voorschriften en eisen aan beheer opstellen	visie klaar; verdere invulling nog niet klaar met name tav VZS	niet klaar; wel VZS bij DM	intern nog te mandateren; geen eisen klaar
art.20: afstemming beheer met verschillende stakeholders (incl incidentenmelding)	randvoorwaarden aan beheerder tav deze afstemming met inachtna van art 5 en 6 en incidentenmelding	niet klaar	niet klaar	mei 2013 klaar
art.21: Beheerplan	proces en eisen inhoud vastleggen	niet klaar	niet klaar	delen klaar; geen eisen
art.22: veiligheid werkzaamheden aan en in directe nabijheid van lokale spoorweg.	randvoorwaarden aan beheerder	nu bij vervoerder	nu bij vervoerder	klaar
art. 24: verkeersleiding	aanwijzingsproces, nadere regels, taken en bevoegdheden	aanwijzing in veiligheidsplan aanvullende eisen nog niet	nu bij vervoerder aanvullende eisen nog niet	in concessieovereenkomst
art. 25: verkeersveiligheid	proces, nadere regels tav overeenkomst tussen beheerder, vervoerder en wegbeheerder	niet klaar; nu bij vervoerder	niet klaar; nu bij vervoerder	eind 2013 klaar
art.26: voorwaarden voor uitoefening vervoer art.27: veiligheidscertificaat art.28: veiligheidszorgsysteem art.29: geldigheid veiligheidscertificaat	proces, beperkingen en voorschriften tav werkzaamheden aan en rond de infrastructuur en maatregelen daarvoor	vastgelegd in safety case	niet klaar	geen procedure; wel in concessievoorwaarden
art.30: Toegangsovereenkomst	beleidskader met toewijzingscriteria (vooral capaciteit)	niet klaar	concept klaar	nog op te stellen
art.31: toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking	aanvullende eisen opnemen in concessieovereenkomst	klaar	klaar	in IPvE
art.32: vergunning voor indienststelling spoorvoertuig art.33: indienststelling na aanmerkelijke wijziging art.34: vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig.	proces plus voorschriften	opgenomen in safety case materieel	Opgenomen in safety case materieel van DM	afsprak met ILT tav veiligheidsbewijs
art.35: Veilig gebruik spoorvoertuig	proces beschrijven hoe wordt voldaan aan veilig gebruik van spoorvoertuigen	niet klaar; basis is onderhoudsproces vervoerders	niet klaar; basis is onderhoudsproces vervoerders	Proces BRU afgestemd met onderhouder
art.36 - art.41 eisen aan personeel	aanvullende eisen aan veiligheidsfuncties en aan keuringen	Veiligheidsplan, geen eisen aan keuringen	niet klaar	niet klaar
art.42 - 48 : toezicht en handhaving	Overeenkomst met toezichthouder, incl. beschrijven van instructies	op gespreksniveau	op gespreksniveau	afspraken met ILT

Bovenstaande tabel beoogt een overzicht te geven van de acties, die de Decentrale Overheden moeten nemen in het kader van de Wet Lokaal Spoor. Daarom is de Dienst Metro, die geen Decentrale Overheid is, niet opgenomen. Momenteel zijn afstemmingsgesprekken gaande tussen de Dienst Metro en de Stadsregio Amsterdam, waarbij met name de taakverdeling tussen de Stadsregio en de Dienst Metro nader wordt ingevuld.

De kleur rood geeft ruwweg aan dat er nog veel ontwikkeld moet worden. De kleur geel of oranje geeft aan dat er een start is en dat verschillende bronnen aanwezig zijn. De kleur groen geeft aan dat ofwel het product klaar is, ofwel dat het voornamelijk gaat om een aanpassen van bestaande producten aan de Wet Lokaal Spoor.

4.1 Conclusies

Op basis van het inventariserend onderzoek, kunnen de volgende algemene conclusies worden getrokken:

- Bij de DO's zijn er verschillende niveaus ten aanzien van de invoering Wet Lokaal Spoor. Veelal zijn beleidsstukken aanwezig. Bij SR & SGH zijn binnen de beheervisie top-eisen gedefinieerd en op grond daarvan KPI's vast gesteld. De BRU heeft een beleidsvisie, waarbinnen nog een aantal zaken verder uitgewerkt moeten worden zoals KPI's en andere algemene eisen. Bij de overige DO's is de beleids/beheervisie minder ver uitgewerkt.
- Verder uitgewerkte procedures voor bijvoorbeeld indienststelling van infrastructuur en voertuigen zijn veelal niet aanwezig bij de DO's. Voor een deel zijn deze processen wel aanwezig bij de huidige infrastructuur beheerders en vervoerders. Om deze procedures te integreren in lijn met de bedoeling van de WLS, is nog wel werk te verrichten. Hoeveel dat is, is momenteel niet in te schatten, gezien de beperkte informatie hierover.

- De keuze van een stuurmodel is belangrijk. Binnen dit stuurmodel wordt bepaald hoe de verhoudingen liggen tussen DO en de gemeente, die mogelijk gedelegeerde taken krijgt. Bij SR & SGH en bij de BRU is een stuurmodel gekozen tav het beheer van de infrastructuur. Beide hebben ervoor gekozen om het beheer van de infrastructuur in eigen hand te houden.
- Binnen het gebied van de SRA wordt het (strategisch) beheer van de infrastructuur uitgevoerd door de gemeente/dienst Metro. Gemeente/DM zijn mede met oog op de nieuwe Wet Lokaal Spoor een doorontwikkeltraject mbt assetmanagement gestart met PAS 55 als basis.
- Belangrijke vraag ligt op het gebied van beleggen van taken en bevoegdheden en hoe deze geborgd kunnen worden. Met name wanneer taken en bevoegdheden gedelegeerd worden, is het belangrijk om duidelijk te maken onder welke voorwaarden gedelegeerd wordt en op welke wijze de vinger aan de pols wordt gehouden door zaken vast te leggen als voorwaarden, eisen, KPI's en rapportages.
- De hierboven genoemde eisen, voorwaarden en processen zijn over het algemeen nog beperkt aanwezig bij de DO's
- Tot nu toe blijkt dat de DO's hun eigen en daardoor verschillende routes en accenten hebben. Een betere afstemming tussen de DO's op dit gebied kan leiden tot een hogere efficiëntie.
- Op basis van vragen en antwoorden tijdens interviews, lijkt vervolg discussie zinvol. Onder andere om bovenstaande tabel nader te preciseren.

In paragraaf 5.5 worden op basis van een stappenplan een aantal concrete aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen bevinden zich niet op het niveau van de individuele DO's, maar richten zich meer op het plan van aanpak voor de DO's tezamen.

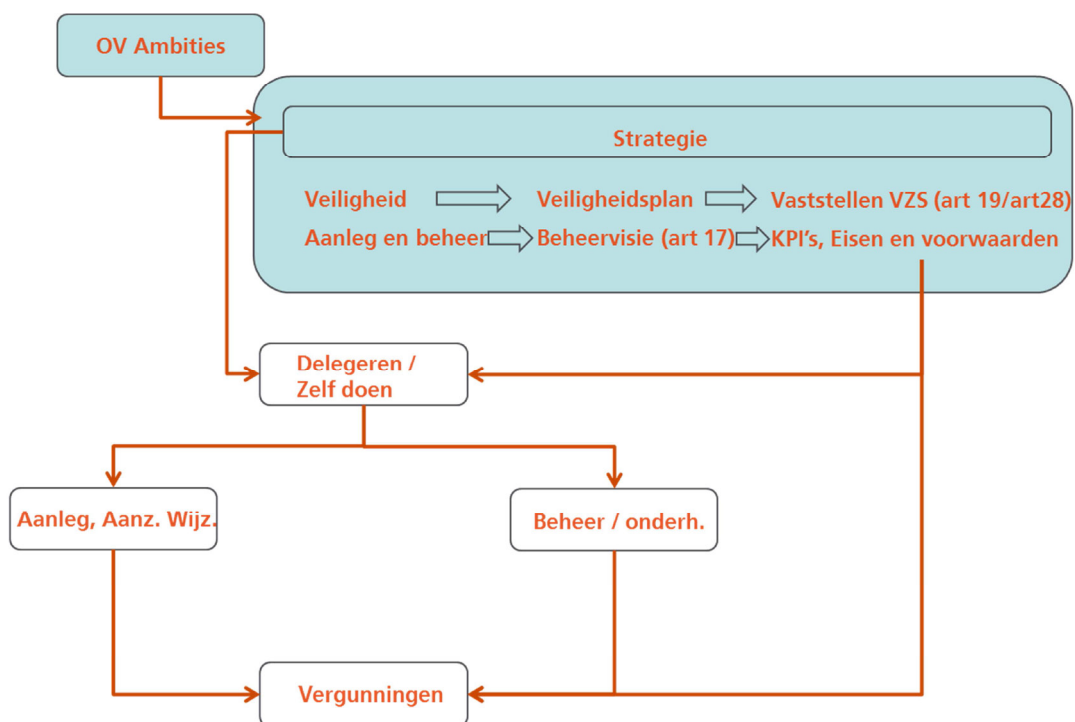
5 Uitwerken van een stappenplan

In onderstaande figuur staan de belangrijkste besluitstappen voor de DO's in het proces van implementatie van de Wet Lokaal Spoor. Het blauwe gedeelte (Ambitie en strategie) zijn "van nature" aspecten die bij een DO liggen. In het kader van de WLS zal hier veel aandacht aan gegeven moeten worden omdat hier alle beleidslijnen, beleidsbeslissingen, voorwaarden én controlemechanismen bij elkaar komen. Ook op het gebied van veiligheid zijn hier de voorwaarden te definiëren.

Een belangrijke keuze zal zijn in hoeverre een DO tactische en operationele zaken wil

delegeren. Dit delegeren aan het college B&W van een gemeente (binnen de regio of provincie), zal vergezeld moeten gaan met een set aan voorwaarden, eisen en rapportage afspraken. Ook valt hier de beslissing op welke wijze men het proces van aanleg en grote wijzigingen beheerst, cq delegeert en welke partij wordt aangewezen als beheerder van de infra en welke als verkeersleiding.

Tenslotte zullen voor een verscheidenheid van zaken vergunningen afgegeven moeten worden, waarvoor procedures ontworpen of aangepast zullen worden



5.1 Het omschrijven van de OV ambities

Randvoorwaarde voor een effectieve invulling van de WLS en het maken van de goede keuzes hierin is een goed omschreven ambitie en visie van de DO:

- De middellange termijn plannen ten aanzien van het openbaar vervoer in de regio
- De hoofddoelstellingen ten aanzien van veilig en goed openbaar vervoer in de regio/provincie. Daarbij kan gedacht worden aan bovenliggende criteria ten aanzien van inpassing in de omgeving, veiligheidsniveau, frequentie binnen dienstregeling, etc.
- De OV ambities hebben een duidelijke verbinding met de Wet Personenvervoer (Wp2000) en de Wet BDU verkeer en vervoer – 2005 ten aanzien van:
 - o Het voorzieningenniveau (Wp2000)
 - o Beleid t.a.v. aanleg en beheer infra. (Wp2000)
 - o Concessieverlening (Wp2000)
 - o Financiële middelen (Wet BDU verkeer en vervoer – 2005)

Er zal uiteraard ook aan andere wetgeving en regelgeving gerefereerd worden in de OV ambities.

5.2 De strategie vult de OV ambities verder in en bepaalt het stuurmodel

- Het opstellen van onder andere een Beheervisie en een Veiligheidsplan. Deze plannen geven antwoord op:
 - o Hoe wordt initiatief genomen t.a.v. nieuwe infrastructuur
 - o Hoe wordt betrouwbare, beschikbare en geschikte infrastructuur gedefinieerd
 - o Hoe wordt deze infra ten aanzien van de top-eisen beheerd en onderhouden
 - o Hoe wordt de veiligheid van, op en rond de infrastructuur geborgd

- Daarbij is het belangrijk dat vastgesteld wordt welke eisen, voorwaarden, processen daarvoor nodig zijn.
- Binnen beide documenten is het vaststellen van normen en KPI's belangrijk.
- Ook het vaststellen van controlemechanismen (audits, inspecties, rapportages, etc.) om grip te houden op de realisatie van goed en veilig openbaar vervoer, is essentieel. De DO is daar immers verantwoordelijk voor.
- Binnen de strategie wordt ook vastgelegd welk stuurmodel men volgt. Met andere woorden; welke taken blijven bij de DO en welke zullen gedelegeerd worden, hoe zullen de taken worden uitgevoerd.

5.3 Vanuit het stuurmodel volgt de mate van delegeren

- Welke taken en bevoegdheden worden gedelegeerd. Daarbij is onderscheid te maken tussen:
 - o Aanleg / aanzienlijke wijzigingen. Hier wordt vastgelegd hoe men omgaat met zaken als planstudies, programma van eisen en opdrachtverlening / aanbesteding. Welke rol wil de DO hebben bij de aanleg van nieuwe infra of grote wijzigingen daaraan. Op welke manier wil de DO haar taken tot uitvoering brengen
 - o Beheer en onderhoud. Hier ligt vast op welke wijze beheer van de infrastructuur en verkeersleiding worden toegevoegd en onder welke voorwaarden dat gaat. Welke eisen en voorwaarden worden aan gedelegeerde taken en bevoegdheden gesteld
- Voor beide aspecten geldt dat de DO moet bepalen tot op welk niveau zij zelf aan het roer wil staan en op welke manier de DO invloed wil hebben, c.q. wil kunnen bijsturen.

5.4 Vergunningen zijn de instrumenten waarmee zaken geregeld worden.

- Voorwaarden, processen en eisen van vergunningsprocedures dienen in lijn te zijn met de voorwaarden, processen en eisen zoals geformuleerd in beheervisie en veiligheidsplan. Dit betekent vaak een itererend proces om die afstemming te realiseren.
- Er zijn afspraken nodig ten aanzien van de inbreng van de toezichthouder
- Er zal af gestemd moeten zijn met de andere stakeholders
- De handhavingsmaatregelen en instrumenten zullen ingericht moeten zijn.

5.5 Aanbevelingen

- Werk visie verder uit (integratie van: Beleidskaders, WLS, Wp2000, BDU, Beheervisie, Veiligheidsplan, Sturingsmodel). Deze plannen zijn grotendeels aanwezig bij SR & SGH en BRU. Gebruik deze documenten als referentie en optimaliseer (ook SR & SHG en BRU)
- Ontwerp stuurmodel, inclusief processen en leg taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden vast. Bepaal daarbij welke taken gedelegeerd worden en welke

zelf gedaan worden. Stel de benodigde organisatie(s) en mensbezetting vast. Tevens zullen op dit moment de hoofdgeldstromen bepaald worden. Binnen SR & SGH en BRU zijn de stuurmodellen reeds ontworpen. De stuurmodellen zijn echter sterk afhankelijk van de lokale situatie en de aanwezige stakeholders. Voor alle DO's is het zinvol om de gedachten over de stuurmodellen met elkaar te delen en te optimaliseren. Ook in de reeds ontworpen stuurmodellen zijn zeker nog verfijningen mogelijk en/of noodzakelijk.

- Definieer op welke manier de DO “in control” wil zijn door KPI's, rapportages, audits, inspecties, etc. Deze stap is van zeer groot belang. Om haar eindverantwoordelijkheid te kunnen nemen dient de DO er zeker van te zijn dat zij in control is. Als voorbeeld kan de aanwijzing van de beheerder en de verkeersleiding worden genoemd. Zo ontstaat bij de aanwijzing van de beheerder en de verkeersleiding een contractrelatie tussen DO en betreffende beheer- resp verkeersleidingsorganisatie, die door middel van voorwaarden, eisen en controlemechanismen kan worden ingevuld..
- Stel eisen en voorwaarden op voor de diverse processen en af te geven documenten (vergunningen). Waarschijnlijk zullen



- uitvoerende taken zoals het daadwerkelijk uitgeven van vergunningen gedelegeerd kunnen worden. Stel met elkaar de verschillende vergunningen op. Op deze manier ontstaan eenduidige documenten, die landelijk gebruikt kunnen worden. Ook de eisen en voorwaarden zijn op die manier uniform te maken. Mogelijk dat met name vergunningen in relatie met indienststelling van de infrastructuur, indienststelling voertuigen, afgifte veiligheidscertificaat en de toegangsovereenkomst dicht tegen de DO blijven. Ook hiertoe is een uniforme aanpak tussen de DO's van belang.
- Koppel terug naar visie (iteratie). Tijdens het opstellen van documenten, maar ook via terugkoppeling vanuit de exploitatie is het van belang dat verbeterkringen aangebracht zijn. Zorg dat hiertoe mogelijkheden geschapen zijn, waarbij gelet is op de mate van "in control" zijn van de DO.
 - Zoek aansluiting bij ILT, gemeentes en vervoerders en informeer met name gemeentes en vervoerders over de implicaties van de invoering van de WLS.
 - Stel een lijst op van alle producten, die ontwikkeld moeten zijn voor de implementatie van de WLS (niet opgenomen in dit document). Met dit document is door de DO in te schatten welke inspanning (in manuren) hieraan gekoppeld kan worden. Uiteraard zal deze inspanning per DO anders zijn. Door de werkzaamheden te prioriteren kan een planning gemaakt worden met daarin de ingeschatte overall inspanning, de volgorde van werken, de toepasbaarheid binnen de verschillende DO's en de urgentie. (inspanningen, volgorde, toepasbaarheid, urgentie), zodat een planning kan worden gemaakt.
 - Stem af met andere DO's zodanig dat zo min mogelijk dubbele werkzaamheden worden gedaan. Daarnaast dient gestreefd te worden naar een hoge graad van standaardisatie ten aanzien van processen, procedures en documenten en vergunningen. Uitgaande van bestaande documenten, zal hier mogelijk snel tot een optimalisatie en standaardisatie gekomen kunnen worden.
 - Stel implementatieteams samen bestaande uit beleidsmedewerkers en inhoudelijk deskundigen. Breng deze teams regelmatig bij elkaar zodat werkzaamheden verdeeld kunnen worden.

Appendix A

Inventarisatie benodigde acties bij DO's

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

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

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Input		output			Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichhouder
		Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten				
art.10: aanmerkelijke wijziging aan de spoorweginfrastructuur	beschrijving aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging voorwaarden, aanvraag en handelswijze bij een aanmerkelijke wijziging aan de infrastructuur	Bij Ministeriele regeling is inhoud beschreven van informatie dossier.	Vergunning in dienststelling bij wijzigingen aan infrastructuur	Procedure aanmerkelijke wijziging	informatiedossier. De inhoud hiervan is voorgeschreven bij Min. Reg. Hfst 3, art 3 prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 10.1	DO / bevoegdheden te delegeren (10.3) Vergunning indienststelling	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 9.3 obv informatiedossier met technische specificaties en het voldoen aan art 5 en 6.1	
art.11: Schorsen / intrekken vergunning	mogelijkheden en voorwaarden om vergunning te schorsen of in te trekken.	niet voldoen aan top eisen (art 5) of oordeel DO tav onvoldoende veiligheid.	Maatregel intrekken of schorsen vergunning indienststelling	Procedure schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur			DO / bevoegdheden te delegeren intrekken vergunning indienststelling		
art.12: vergunningen voor werkzaamheden	voorwaarden en vergunning voor werken aan spoorweginfrastructuur	Uitvoeren werkzaamheden aan spoor gebeurt onder voorwaarden	vergunning uitvoeren werkzaamheden	Eisen aan vergunningen voor werkzaamheden Ook voor lokale spoorweg naast een hoofdspoorweg.	prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 12.1	DO / bevoegdheden te delegeren vergunning werken aan spoor		
art.13: recht van uitweg	rechten bij afsnijden van onroerend goed van een openbare weg								
art.14: inrichting en uitrusting in-, uit- of overstapplaatsen voor reizigers	afstemmen met natuurlijk of rechtspersoon tav toegankelijkheid van in-, uit- of overstapplaatsen voor mensen met functiebeperking	Voldoen aan regels zoals gesteld in AMvB. Regels uit Bouwbesluit.	afstemming tav in-uit- en overstapplaatsen		juiste relatie met woningwet tav inrichting en uitrusting van gebouwen	boete bij overtreding van art. 14.1	natuurlijk of rechtspersoon		

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten	Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichhouder
art.15: verboden	verboden om in te grijpen in installaties en het beheer en verkeer te hinderen		handhavingsmaatregelen.	Vaststellen en handhaven van verboden	Opsomming Verboden en maatregelen daarvoor	boetes, zie art 46.1.2		
art.16: Ongevallen en incidenten onderzoek	verrichten van onderzoek naar ongevallen en incidenten	Bevoegdheden volgens Algemene wet bestuursrecht	onderzoek naar ongevallen en incidenten	Procedure ongevallen en incidenten onderzoek. organisatie of contract met derde				
art.17: Beheervisie	eenmaal in de vier jaar wordt een visie vastgesteld door DO tav kwalitatief goed en doelmatig beheer. Onderdeel van algemeen beleidsdocument, waarin ook veiligheid wordt meegenomen.	toepisen (art.5)	beheervisie	Afspraken over uitvoering beheertaken en de benodigde financiële middelen.	Prestatienormen en - indicatoren tav kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale infrastructuur.		DO / bevoegdheden te delegeren (17.3) afspraken met beheerder obv KPI's	
art.18: aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	voorwaarden aan beheerder lokale spoorweginfrastructuur.	toepisen (art.5) en KPI's uit beheervisie	aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	Procedure aanwijzing beheerder lokale infrastructuur, incl. schorsen/intrekken aanvullende eisen aan beheerder	VZS is voorwaarde. Overige eisen, voorwaarden, voorschriften. Beschrijving beheercyclus		DO / bevoegdheden te delegeren aanwijzen beheerder infra	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 18.3

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten	Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichhouder
art.19: Veiligheidszorgsysteem bij beheerder lokale spoorweginfrastructuur	voorwaarden voor een (verplicht) veiligheidszorgsysteem.	VZS voldoet aan art. 9.2 en bijlage III van 2004/49/EG. Nadere regels bij Min.Reg.	aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	auditprocedure tav procedures en operationalisering VZS	eisen tav voorzienbare afwijkingen, risico inventarisatie en maatregelen, incidenten, borging veiligheidsniveau, opleiding, afstemming VZS vervoerder		beheerder	
art.20: afstemming beheer met verschillende stakeholders	afstemming beheer met verschillende stakeholders Moet voldoen aan art 5 en 6 en incidentenmelding	DO kan bindende aanwijzingen geven tav beheer	aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	randvoorwaardens tav afstemming beheer met omgeving. Blijven voldoen aan art. 5 en 6	meldingrapport ernstige incidenten		DO / bevoegdheden te delegeren (20.4) aanwijzingen aan beheer	
art.21; Beheerplan	Beheerder stelt jaarlijks een beheerplan op	Eisen van DO tav tot standkoming van beheerplan (art 18)	goedkeuring beheerplan en jaarverslag van beheerder	procedure behandeling / goedkeuring beheerplan en jaarverslag	eisen tav inhoud en totstandkoming van beheerplan en jaarverslag		DO / bevoegdheden te delegeren (21.2,3,4)	
art.22: veiligheid werkzaamheden aan en in directe nabijheid van lokale spoorweg.	beheerder zorgt voor het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan en rond de infrastructuur en treft daar maatregelen voor	Eisen van DO tav veiligheid werken aan en rond lokaalspoor Arbo wetgeving en richtlijnen voor veilig werken	goedkeuring beheerplan en jaarverslag van beheerder	procedure om invoering en handhaving regels te borgen.	regels tav veilige uitvoering werkzaamheden	boete bij overtreding van art.22.1	DO / bevoegdheden te delegeren (22.2)	
art.23: passende maatregelen bij veiligheidsgevaar.	nemen van passende maatregelen door beheerder bij gevaar		goedkeuring beheerplan en jaarverslag van beheerder	eisen tav maatregelen bij veiligheidsgevaar	aanwijzingen tav te informeren personen en te nemen maatregelen.	boete bij overtreding van art. 23.4	beheerder	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten	Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichhouder
art. 24: verkeersleiding	aanwijzen van verkeersleiding van lokale spoorweg (beheerder of vervoerder)	Bij AMvB nadere regels tav taken en bevoegdheden van verkeersleiding	aanwijzing van verkeersleiding van lokale spoorweg (beheerder of vervoerder)	taken en bevoegdheden van verkeersleiding	nadere regels tav verkeersleiding	boete bij overtreding van art.24.3	DO / bevoegdheden te delegeren (24.1)	
art. 25: verkeersveiligheid	Regels ten aanzien van verkeersveiligheid	Regels van DO Bij AMvB nadere regels in het belang van verkeersveiligheid	overeenkomsten met beheerder, vervoerder en wegbeheerder tav verkeersveiligheid.	procedure opvolgen van noodzakelijk geachte maatregelen door wegbeheerder	Regels in het belang van verkeersveiligheid. Mogelijke onderwerpen genoemd in art.25.3	boete bij overtreding van art. 25.4		

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten	Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichhouder
art.26: voorwaarden voor uitoefening vervoer	voorwaarden voor uitoefening vervoer op lokale spoorweginfrastructuur.	toegangsovereenkomst WA verzekering	veiligheidscertificaat	procedures voor testritten en inspectieritten	voorwaarden voor vervoer over een lokale spoorweg	boete bij overtreding van art. 26.3		
art.27: veiligheidscertificaat	DO verleend veiligheidscertificaat. Voorwaarden waaraan voldaan moet worden.	DO kan nadere regels stellen aan een veiligheidscertificaat	veiligheidscertificaat	procedure verlening veiligheidscertificaat	schriftelijke verklaring voorwaarden aan veiligheidscertificaat	boete bij overtreding van art. 27.7	DO	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 27.3
art.28: veiligheidszorgsysteem	voorwaarden waaraan veiligheid zorg systeem moet voldoen. Zie art 32.5 en 35.1	VZS voldoet aan art. 9.2 en bijlage III van 2004/49/EG. Nadere regels bij Min.Reg.	veiligheidscertificaat	procedures tav art. 19.2,3; art. 32.5 en 35.1		boete bij overtreding van art. 28		
art.29: geldigheid veiligheidscertificaat	periode van geldigheid van veiligheidscertificaat.	geldigheidsperiode 5 jaar DO kan nadere regels stellentav schorsen/ intrekking	veiligheidscertificaat	procedure schorsing / intrekking				
art.30: Toegangsovereenkomst	toegangsovereenkomst tussen beheerder en vervoerder	overeenkomst tussen beheerder en vervoerder	beleidskader met toewijzingscriteria	beleidskader met toewijzingscriteria (mn kwaliteit en capaciteit)			DO stelt beleidskader vast	
art.31: toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking	regels tav toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking	Bij AMvB nadere regels tav toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking	vergunning voor indienststelling spoorvoertuig		regels opnemen in aanbestedingsdocument zie ook Wp2000	boete bij overtreding van art. 31.1	DO neemt regels op in aanbestedingsdocument	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten	Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichhouder
art.32: vergunning voor indienststelling spoorvoertuig	DO geeft een vergunning voor indienststelling af. Regels en voorwaarden ter verkrijging van deze vergunning	DO stelt regels op. Nadere regels bij Min.Reg.	vergunning voor indienststelling spoorvoertuig	procedure verlening vergunning (onder beperking) incl. voorschriften	schriftelijke verklaring dat voertuig voldoet aan eisen art.32.2 info document met technische specificaties Min.Reg. H4 art. 4, art. 5 en art.6 prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 32.1,7	DO / bevoegdheden te delegeren (32.2,5)	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 32.3
art.33: indienststelling na aanmerkelijke wijziging	regels en voorwaarden tav handelen na aanmerkelijke wijziging van spoorvoertuig.	Nadere regels bij Min.Reg.	vergunning voor indienststelling spoorvoertuig	procedure tav aanmerkelijke wijziging	informatiedossier en nieuwe vergunning voor indienststelling prijslijst / leges	boete bij overtreding van art. 33.1	DO / bevoegdheden te delegeren (33.3)	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 32.3
art.34: vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig.	proces voor verlenen van een vergunning voor in dienststelling voor een type spoorvoertuig.	DO kan nadere regels stellen	vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig		schriftelijke verklaring dat het type voertuig voldoet aan eisen art.32.2.		DO / bevoegdheden te delegeren (34.1,6)	afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 34.3
art.35: Veilig gebruik spoorvoertuig	gebruik spoorvoertuig alleen als voldoende veilig en voldoende onderhouden	voorwaarden tav veilige staat en staat van onderhoud (32,2a-d)	Maatregel intrekken of schorsen vergunning indienststelling spoorvoertuig	procedure verbieden van gebruik indien onvoldoende veilig en onvoldoende onderhouden (art.32.2)		boete bij overtreding van art. 35.1,3	DO / bevoegdheden te delegeren (35.2)	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	Uitgangspunten	Product van DO	Procedures en systemen	Documenten	Decentrale overheid	Verantwoordelijke	Rol toezichthouder
art.36 - art.41 eisen aan personeel	beschrijvig veiligheidsfuncties (bestuurder en verkeersleider), voorwaarden waaraan deze functies voldoen, gebruik bedrijfspas, geschiktheid persoon	Nadere regels bij Min.Reg. Tav lichamelijk en geestelijk onderzoek. Bij AMvB kunnen veiligheidsfuncties worden toegewezen.	Aanwijzen deskundige t.a.v. lichamelijke e/o geestelijke beperkingen t.b.v. veiligheidsfunctionarissen	aanwijzen veiligheidsfuncties en deskundige tav lichamelijke e/o geestelijke beperkingen	eisen aan personeel en keuringen zoals genoemd in art.36 - art.41. Min.Reg. H6 art.9 en art.10	boete bij overtreding van art. 37.1,2; 38,2,3; 39; 40,1,3	DO handhaaft geschiktheid veiligheidsfunctionarissen.	Toezicht op naleving
art.42 - 48 : toezicht en handhaving	inrichten van toezicht en handhaving door de toezichthouder (ILT). Bepalingen tav boetes.	regels en voorwaarden waaraan genoemde personen moeten voldoen	toezichtarrangement (wettelijk) plus eventueel aanvullende overeenkomst met toezichthouder	Extra instructies aan toezichthouder				afgeven schriftelijke verklaringen uit art. 9.3, 18.3, 27.3, 32.3 en 34.3
art. 49 - 52: overige bepalingen						boete bij overtreding van art. 49.2		
art.53 -67 wijziging andere wetten								
art. 68 - 69 slotbepalingen								

Appendix B

Inventarisatie DO's

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.1: definities									
art.2: toepasselijkheid --> KB									
art.3: toepasselijkheid EU richtlijnen									
art.4: DO draagt zorg voor aanleg en beheer van lokale infrastructuur binnen gebied DO Mogelijkheden van delegatie van bevoegdheden aan college van Burgemeester en Wethouders	Voorwaarden tav zorg voor aanleg en beheer van spoorinfrastructuur aangeven van delegatie van verschillende taken en bevoegdheden.	Belangrijk document is beheervisie. Gekozen niet door te delegeren. Asset Manager van vervoerder naar Regio. Professioneel opdrachtgever	Veiligheidsplan en beheervisie zijn klaar. Afgeleide eisen en voorwaarden nog niet geheel ingevuld	SRA vindt reikwijdte "zorg voor" onduidelijk. Wie neemt initiatief voor aanleg en wijzigingen? Relatie met opdrachtgeverschap Wp? Traject met PWC over delegatie aan gem Amsterdam. Relatie met onduidelijkheid toekomst vervoersautoriteit. Dit zal een plek krijgen in de delegatiebrief aan beheerder	Onderzoek t.a.v. delegatie	Structuur BRU: 1. DB 2. ambtelijke top (systeem eigenaar en beleidsfunctie) 3a. Concessie overeenkomst met vervoerder 3b. Aanwijzing beheerder aan BRU-OV Regiotram	Visie klaar en praktisch geïmplementeerd, delegatie intern vanuit DB naar BRU nog niet formeel. Echter nog geen samenspel van beheervisie en veiligheidsplan	Gemeente Amsterdam (GA) is eigenaar en wil geconsulterd worden. Dienst Metro (DM) gedraagt zich als eigenaar namens GA.en als strategisch beheerder. Open vraag is welke beheerstaken te delegeren? Voorbeeld: ontwikkeling en aanleg proj. Mgmt bij DM + coördinatie en randvoorwaarden t.a.v. integratie in de stad. Veiligheid vanuit VMS van DM (beheerder). Hoe zorgen dat continu veilig blijft? Hier zijn processen en procedures gemaakt voor ingebruikname nieuwe railinfra en safety case., met relatie met ILT en GVB. Daarnaast bestaand: BORI (Beheer en Onderhoud Rail Infra) met GVB, inhoud is overlegd met SRA.	Processen zijn bekend, aan beschrijving wordt gewerkt
art.5: Top eisen lokale spoorweginfra.	Spoorinfra voldoet aan: Verkeert in goede staat, betrouwbaar en beschikbaar. Geschikt voor gebruik waarvoor het bestemd is Bij normaal gebruik geen gevaar of schade voor personen of zaken Veilig en doelmatig met toegestane maximum snelheid te berijden	Zes (6) belangrijke KPI's gedefinieerd: Betrouwbare Infra Beschikbare infra Systeemveiligheid Schoon en heel Omgevingsbeleving Kostenefficiency. Voor veiligheid RandstadRail zijn er gedetailleerdere KPI's geformuleerd. HTM rapporteert deze voor het hele railnet, RET doet dat nog niet	Topeisen gedefinieerd en safetycase gemaakt	Topeisen zullen input zijn voor beheervisie. Vervolgens procerue indienstelling P.I.'s vaststellen is een uitdaging Hoe om te gaan met taken SRA en DMB t.a.v. vergunning verlening: open punt	eisen liggen bij DM. IpeV van Metro en Tram bij DM	Nu IPvE 4.8 voor tramsysteem en concept tekst WLS verwerkt in concessie met vervoerder	IPvE 5.0 in de maak, waarin link met WLS	IPvE Metro vastgesteld en IPvE tram in ontwikkeling Check op WLS nog niet uitgevoerd. Blijft altijd maatwerk dus afwijkingen van IPvE blijven belangrijk	IPvE Metro vastgesteld en IPvE tram in ontwikkeling

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.1: definities									
art.2: toepasselijkheid --> KB									
art.3: toepasselijkheid EU richtlijnen									
art.6: ondergrondse lokale spoorweginfra	voorwaarden aan ondergrondse lokale poorweginfrastructuur. (bereikbaarheid, hulpverlening, risicoanalyse)	Voor RR Statenweg-tunnel en TTGM in beperkte mate zijn er safety cases. Risicoanalyses waar de wetgever over spreekt zijn er in Haaglanden beperkt gemaakt voor de Vliettunnel in Leidschendam. Statenwegtunnel is onbekend	safetycases zijn beschreven inclusief veiligheidseisen. Check aan WLS eisen nog te maken	Hoe om te gaan met taken SRA en DMB t.a.v. vergunningverlening: open punt SRA zal vraag aan Roel Koolen stellen Is Gem. A'dam (en DMB) dan verantwoordelijk voor niveau 0 en -1 en SRA voor -2 (alleen de perrons)?	Safetycase bij DM		nu n.v.t.	Vanuit gebouweiligheid komt eigenaarsrol naar voren: Gebruiksmelding aan GA-Omgevingsdienst. (Gebruik = beheer en exploitatie, normaal en bij incidenten) Analyses worden dus al uitgevoerd. Zelfde instrument te gebruikte t.b.v. GA-Omgevingsdienst en vanwege dit artikel t.b.v. SRA. Geen verwachting dat verschillende/conflicterende eisen gaan stellen	Sluit aan op ALIVE (Amsterdams Leidraad Ondergrondse Infrastructuur) Nu al verwerkt in safety cases en gebruiksmelding aan GA-Omgevingdienst
art.7: Belemmeringenwet	toepassing Belemmeringenwet Privaatrecht				maatwerk indien nodig		geen info		
art.8: gedogen van beheer lokale infra	verplichting gedogen van het beheer van de lokale infrastructuur				Toevoegen aan overeenkomst weginfrastructuur (al aanwezig m.u.v. A'dam)	volgens aanlegconcessie o.b.v. oude wetgeving en samenwerkingsovereenkomst met gemeenten		In Amsterdam coördinatieafspraken over wegwerkzaamheden. Komt overleg over met SRA en IVV i.k.v. implementatie WLS	
art.9: vergunning indienststelling spoorweginfrastructuur	voorwaarden, proces, verlening van vergunning voor indienststelling infrastructuur	Vergunning nog te maken adhv art 5 toepisen. Er wordt bij alle railprojecten sinds een aantal jaren RR en daarna, gewerkt volgens het normdocument veiligheid light rail inclusief ISA-verklaring	eisen klaar, vergunningsprocedures nog niet	Zie art. 5	Nog niet gemaakt	idee: DB zal als Asset Owner vergunning gaan geven aan BRU-OVRegiotram als Asset Provider	ideefase, proces met veiligheidsbevijs en ILT bestaat al.	Nun is ILT bevoegd gezg. Mark moedigt vroegtijdig overleg met ILT aan. Ervaring met vroegtijdig overleg is goed!	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.1: definities									
art.2: toepasselijkheid --> KB									
art.3: toepasselijkheid EU richtlijnen									
art.10: aanmerkelijke wijziging aan de spoorweginfrastructuur	beschrijving aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging voorwaarden, aanvraag en handelswijze bij een aanmerkelijke wijziging aan de infrastructuur	zie artikel 9	eisen klaar, vergunningsprocedures nog niet	Zie art. 5	Nog niet gemaakt	Nu reeds informatiedossier en veiligheidsbewijs cf. wet, zodat voldoen aan art. 5 kan worden aangetoond. Veel zaken uit systeembeschrijving / Safety Case staan nu in regeling. Afspraak: BRU en ILT bepalen	ideefase, proces met veiligheidsbewijs en ILT bestaat al.	Zie art. 9. Definitie van aanmerkelijk in VMS afgeleid van CSM. Relatie met management of Change	
art.11: Schorsen / intrekken vergunning	mogelijkheden en voorwaarden om vergunning te schorsen of in te trekken.	zie artikel 9	eisen klaar, vergunningsprocedures nog niet	Zie art. 5	Nog niet gemaakt	zie hierboven bij mandaatregeling	ideefase, proces met veiligheidsbewijs en ILT bestaat al.	Kwantificeren en kwalificeren vanuit toepisen wat goede staat is is dan essentieel. (relatie met Asset management)	
art.12: vergunningen voor werkzaamheden	voorwaarden en vergunning voor werken aan spoorweginfrastructuur	SGH geeft deze vergunningen af voor RandstadRail op basis van de RDHL. RET doet dat zelfde voor SR. RDHL vervalt dus nieuwe reglementering is nodig.	Nog niet gemaakt	Discussie wel/geen delegatie? Aan beheerder of aan vervoerder? Kan SRA top eisen meegeven? Convenant met Prorail lijkt noodzakelijk	open punt nu nog bij vervoerder	Voor "derden" en eigen aannemers geldt nu reeds één procedure: "Vergunning" door infrabeheerder en voor veiligheid voldoen aan Kader Werkzaamheden Tramweg BRU, gebaseerd op NVW van Rail Alert	Procedures geïmplementeerd	Huidig proces: GVB Infra Straks mogelijk: SRA delegeert naar GA delegeert naar GVB.	
art.13: recht van uitweg	rechten bij afsnijden van onroerend goed van een openbare weg			maatwerk indien nodig		praktisch nu reeds geregeld, zoals recht van overpad van Shell; geen werkwijze beschreven	Geen beschreven werkwijze	maatwerk als nodig	
art.14: inrichting en uitrusting in-, uit- of overstapplaatsen voor reizigers	afstemmen met natuurlijk of rechtspersoon t.a.v. toegankelijkheid van in-, uit- of overstapplaatsen voor mensen met functiebeperking	Voor het Haagse Project Netwerk RandstadRail wordt gewerkt aan deze eisen. De bestaande infrastructuur leveren een behoorlijke beperking op om te voldoen aan de eisen van toegankelijk OV	standpunt te bepalen		nog open	Opgenomen in IPvE en subsysteem specificatie halteinrichting	Geïmplementeerd	Moet onderdeel zijn van IPvE t.a.v. eisen en van handboek spoor t.a.v. uitvoering	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.1: definities									
art.2: toepasselijkheid --> KB									
art.3: toepasselijkheid EU richtlijnen									
art.15: verboden	verboden om in te grijpen in installaties en het beheer en verkeer te hinderen				nog open	Uitgangspunt is dat men voor een werk een toestemming moet hebben. Daarna is KWT (zie art. 12) laatste barriere. Wie om vergunning voor werk verzoekt bij gemeente wordt hierop gewezen. Voor vandalisme wordt hier een link met security gezien.	Geen procedure voor handhaving	Belangrijk instrument tegen vandalisme en basis voor afspraken met Prorail!!	
art.16: Ongevallen en incidenten onderzoek	verrichten van onderzoek naar ongevallen en incidenten	HTM doet dit intern zelf in de ongevallen en ontsporingscommissie. Ongevallen met letsel of erger is extern onderzoek nog. Interlokaal dat ILT dat nu. Dat willen we voortzetten, hopelijk heeft ILT daar een arrangement voor in de aanbidding.	nog niet klaar	onderzocht wordt mogelijkheden dit door ILT te laten verzorgen	eerste verkenning		Procedure voor registratie, licht en zwaar onderzoek.	voor SRA	
art.17: Beheervisie	eenmaal in de vier jaar wordt een visie vastgesteld door DO tav kwalitatief goed en doelmatig beheer. Onderdeel van algemeen beleidsdocument, waarin ook veiligheid wordt meegenomen.	Klaar		traject "beleidskadersveiligheid" nog om te buigen naar beheervisie	beleidsdocument, nog ombouwen naar beheervisie	Gaat wel komen met SLA tussen systeemeigenaar en systeemprovider. Idee: laagste LCC staat al in JPVE, nu nog niet uitgewerkt in KPI's, zoals beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Wel al maandrapportage gebaseerd op KPI's en beheersing hierop. (Bijv. MOP actueel en compleet)	Deels klaar	voor SRA	
art.18: aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	voorwaarden aan beheerder lokale spoorweginfrastructuur.	Beheerder is de regio. HTM heeft concessie tot 2017 voor B&O. Zaken worden gestuurd en gecontroleerd door asset manager in dienst van de regio. Nadere invulling en eisen nog niet klaar	keuze gemaakt invullen eisen nog uitwerken	Traject met PWC over delegatie aan gem Amsterdam. Relatie met onduidelijkheid toekomst vervoersautoriteit. Dit zal een plek krijgen in de delegatiebrief aan beheerder	Onderzoek t.a.v. delegatie		Binnen BRU aangewezen, zie art. 4 eisen nog uit te werken	voor SRA	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.19: Veiligheidszorgsysteem bij beheerder lokale spoorweginfrastructuur	voorwaarden voor een (verplicht) veiligheidszorgsysteem.	HTM heeft alleen VZS voor exploitatie en verkeersleiding, infra + materieel moeten nog. VZS situatie RET waarschijnlijk hetzelfde. Nog vaststellen hoe VZS levend gehouden wordt (Audits?) Acties ten aanzien van VZS beheerder infra nog verder uitwerken.	VZS voor beheerder nog uitwerken vanuit bestaande VZS'en		DM heeft VZS	VZS aanwezig incl. raakvlakken met vervoerder en systemowner. Er is cross reference met WLS. Door ILT in 2010 positief beoordeeld. Nu nieuwe beoordeling gevraagd. (ILT moeite met concept waarin ook materieelbeheer bij D.O.) en bekijkt daarom VZS D.O. en vervoerder	Aanwezig accoord ILT nog nodig	DM heeft VZS	DM heeft VZS
art.20: afstemming beheer met verschillende stakeholders	afstemming beheer met verschillende stakeholders Moet voldoen aan art 5 en 6 en incidentenmelding	Communicatiekanalen en middelen nog vast te stellen.	nog af te ronden		nog niet gefinaliseerd	Komt in nieuwe SLA (plan: 15 mei 2013)	mei-13	DM heeft VZS voor eigendom en beheer	
art.21; Beheerplan	Beheerder stelt jaarlijks een beheerplan op	Vast te stellen met Asset Manager van DO.	niet klaar		niet klaar	Nu bestaan al MOP (beheerder/systeembeheer) en MIP (beheerder/beheer en onderhoud techniek), te beoordelen door DB.	Delen klaar; nog geen eisen geformuleerd.	Beheerplan wordt aangewerkt. Nu al jaarverslag BORI op basis van KPI's voor Metro en Tram. Geen beheervisie van DO beschikbaar	
art.22: veiligheid werkzaamheden aan en in directe nabijheid van lokale spoorweg.	beheerder zorgt voor het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan en rond de infrastructuur en treft daar maatregelen voor	Vast te stellen met Asset Manager van DO. Nu nog bij vervoerders. Er zijn reglementen voor RR (en metro Rtd) waarin procedures zijn vastgelegd. Vervoerders hebben dit geregeld.	niet klaar	bij DM en vervoerders	nog open	zie art. 12	Aanwezig	Nu reggeving door GVB en procedures voor "geven" en "nemen"	
art.23: passende maatregelen bij veiligheidsgevaar.	nemen van passende maatregelen door beheerder bij gevaar	Moet beheerder in VZS en reglementering regelen. Vast te stellen met Asset Manager van DO.	nog open	idee: beheerder geeft invulling hiervan in beheerplan	nog open	Bij geconstateerde problemen kan beheerder lastgeving maken om verkeer te beperken of stil te leggen + procedure dat VL verkeer of werkzaamheden kan stil leggen.	Aanwezig	Nu degradatiematrix Oostlijn t.a.v. brandgevaar overige procedures volgt nog informatie	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art. 24: verkeersleiding	aanwijzen van verkeersleiding van lokale spoorweg (beheerder of vervoerder)	Opgenomen in veiligheidsplan. Nog geen eisen opgesteld	nog open	uitgangspunt - belang interfaces met exploitatie, en infrastructuur - afhandeling calamiteiten SRA zal extra eisen stellen aan VL, verwacht worden verschillende eisen voor Tram en Metro	nog open	Staat in concessieovereenkomst met verwijzing naar AMVB	Aanwezig	voor SRA	
art. 25: verkeersveiligheid	Regels ten aanzien van verkeersveiligheid	Opgenomen in beheersvisie / veiligheidsplan. Het veiligheidsplan bevat de doelstellingen. Normering is er (nog) nauwelijks	nader concretiseren aanvullende eisen	Zal relatie hebben met beheersvisie. Relatie met convenanten wegbeheerders (verkeersveiligheid)	niet klaar	Verzameling Exploitatievoorschriften en Tramweg en Seinreglement zijn nu de gebruikshandleiding infra (GHI) en materieel (GHM). (Niet volgen oude wet aangeboden aan minister) wacht op mandaatregeling dit jaar.	Dit jaar	voor SRA, DM wil weten dat dit geborgd is. DM levert wel input vanuit o.m. projecten die in de regels wordt verwerkt.	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.26: voorwaarden voor uitoefening vervoer	voorwaarden voor uitoefening vervoer op lokale spoorweginfrastructuur.	eisen veiligheidscertificaat zijn er nog niet	uitwerken	26-29 wordendoor SRA als één geheel gezien. De inhoud wordt gekoppeld aan de beheervisie	nog open	SLA tussen vervoerder en infrabeheerder en ook GHI en GHM	Aanwezig	DM is bezig met toegangsovereenkomst met GVB, SRA is nog niet aangehaakt.	
art.27: veiligheidscertificaat	DO verleend veiligheidscertificaat. Voorwaarden waaraan voldaan moet worden.	zie artikel 26	uitwerken	26-29 wordendoor SRA als één geheel gezien. De inhoud wordt gekoppeld aan de beheervisie	nog open	Nadere eisen: - SLA tussen vervoerder en infrabeheerder - GHI en GHM - VZS	nog geen procedure	voor SRA	
art.28: veiligheidszorgsysteem	voorwaarden waaraan veiligheid zorg systeem moet voldoen. Zie art 32.5 en 35.1	Voor RR is er een Exploitatie Veiligheidsplan waarin de eisen aan de vervoerder staan. Het veiligheidsplan biedt de mogelijkheid dit ook voor het overige railnet op te stellen, voor tram HTM is ooit een concept gemaakt.	uitwerken	26-29 wordendoor SRA als één geheel gezien. De inhoud wordt gekoppeld aan de beheervisie	nog open		in concessievoorwaarden benoemd	voor SRA	
art.29: geldigheid veiligheidscertificaat	periode van geldigheid van veiligheidscertificaat.	eisen veiligheidscertificaat zijn er nog niet	uitwerken	26-29 wordendoor SRA als één geheel gezien. De inhoud wordt gekoppeld aan de beheervisie	nog open			voor SRA	
art.30: Toegangsovereenkomst	toegangsovereenkomst tussen beheerder en vervoerder	beleidskaders zijn er nog niet	niet klaar	idee: om grote lijn in beheervisie op te nemen. Bekend is dat GVB en DM bezig zijn een overeenkomst op te stellen.	in bewerking	idee: DB gaat kaders aangeven Toegangsovereenkomst bundeling van SLA en GVI?	idee fase	zie 26	
art.31: toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking	regels tav toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking	Voor het haagse Project Netwerk RandstadRail wordt gewerkt aan deze eisen. De bestaande infrastructuur leveren een behoorlijke beperking op om te voldoen aan de eisen van toegankelijk OV	klaar	31 - 34 worden door SRA als één geheel gezien. in "besef" fase	nog open	in IPvE	in IPvE	DM zal informatiedossier samenstellen t.b.v. SRA en ILT	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.32: vergunning voor indienststelling spoorvoertuig	DO geeft een vergunning voor indienststelling af. Regels en voorwaarden ter verkrijging van deze vergunning	Voor RR zijn toelatingseisen geformuleerd en toegepast. Voor de toelating van de Avenio gaat SGH die eisen aanpassen voor het tramnet	basis klaar.	Safetycase voor materieel dekt dit af. Vertalen naar een vergunning nog te doen	basis klaar.	zelfde procedure als voor infra afpraak met ILT mbt veiligheidsbewijs	basis klaar	DM zal informatiedossier samenstellen t.b.v. SRA en ILT	
art.33: indienststelling na aanmerkelijke wijziging	regels en voorwaarden tav handelen na aanmerkelijke wijziging van spoorvoertuig.	zie artikel 32	basis klaar.	Safetycase voor materieel dekt dit af. Vertalen naar een vergunning nog te doen	basis klaar.	zelfde procedure als voor infra afpraak met ILT mbt veiligheidsbewijs	basis klaar	DM zal informatiedossier samenstellen t.b.v. SRA en ILT	
art.34: vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig.	proces voor verlenen van een vergunning voor in dienststelling voor een type spoorvoertuig.	zie artikel 32	basis klaar.	Safetycase voor materieel dekt dit af. Vertalen naar een vergunning nog te doen	basis klaar.	zelfde procedure als voor infra afpraak met ILT mbt veiligheidsbewijs	basis klaar	DM zal informatiedossier samenstellen t.b.v. SRA en ILT	
art.35: Veilig gebruik spoorvoertuig	gebruik spoorvoertuig alleen als voldoende veilig en voldoende onderhouden	staan voor een deel in veiligheidsplan en moeten in safety case zijn vastgelegd, wat bij RR ook het geval is. Deze moet nog verder uitgewerkt en vertaald worden naar extra eisen tav veilig spoorgebruik	niet klaar	relatie met veiligheidscertificaat en mogelijk ook met toegangsovereenkomst	nog open	GHM: gebruik voertuig, wat mag je doen, hoe merk je dat iets niet functioneert, wat mag je dan nog doen Onderhoudsconcept vastgesteld door BRU, uitvoering door aannemer Idee: BRU schrijft targets voor en onderhouder werkt dit uit Aandacht voor Proces overdracht materieel tussen vervoerder en onderhouder	in implementatiefase.	Nog niet bepaald	

artikelen/ elementen uit de wet:	Korte beschrijving	opmerkingen SR & SGH	Status SR & SGH	Opmerkingen SRA	Status SRA	Opmerkingen BRU	Status BRU	Opmerkingen DM	Status DM
art.36 - art.41 eisen aan personeel	beschrijvig veiligheidsfuncties (bestuurder en verkeersleider), voorwaarden waaraan deze functies voldoen, gebruik bedrijfspas, geschiktheid persoon	Veiligheidsplan beschrijft aantal eisen aan personeel; verderuitwerken. Ook nog geen eisen aan keuringen	niet klaar	in besef fase	nog open	Voorkeur om dit met anderen expliciet te maken!	Nu nog niet expliciet geregeld	Mogelijk in VMS nog functie toegevoegd. Informatie volgt	
art.42 - 48 : toezicht en handhaving	inrichten van toezicht en handhaving door de toezichthouder (ILT). Bepalingen tav boetes.	Op gespreks en orientatie niveau.	in bewerking	Initiele contacten en periodiek overleg met ILT om dit in te gaan vullen. Verwachting is dat dit tot beduidende kosten gaat leiden.	in bewerking	Nu samenwerkingsafspraken met IKT. Kan de basis gaan zijn voor overeenkomst.	in bewerking		
art. 49 - 52: overige bepalingen									
art.53 -67 wijziging andere wetten									
art. 68 - 69 slotbepalingen									

Appendix C

Overzicht stand van zaken DO's

Artikel	Actie	Status SR & SGH	Status SRA	Status BRU
art.4: DO draagt zorg voor aanleg en beheer van lokale infrastructuur binnen gebied DO Mogelijkheden van delegatie van bevoegdheden aan college van Burgemeester en Wethouders	Visie veiligheid; borgen en aantonen, initiatiefnemer zijn, delegatie mogelijkheden	veiligheidsplan en beheervisie klaar	delegatie nog onduidelijk	visie klaar; interne mandatering niet klaar
art.5: Top eisen lokale spoorweginfra.	Vaststellen topeisen en aanvullende eisen	topeisen gedefinieerd; uitgewerkt in beleidsvisie en safety-cases	eisen bij Dienst Metro	Versie 5; nog niet definitief
art.6: ondergrondse lokale spoorweginfra	aanvullende eisen	topeisen gedefinieerd; uitgewerkt in beleidsvisie en safety-cases	eisen bij Dienst Metro	n.v.t.
art.9: vergunning indienststelling spoorweginfrastructuur art.10: aanmerkelijke wijziging aan de spoorweginfrastructuur art.11: Schorsen / intrekken vergunning	aanvullende eisen en het vergunningsproces plus eisen aan compliance (tbv vergunningverlening) vaststellen	eisen klaar; vergunningsproces nog niet	Basis is safety case van DM. In ontwikkeling	afpraak met ILT tav veiligheidsbewijs
art.12: vergunningen voor werkzaamheden aan infrastructuur	aanvullende eisen werkzaamheden en tijdelijke afwijkende situaties. afstemming met Prorail indien toepasselijk	niet klaar (nu bij vervoerder)	niet klaar (nu bij vervoerder)	procedure klaar
art.14: inrichting en uitrusting in-, uit- of overstapplaatsen voor reizigers	afstemmen met natuurlijk of rechtspersoon tav toegankelijkheid van in-, uit- of overstapplaatsen voor mensen met functiebeperking. Ook in rela tot woningwet	niet klaar	niet klaar	in IPvE
art.16: Ongevallen en incidenten onderzoek	Inrichten van onderzoekproces naar ongevallen en incidenten incl eisen en raporages	alleen overkoepelende eisen aan vervoerder en beheerder	niet klaar	procedure klaar
art.17: Beheervisie	Opstellen en meetbaar maken	klaar	niet klaar; wel beleidsdocument	deels klaar
art.18: aanwijzing beheerder lokale spoorweginfrastructuur	aanwijzingsproces (voldoen aan VZS) voorschriften en eisen aan beheer opstellen	visie klaar; verdere invulling nog niet klaar met name tav VZS	niet klaar; wel VZS bij DM	intern nog te mandateren; geen eisen klaar
art.20: afstemming beheer met verschillende stakeholders (incl incidentenmelding)	randvoorwaarden aan beheerder tav deze afstemming met inachtnaam van art 5 en 6 en incidentenmelding	niet klaar	niet klaar	mei 2013 klaar
art.21; Beheerplan	proces en eisen inhoud vastleggen	niet klaar	niet klaar	delen klaar; geen eisen
art.22: veiligheid werkzaamheden aan en in directe nabijheid van lokale spoorweg.	randvoorwaarden aan beheerder	nu bij vervoerder	nu bij vervoerder	klaar
art. 24: verkeersleiding	aanwijzingsproces, nadere regels, taken en bevoegdheden	aanwijzing in veiligheidsplan aanvullende eisen nog niet	nu bij vervoerder aanvullende eisen nog niet	in concessieovereenkomst
art. 25: verkeersveiligheid	proces, nadere regels tav overeenkomst tussen beheerder, vervoerder en wegbeheerder	niet klaar; nu bij vervoerder	niet klaar; nu bij vervoerder	eind 2013 klaar

Artikel	Actie	Status SR & SGH	Status SRA	Status BRU
art.26: voorwaarden voor uitoefening vervoer art.27: veiligheidscertificaat art.28: veiligheidszorgsysteem art.29: geldigheid veiligheidscertificaat	proces, beperkingen en voorschriften tav werkzaamheden aan en rond de infrastructuur en maatregelen daarvoor	vastgelegd in safety case	niet klaar	geen procedure; wel in concessievoorwaarden
art.30: Toegangsovereenkomst	beleidskader met toewijzingscriteria (vooral capaciteit)	niet klaar	concept klaar	nog op te stellen
art.31: toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking	aanvullende eisen opnemen in concessieovereenkomst	klaar	klaar	in IPvE
art.32: vergunning voor indienststelling spoorvoertuig art.33: indienststelling na aanmerkelijke wijziging art.34: vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig.	proces plus voorschriften	opgenomen in safety case materieel	Opgenomen in safety case materieel van DM	afpraak met ILT tav veiligheidsbewijs
art.35: Veilig gebruik spoorvoertuig	proces beschrijven hoe wordt voldaan aan veilig gebruik van spoorvoertuigen	niet klaar; basis is onderhoudsproces vervoerders	niet klaar; basis is onderhoudsproces vervoerders	Proces BRU afgestemd met onderhouder
art.36 - art.41 eisen aan personeel	aanvullende eisen aan veiligheidsfuncties en aan keuringen	Veiligheidsplan, geen eisen aan keuringen	niet klaar	niet klaar
art.42 - 48 : toezicht en handhaving	Overeenkomst met toezichthouder, incl. beschrijven van instructies	op gespreksniveau	op gespreksniveau	afspraken met ILT