

Veiligheidskaders OV Rail

2023 - 2028

De verantwoordelijkheid van de MRDH en het door haar
vastgestelde veiligheidskader in het publieke domein van het
openbaar vervoer rail



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Vastgesteld in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH, 10 mei 2023

Inhoud

| | | |
|------|--|--|
| 1 | ddendum en aanleiding voor ontwikkeling Veiligheidskaders OV | 4 |
| 1.1 | Aanleiding | 4 |
| 1.2 | Inleiding | 5 |
| 1.3 | Vaststelling | Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd. |
| 1.4 | Context van de MRDH | 7 |
| 1.5 | Missie MRDH | 8 |
| 1.6 | Concretisering van de veiligheidskaders OV | 8 |
| 1.7 | De positie van de MRDH..... | 9 |
| 2 | Verantwoordelijkheden MRDH ten aanzien van de Veiligheidskaders OV | 11 |
| 2.1 | Verdeling verantwoordelijkheden veiligheid | 11 |
| 2.2 | Overige verantwoordelijkhedenverdeling met betrekking tot de veiligheidskaders OV..... | 12 |
| 3 | Veiligheidsniveau Metropoolregio Rotterdam-Den Haag..... | 14 |
| 3.1 | Analyse huidig veiligheidsniveau binnen het concessiegebied van MRDH..... | 14 |
| 3.2 | Instrumenten veiligheidsniveau | 16 |
| 3.3 | Systeem stand-still | 16 |
| 3.4 | Lokale stand still | 18 |
| 3.5 | ALARP methode..... | 19 |
| 3.6 | Incident classificatie en meldplicht | 19 |
| 4 | Ontwikkelingen in en rond het openbaar vervoer | 21 |
| 4.1 | ITS | 21 |
| 4.2 | ICT..... | 21 |
| 4.3 | Veiligheid rondom overwegen | 21 |
| 4.4 | Duurzaam busvervoer | 22 |
| 4.5 | Betaalbare systeemkenmerken..... | 22 |
| 4.6 | Vraaggericht openbaar vervoer | 22 |
| 4.7 | Duurzaam veilig | 22 |
| 4.8 | Toegankelijkheid..... | 23 |
| 4.9 | Toenemende kwetsbaarheid..... | 23 |
| 4.10 | Invloed Omgevingswet..... | 23 |
| 4.11 | Participatie | 24 |
| 4.12 | Nieuwe ontwikkelingen vragen om een proactieve houding | 25 |
| 5 | Acties MRDH..... | 26 |
| 5.1 | Actiepunten binnen de eigen organisatie | 26 |

| | | |
|------|---|----|
| 5.2 | Actiepunten relatie met gemeenten en wegbeheerders..... | 27 |
| 5.3 | Actiepunten relatie met concessiehouder beheer..... | 27 |
| 5.4 | Actiepunten relatie met concessiehouder vervoerder | 27 |
| 5.5 | Actiepunten relatie met ILT..... | 28 |
| 5.6 | Actiepunten relatie met overige organisaties..... | 28 |
| 6 | Toelichting verantwoordelijkheden MRDH..... | 29 |
| 7 | Toelichting taken en handhavinginstrumenten MRDH | 31 |
| 8 | Raakvlakken met stakeholders..... | 33 |
| 8.1 | Raakvlakken met betrekking tot concessies..... | 33 |
| 8.2 | Raakvlakken met betrekking tot projecten | 34 |
| 8.3 | Raakvlakken met betrekking tot vergunningverlening | 35 |
| 9 | Verantwoordelijkheden overige partijen | 36 |
| 9.1 | Beheerder spoorweginfrastructuur | 36 |
| 9.2 | Gemeente | 38 |
| 9.3 | Wegbeheerder..... | 38 |
| 9.4 | Vervoerder..... | 39 |
| 9.5 | Beheer van materieel | 39 |
| 9.6 | Inspectie Leefomgeving en Transport (spoor) | 39 |
| 9.7 | Burger – Reiziger | 40 |
| 9.8 | Conclusie | 41 |
| 10 | Verantwoordelijkheden van MRDH voor veiligheid..... | 43 |
| 10.1 | Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot gemeente | 43 |
| 10.2 | Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot de beheerder spoorweginfrastructuur | 44 |
| 10.3 | Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot vervoerder en beheerder materieel | 45 |
| 10.4 | Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot ILT..... | 45 |
| 11 | Afkortingen en definities..... | 47 |

1 Addendum en aanleiding voor ontwikkeling Veiligheidskaders OV

1.1 Addendum: samenwerking gemeenten in de praktijk

In de voorbespreking van dit veiligheidskader voor besluitvorming in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH van 10 mei 2023, is door deelnemende gemeenten gevraagd om de samenwerking tussen MRDH en de gemeenten die voortkomt uit dit veiligheidskader in de dagelijkse praktijk te duiden. Dit addendum voorziet hierin. Tevens zijn in de tekst van dit kader enkele passages over de samenwerking met gemeenten verduidelijkt.

Adagium: samenwerken met rekenschap van elkaars bevoegdheden

Gemeenten, vervoersbedrijven en MRDH werken dagelijks samen aan nieuwe OV-railprojecten en fysieke projecten met impact op het OV-railsysteem. Zowel gemeenten als de MRDH hebben daarbij wettelijke bevoegdheden en andere belangen, die zij ieder inbrengen, afstemmen, afwegen, besluiten, vergunnen en handhaven tijdens en na oplevering van het project. OV veiligheid rail is daarbij, op grond van de Wet Lokaalspoor, is één van die bevoegdheden.

In het onderstaande beeld geven wij in hoofdlijnen aan hoe, hoe die samenwerking tussen partijen tot stand komt. Dat geldt zowel voor buitenruimteprojecten van de gemeente (met impact voor OV veiligheid), als bij gezamenlijke railinfraprojecten. De komende periode werken wij deze samenwerking van MRDH (vanuit rol veiligheidsmanager en rol concessieverlener), gemeente en vervoerder verder uit.

| <i>Project (railproject of buitenruimteproject met veiligheidsimpact)</i> | <i>MRDH</i> | <i>Gemeenten</i> | <i>Vervoersbedrijf</i> |
|---|--|---|--|
| Verkenningfase | Brengt in bevoegdheden OV: veiligheid, exploitatie, beheer en onderhoud. Plus andere belangen Beslist i.s.m. gemeenten over variant | Brengt in bevoegdheden omgeving, plus andere belangen Beslist i.s.m. MRDH (voor zover relevant voor MRDH-taken) over variant | adviseert |
| Planstudiefase en uitwerkingsfase | Toetst ontwerp aan veiligheidsniveau Toetst ontwerp andere OV aspecten als onderhoud en exploitatie Besluit met gemeente over uitwerking en realisatie | Toetst ontwerp aan omgeving Besluit met MRDH over uitwerking en realisatie | adviseert |
| Realisatiefase | Verleent indienststellingsvergunning aan vervoersbedrijf, na advies ILT. | Bouw gereed: geeft project vrij voor vergunningstraject vervoersbedrijf aan MRDH | Valideert veiligheid, exploitatie en onderhoud van project en vraagt vergunning aan bij MRDH |

Figuur: samenwerking gemeenten, MRDH, vervoersbedrijf bij projecten met veiligheidseffecten

Aanleiding

In dit document “Veiligheidskaders OV Rail 2023 – 2028” worden de veiligheidskaders voor het openbaar vervoer vastgelegd. De directe aanleiding voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) om hiermee aan de slag te gaan is de Wet lokaal spoor die vanaf 1 december 2015 geldt voor metro en tram. De Wet lokaal spoor legt de eindverantwoordelijkheid voor de aanleg, het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur en de exploitatie bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

De MRDH is ook in algemene zin verantwoordelijk voor al het openbare vervoer (ov) in de metropoolregio, dus ook voor het vervoer per bus, ferry en zelfrijdende parkshuttle. In het kader van de Wet Personenvervoer 2000 dient de MRDH veiligheidseisen op te nemen in de concessievoorwaarde.

De Wet Personenvervoer 2000 noch de Wet lokaal spoor bevatten veiligheidsnormen of veiligheidseisen. Het is aan het dagelijks bestuur van de MRDH om veiligheidskaders te stellen waarbinnen de MRDH haar verantwoordelijkheid uitvoert.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid spreekt besturen van publieke organen regelmatig aan op hun zorg en verantwoordelijkheden voor de veiligheid van de burger. MRDH en gemeenten dienen in onderling overleg de veiligheid voor de burger te borgen. De wet geeft namelijk niet aan waar de verantwoordelijkheden van de MRDH eindigen en die van de gemeenten beginnen.

Ten slotte worden er nieuwe technieken in het openbaar vervoer gebruikt, zoals bij duurzaam rijden (zuiniger, emissieloos, waterstof als brandstof) en zelfrijdende voertuigen. Deze nieuwe ontwikkelingen vragen eveneens om veiligheidskaders waaraan de organisatie invulling geeft.

Alle bovenstaande ontwikkelingen maken het noodzakelijk veiligheidskaders vast te leggen. Dit document is een update van de “Veiligheidskaders OV 2018 – 2023” en bevat, op grond van de verantwoordelijkheden die de MRDH heeft binnen het ov, de veiligheidskaders van de MRDH en de acties om de veiligheid binnen deze kaders te borgen.

1.1 Inleiding

Veiligheid in het openbaar vervoer heeft betrekking op diverse elementen, waaronder spoorveiligheid, tunnelveiligheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. De volgende elementen zijn inhoudelijk afgedekt:

- Sociale veiligheid: Hiervoor heeft de MRDH in 2016 een apart beleid vastgesteld, te weten de "Beleidslijn Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer". Daar waar nodig is dit beleid geactualiseerd.
- Arboveiligheid: Dit is de primaire verantwoordelijkheid van de concessiehouders.
- Tunnelveiligheid: Voor nieuwe tunnels gelden de eisen zoals beschreven in de Wet lokaal spoor; voor bestaande tunnels wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het in 2002 opgestelde eindrapport van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (tegenwoordig Infrastructuur en Waterstaat) "Veiligheidseisen voor tram- en metrotunnels".
- Terrorismebestrijding: Hiervoor is het Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) verantwoordelijk; de NCTV werkt hierbij samen met de veiligheidsregio's.

Kaders voor fysieke veiligheid

De kaders voor de fysieke veiligheid in het publieke domein van het openbaar vervoer zijn in deze kaders opgenomen inclusief haar verantwoordelijkheden. Ook geeft de MRDH aan hoe zij hier vanuit de organisatie invulling aan moet geven.

Met fysieke veiligheid wordt bedoeld de veiligheid van de reizigers in het openbaar vervoer en de veiligheid van personen in de directe omgeving van het openbaar vervoer, zoals verkeersdeelnemers op de openbare weg. Het gaat hier om het risico dat personen lopen op een ongeval met schade, verwondingen of in een uiterst geval de dood. Fysieke veiligheid wordt hierna verkort aangeduid met veiligheid.

Onder het publieke domein wordt verstaan het gebied in en rond het openbaar vervoer dat vrij toegankelijk is voor reizigers en andere personen. Voorbeelden zijn: de zit- en staanplaatsen in een ov-voertuig, de haltes/stations en de kruising die een ov-voertuig passeert. Buiten het publieke domein vallen onder andere werkplaatsen en stallingsplaatsen. In het publieke domein hebben ook de gemeenten een belangrijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de burger. De wet trekt geen strakke lijn tussen de verantwoordelijkheden en dus de verplichtingen die de verschillende partijen hebben. Daarom moet de MRDH in samenspraak met de gemeenten hieraan invulling geven.

Bij het ontwikkelen van de veiligheidskaders is het van belang om de verantwoordelijkheden van de MRDH in de veiligheidsketen te verkennen. Het verkennen van de verantwoordelijkheden heeft als doel bewustwording te creëren en vervolgens - binnen de kaders van de verantwoordelijkheden - de veiligheidskaders voor MRDH te beschrijven.

Met behulp van dit document kan de MRDH activiteiten beschrijven in relatie tot andere organisaties; ofwel de raakvlakken van verantwoordelijkheden beschrijven en welke verplichtingen en acties voor de MRDH daaruit voortvloeien. Hierbij zal aangegeven worden welke verantwoordelijkheden en taken andere partijen hebben. Op de raakvlakken zal de MRDH actie ondernemen voor afstemming en erop toezien dat daar invulling aan wordt gegeven.

1.2 Context van de MRDH

De Vervoersautoriteit van de MRDH neemt een belangrijke positie in als het gaat om de bereikbaarheid van de regio. Een regio met 2,3 miljoen inwoners, 0,3 miljoen recreatiebezoekers en 260 miljoen reizigers per jaar, die hier prettig willen wonen, werken of verblijven. Een belangrijke pijler voor de mobiliteit in de regio is het openbaar vervoer. De MRDH staat aan de wieg van nieuwe ontwikkelingen in het openbaar vervoer, voorziet in de aanleg van infrastructuur, geeft concessies uit en verstrekt subsidies voor de exploitatie en het beheer en onderhoud van infrastructuur en voertuigen. Naast het verlenen van subsidies draagt de MRDH ook verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en veelal ook het financiële risico in het belang van de continuïteit. Zo gedraagt de MRDH zich als opdrachtgever van het openbaar vervoer en zo ziet de omgeving haar ook.

Dat geldt ook op het gebied van veiligheid. De Onderzoeksraad voor Veiligheid spreekt de concessieverleners in het openbaar vervoer, dus ook de MRDH, regelmatig aan op haar verantwoordelijkheden als opdrachtgever. De Wet lokaal spoor (Wls) onderschrijft deze status, door de eindverantwoordelijkheid voor het lokaal spoor nog eens expliciet bij de MRDH te leggen. Zorgdragen voor de veiligheid van burgers of bezoekers van de regio, die zich bevinden in de omgeving van het openbaar vervoer, dan wel ervan gebruik maken, behoort daarmee ook tot de verantwoordelijkheid van de MRDH.

Zijn we ons daar als organisatie bewust van en handelen we ook daarnaar? Kennen we onze verantwoordelijkheden in relatie tot de verantwoordelijkheden die andere belanghebbenden hebben, zoals gemeenten, beheerders en vervoerders? Tot hoever gaat de verantwoordelijkheid op inhoud of handhaving? Zijn we ten aanzien van die verantwoordelijkheden voorbereid op de toekomst, in een veranderende omgeving, waarbij nieuwe technologische ontwikkelingen elkaar steeds sneller opvolgen?

Als voorbeeld: bij nieuwe spoorweginfrastructuur geeft de MRDH een vergunning voor indienststelling af aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur. De beheerder kan daarna de spoorweginfrastructuur in gebruik nemen en in dienststellen voor exploitatie. Deze procedure is geborgd in de Wet lokaal spoor. Als deze aanpak goede invulling geeft aan de verantwoordelijkheden van betrokken partijen, waarom wordt zij dan niet - als principe - gehanteerd bij de nieuwe ontwikkelingen binnen de overige openbaar vervoer activiteiten?

In het licht van voorgaande zijn door MRDH veiligheidskaders in het publieke domein van het openbaar vervoer gemaakt. De veiligheidskaders legt de nadruk op de organisatie, het beoogde veiligheidsniveau en de relatie met gemeenten en concessiehouders. Ook geeft de MRDH aan hoe zij hier vanuit de organisatie invulling aan moet gaan geven.

Uitwerking van de veiligheidskaders bereidt de MRDH beter voor op de toekomst en leidt tot professionalisering van de eigen organisatie, waarmee effectief invulling kan worden gegeven aan de verantwoordelijkheden die de MRDH heeft.

Het is van belang te beseffen dat absolute veiligheid niet bestaat, het is altijd nodig om een transparante afweging te maken tussen kwaliteit, kosten en risico. Hierbij past een streven naar continue verbetering. De veiligheidskaders geeft daartoe een aanzet.

1.3 Missie MRDH

De MRDH heeft een missie: zij wil een Europese topregio worden. De 21 gemeenten gaan de uitdaging aan om de internationale concurrentiepositie te verbeteren door hun kennis en bestuurlijke kracht in te zetten en samen te werken met het bedrijfsleven, de kennisinstututen en medeoverheden. De MRDH werkt aan een aantrekkelijke regio voor inwoners om te werken, wonen en recreëren, waar (internationale) bedrijven zich vestigen en waar bezoekers zich welkom voelen. De MRDH richt zich op het versterken van de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat van de regio Rotterdam Den Haag.

Veilig en kwalitatief goed openbaar vervoer is een primaire voorwaarde voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio.

De vervoersautoriteit van de MRDH heeft de volgende hoofdpunten vastgelegd:

- De vervoersautoriteit van de MRDH is eindverantwoordelijk voor de **veiligheid in het openbaar vervoer**.
- De MRDH en de gemeenten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de **verkeersveiligheid**, met behoud van de (systeem)kwaliteit van het openbaar vervoer.

1.4 Concretisering van de veiligheidskaders OV

De veiligheidskaders kunnen als volgt geconcretiseerd en toegelicht worden:

1. Als eindverantwoordelijke voor de fysieke veiligheid in het openbaar vervoer, richt de MRDH haar organisatie in om te waarborgen dat de veiligheid is verankerd. Door onder meer voldoende kennis hierover en een proactieve veiligheidscultuur te bevorderen. Hierbij denken medewerkers vooruit, nemen ze initiatief en zien ze veiligheid in het openbaar vervoer als hun verantwoordelijkheid.
2. Invulling geven aan de verkeersveiligheid in de omgeving van het openbaar vervoer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en MRDH. Beiden zijn verantwoordelijk voor een evenwichtig veiligheidsbeleid en een goede onderlinge afstemming bij ontwikkelingen in de openbare ruimte, zoals een nieuwe woonwijk, herinrichting, een nieuwe kruising, nieuwe (spoor)weg-infrastructuur of een nieuw voertuig. Bij de bestuurlijke besluitvorming dient op transparante wijze de afweging veiligheid – kwaliteit – kosten te worden gemaakt. Om tot een goede afstemming met de gemeenten te komen wordt regulier overleg gepland om de strategische positie van het openbaar vervoer (per modaliteit) in de openbare ruimte te bepalen, onderhoudsgrenzen vast te stellen en een escalatie niveau af te spreken als de wegbeheerder, vervoerder of beheerder van de spoorweginfrastructuur niet tot overeenstemming kunnen komen. De afspraken over onderlinge afstemming kunnen bijvoorbeeld in een convenant worden vastgelegd.
3. MRDH streeft naar een proactieve veiligheidscultuur - zowel intern als in haar rol van concessieverlener en opdrachtgever als extern bij haar partners. Als er jaarlijks, in een stedelijke omgeving, meer dan 140 miljoen openbaar vervoerreizigers worden vervoerd (1,3 miljard reizigerskilometers) met 1200 voertuigen, is het niet reëel te geloven dat absolute veiligheid bestaat. Openbaar vervoer is en blijft mensenwerk, waarbij een samenloop van omstandigheden altijd kan leiden tot incidenten. Het huidige veiligheidsniveau is goed maar kan altijd beter. Daarom streeft MRDH naar permanente verbetering, onder andere door verbetering van de veiligheidscultuur. Hiervoor maakt de MRDH een educatieprogramma,

- genaamd “Van de Nul een Punt.” Dit educatieprogramma is er op gericht bij de weggebruiker een mindset te stimuleren dat ‘iedere dode er één te veel is.
4. Doelstellingen moeten ambitieus zijn, maar wel realistisch. Roeien tegen de stroom in is niet altijd mogelijk, niet meeliften met de stroom is niet altijd verstandig. Gegeven de toename van overige verkeersdeelnemers en de verwachting dat de toekomstige weggebruiker zich moet leren aanpassen aan de nieuwe ontwikkelingen is de doelstelling ambitieus. De doelstelling wordt concreet gemaakt door het hanteren van het stand-still beginsel. Dit houdt in dat het gemiddelde veiligheidsniveau over de periode 2018 – 2020 gelijk of hoger moet zijn dan het veiligheidsniveau over de periode 2012 – 2016. Het niveau 2021 – 2023 moet weer minimaal gelijk of hoger zijn dan het niveau 2018 – 2020.
 5. Als aanvulling op punt 4 geldt voor nieuwbouw, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe lijnvoeringen tevens een zo laag mogelijk veiligheidsrisico, met ALARP als uitgangspunt. Het komt er op neer dat aangesloten moet worden bij de laatste veiligheidsinzichten of oplossingen voor het beperken van risico’s, voor zover dit realistisch is of nu al algemeen wordt toegepast. Het ALARP principe moet vanaf start (initiatief fase) tot uitvoering worden betrokken.
 6. De dagelijkse zorg voor de veiligheid wordt geborgd door de concessiehouders en de (weg-)beheerders. De systeemveiligheid van het spoorvervoer wordt geborgd door het veiligheidsbeheersysteem van de vervoerder/beheerder.
Om de dagelijkse zorg voor de veiligheid te borgen worden de beheerders/vervoerders direct betrokken bij nieuwe ontwikkelingen en bij realisatie van projecten.
 7. De vervoersautoriteit van de MRDH draagt zorg voor de veiligheidskaders, voor zover de wet daarin niet voorziet. De Wet personenvervoer 2000 en de Wet lokaal spoor geven geen veiligheidskaders of -normering aan. De MRDH zal zich inzetten voor een eenduidige landelijk veiligheidsnormering. De veiligheidskaders worden uitgewerkt in beleidsregels, veiligheidsnormen en prestatie-indicatoren die worden opgenomen in de concessievoorschriften en de beheervisie. Security, cyber aanvallen en hacken van ICT systemen, dienen plaats te krijgen in de uitwerking van het veiligheidsbeleid.

1.5 De positie van de MRDH

De MRDH is concessieverlener voor de exploitatie van bus/tram/metro/ferry. Bij de spoorweginfrastructuur is de MRDH bovendien opdrachtgever voor onderhoud van de spoorweginfrastructuur en de spoorvoertuigen. Het beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur is opgenomen in de concessie van de concessiehouder. Daarnaast is de MRDH opdrachtgever en/of subsidieverlener voor de aanleg van de spoorweginfrastructuur en subsidieverlener voor verkeersprojecten.

De exploitatie voor tram en metro en het beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur en de spoorvoertuigen zitten binnen één organisatie, verdeeld over twee concessiehouders (RET en HTM). De Wet lokaal spoor (Wls) legt sinds 1 december 2015 de verantwoordelijkheid voor spoorwegveiligheid expliciet bij de MRDH¹, concessieverlener van het openbaarvervoer. De Wls wijst de MRDH ook aan als vergunningverlener voor o.a. het indienststellen van spoorinfrastructuur en

¹ Bij het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000

spoorvoertuigen of het toestaan van werkzaamheden door derden in het vastgestelde ruimtelijk profiel² van de spoorweginfrastructuur.

De WIs bepaalt ook dat de beheerder voorziet in een veiligheidsbeheersysteem waarmee *“het veiligheidsniveau van de bedrijfsvoering voortdurend verbetert met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen”*³. Om hier invulling aan te geven worden in de veiligheidskaders instrumenten beschreven en hoe die (door de beheerder) moeten worden ingezet om zo concreet mogelijk te beoordelen wat het veiligheidsniveau is op een bepaald moment, en hoe dat niveau zich verhoudt met een eerder moment. Het gaat hierbij om:

- Het principe van stand-still, waarmee inzichtelijk kan worden gemaakt hoe het veiligheidsniveau van het gehele netwerk ten opzichte van de vorige periode heeft gepresteerd (systeem stand-still) of het principe van lokale stand-still, waarbij wordt beoordeeld of voorgestelde maatregelen voldoen om het veiligheidsniveau na een lokale aanpassing minimaal gelijk te houden.
- Het principe van ALARP, waarbij het gaat om de afweging of het beheersen van het overveiligheidsrisico met een bepaalde bedachte maatregel reëel is, oftewel of de te maken meerkosten ten opzichte van de bestaande situatie opwegen tegen het voorkomen van gewonden of doden.

Zowel de Wet Personenvervoer 2000 (WP 2000) als de WIs sluiten aan bij een in de praktijk gegroeide situatie van de samenwerking tussen de gemeenten uit de regio in een organisatie die functioneert als openbaar lichaam (de MRDH). De op vrijwillige basis ontstane samenwerking is op grond van eerder genoemde wetgeving niet meer vrijwillig of zonder verplichtingen. De verplichtingen en verantwoordelijkheden zijn ingegeven door de financiële middelen die de MRDH als openbaar lichaam heeft en niet op basis van eigendom. Vrijwel alle (spoor-)weginfrastructuur is eigendom van een gemeente waar de (spoor-)weginfrastructuur in ligt. De gemeente is, behalve (juridisch) eigenaar van de (spoor-)weginfrastructuur, ook de wegbeheerder in de zin van de Wegenwet. De (rail-)voertuigen die overgedragen moeten worden bij concessiewisselingen zijn veelal indirect van een van de grote gemeenten. De MRDH heeft de zorgplicht voor de spoor eigendommen van de gemeenten en verzorgt gemeentegrens-overschrijdend lokaal openbaar vervoer. Op grond hiervan zijn bij Wet de verantwoordelijkheden en taken toebedeeld aan de MRDH.

² Het ruimtelijk profiel waarbinnen vergunning nodig is, is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH vastgesteld

³ Artikel 19, lid 2 sub e: Het veiligheidsbeheersysteem is op zodanige wijze geoperationaliseerd en wordt op zodanige wijze toegepast dat de beheerder het veiligheidsniveau van de bedrijfsvoering voortdurend verbetert met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen.

2 Verantwoordelijkheden MRDH ten aanzien van de Veiligheidskaders OV

2.1 Verdeling verantwoordelijkheden veiligheid

1. De MRDH is eindverantwoordelijk voor de veiligheid in het openbaar vervoer.

De MRDH wil dit waarborgen door veiligheid in haar organisatie te verankeren. Daartoe zal zij onder meer voldoende kennis over veiligheid opbouwen en een proactieve veiligheidscultuur bevorderen waarbij veiligheid een hoge prioriteit heeft. Hierbij denken medewerkers vooruit, nemen ze initiatief en zien ze veiligheid in het openbaar vervoer als hun verantwoordelijkheid.

2. De MRDH en de gemeenten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid.

De MRDH en de gemeenten zijn beiden verantwoordelijk voor het veiligheidsbeleid en de uitvoering daarvan in relatie tot het openbaar vervoer. Uitgangspunt hierbij is het gewenste kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de openbare ruimte, zoals een nieuwe woonwijk, herinrichting, een nieuwe kruising, nieuwe (spoor)weg-infrastructuur of een nieuw voertuig, is het noodzakelijk om onderling af te stemmen. Bij de bestuurlijke besluitvorming dient op transparante wijze de afweging tussen veiligheid, kwaliteit en kosten te worden gemaakt.

Op grond van deze verantwoordelijkheden stelt de MRDH de volgende normering:

3. De MRDH streeft continu naar een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau.

Risico's op ongevallen zijn niet uit te sluiten: absolute veiligheid bestaat niet.

Jaarlijks worden in de metropoolregio meer dan 260 miljoen reizigers vervoerd met het openbaar vervoer (1,3 miljard reizigerskilometers) met 1200 voertuigen. Openbaar vervoer is en blijft mensenwerk, waarbij een samenloop van omstandigheden altijd kan leiden tot incidenten. Desalniettemin streeft de MRDH continu naar zo weinig mogelijk ongevallen en incidenten. Door analyse en onderzoek te doen naar ongevallen en incidenten die wel zijn voorgekomen, moeten lessen getrokken worden die daar waar mogelijk ongevallen en incidenten in de toekomst voorkomen.

4. De MRDH handhaaft minimaal het huidige veiligheidsniveau.

Uitgangspunt is het veiligheidsniveau van de afgelopen jaren, gemeten in het aantal ongevallen en incidenten per categorie veiligheid. De MRDH streeft continu naar verbetering en dus is het uitgangspunt dat de komende jaren het aantal ongevallen en incidenten relatief gezien hooguit op het zelfde aantal ligt als de afgelopen jaren, maar in elk geval niet is toegenomen. Het gemiddelde veiligheidsniveau over de periode 2023 - 2028 moet dus minimaal gelijk of hoger zijn dan het veiligheidsniveau over de periode 2018 – 2022 (systeem stand still).

5. De MRDH hanteert een zo laag mogelijk veiligheidsrisico.

Bij nieuwbouw, nieuwe lijnvoering en gebruik van nieuwe technieken is het uitgangspunt het alarp-principe (as low as reasonably practicable). De risico's moeten beperkt worden door zoveel mogelijk aan te sluiten bij de laatste veiligheidsinzichten of oplossingen. Dit betekent dat indien op een redelijke wijze significante veiligheidsverbeteringen zijn te bereiken, deze moeten worden toegepast. Het alarp-principe moet vanaf start (initiatieffase) tot de uitvoering worden gehanteerd.

Bij aanpassingen aan infra en materieel is lokale stand still van toepassing. Dit betekent dat het veiligheidsniveau van de nieuwe situatie minimaal gelijk moet blijven en indien mogelijk verbetert ten opzichte van de oude situatie.

De MRDH zal daarom:

6. Beheerders en vervoerders betrekken bij projecten

De dagelijkse zorg voor de veiligheid ligt bij de concessiehouders en de wegbeheerders. De systeemveiligheid van het spoorvervoer wordt geborgd door het veiligheidsbeheer-systeem van de vervoerder/beheerder. Om de dagelijkse zorg voor de veiligheid te borgen worden de vervoerders/beheerders door de MRDH direct betrokken bij de ontwikkeling en de realisatie van projecten en nieuwe technieken.

7. Zorgdragen voor de veiligheidskaders OV

De Wet personenvervoer 2000 en de Wet lokaal spoor geven aan dat de concessieverlener en decentrale overheden (veiligheids-)kaders, prestatienormen en prestatie-indicatoren moeten formuleren. De MRDH zal zich daarom inzetten voor een eenduidige landelijke veiligheidsnormering en rapportage van incidenten. De kaders, normen en prestatie-indicatoren worden opgenomen in de concessievoorschriften, de beheersvisie en de beleidsregels van de MRDH.

De veiligheidskaders gelden maximaal vijf jaar. De MRDH staat open voor aanscherping van haar veiligheidskaders en daarom wordt dit document in 2026 geëvalueerd.

2.2 Overige verantwoordelijkhedenverdeling met betrekking tot de veiligheidskaders OV

De MRDH is **concessieverlener** voor de exploitatie van alle vormen van lokaal openbaar vervoer binnen de metropoolregio. De MRDH is ook **opdrachtgever** voor het onderhoud van de infrastructuur en de voertuigen van metro en tram. Ten slotte is de MRDH **opdrachtgever** voor de aanleg van de spoorweginfrastructuur en verleent de MRDH subsidies voor verkeersprojecten en openbaarvervoer projecten. De Wet Personenvervoer 2000, de Wet lokaal spoor en de Onderzoeksraad voor de Veiligheid leggen de verantwoordelijkheid voor het borgen van de veiligheid in het openbare vervoer bij de MRDH.

De verantwoordelijkheden van de MRDH overlappen de verantwoordelijkheden van diverse partijen, zoals:

- de gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen;
- de wegbeheerder (gemeente) is verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op de openbare weg;
- de vervoerders zijn verantwoordelijk voor een veilige bedrijfsvoering en het rijden met veilige voertuigen;
- de beheerders spoorweginfrastructuur en materieel (HTM en RET) zijn verantwoordelijk voor de dagelijkse veiligheid op de spoorweginfrastructuur en ze zijn verantwoordelijk voor veilige spoorvoertuigen;

- de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is door de minister aangewezen als onafhankelijk toezichthouder om toe te zien op de naleving van de Wet lokaal spoor en de arbo-wetgeving.

In de basis zijn de verantwoordelijkheden van de MRDH binnen de context van ov veiligheid:

- **Veiligheid borgen**
Het is de verantwoordelijkheid van de MRDH om ervoor te zorgen dat de veiligheid van de ov-reiziger én de veiligheid van de personen in de directe omgeving van het openbaar vervoer zijn geborgd.
- **Veiligheidskaders OV vaststellen**
De MRDH is verantwoordelijk voor het vaststellen van de veiligheidskaders en deze uit te werken in veiligheidsbeleid, beleidsregels en veiligheidseisen. Daarnaast is de MRDH verantwoordelijk voor het borgen van de veiligheid binnen de door haar vastgestelde veiligheidskaders.
- **Toezicht houden en handhaven**
De MRDH moet actief toezicht houden op het voldoen aan de gestelde eisen aan de concessiehouder en de beheerder. Als een concessiehouder of beheerder de gemaakte afspraken niet nakomt, zal de MRDH ook handhaven. Bij de concessies van metro en tram dient de MRDH haar verantwoordelijkheid in te vullen en af te stemmen met het toezicht door de ILT.
- **Onderling afstemmen**
Bij nieuwe ontwikkelingen in het openbaar vervoer of de openbare ruimte is het de taak van de MRDH om de verantwoordelijkheden van de gemeenten, de vervoerders/ initiatiefnemers en haarzelf onderling af te stemmen. Het is van groot belang om gezamenlijk de risico's en beheersmaatregelen in kaart te brengen en hierop te acteren.
- **Ov-infrastructuurprojecten overdragen**
De MRDH zal bij ov-infrastructuurprojecten en aanschaf van nieuwe spoorvoertuigen in een vroeg stadium de beheerder en belanghebbende bij de planvorming betrekken en, als het de spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen betreft, ook de ILT.
Bij de overdracht naar de beheerder heeft de MRDH de verplichting om vast te stellen dat de veiligheid en de kwaliteit geborgd is. Bij het spoor vindt dit plaats door het afgeven van een vergunning indienststelling.

3 Veiligheidsniveau Metropoolregio Rotterdam-Den Haag

3.1 Analyse huidig veiligheidsniveau binnen het concessiegebied van MRDH

Het verkeer wordt steeds drukker en de vraag naar openbaar vervoer neemt toe. De vervoerbedrijven registreren incidenten en ongevallen. Op grond van deze registratie komen ze tot trends en nemen - daar waar nodig - maatregelen. Zij betrekken daar de wegbeheerder bij, wat niet altijd leidt tot gemeenschappelijke initiatieven.

Bij het verzamelen van gegevens over ongevallen en incidenten, ten behoeve van het veiligheidskader, is gebleken dat deze gegevens per vervoerder nogal verschillen. Ieder houdt op zijn eigen wijze de gegevens bij. Items en definities verschillen. Bovendien geven de vervoerders aan dat de overzichten niet compleet zijn. Bijvoorbeeld: het is niet altijd duidelijk of iemand zwaar, licht of (achteraf) helemaal niet gewond is, hulpdiensten doen hier geen mededeling over. Ook kunnen incidenten dubbel geteld worden als de meldingen aan de verkeersleiding niet duidelijk zijn. Is het afrijden van een spiegel een aanrijding? Als twee bussen van verschillende vervoerders elkaar aanrijden wordt de aanrijding twee keer geregistreerd. Wanneer in hetzelfde geval twee bussen van dezelfde vervoerder elkaar aanrijden wordt de aanrijding één keer geregistreerd.

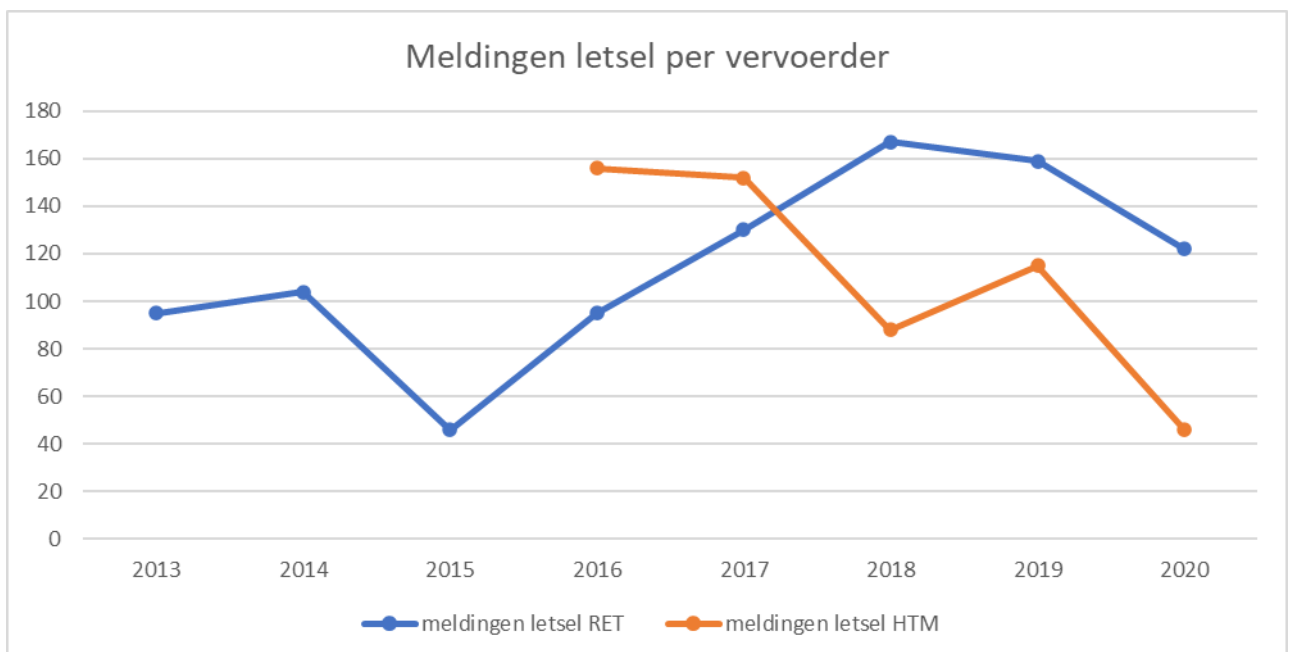
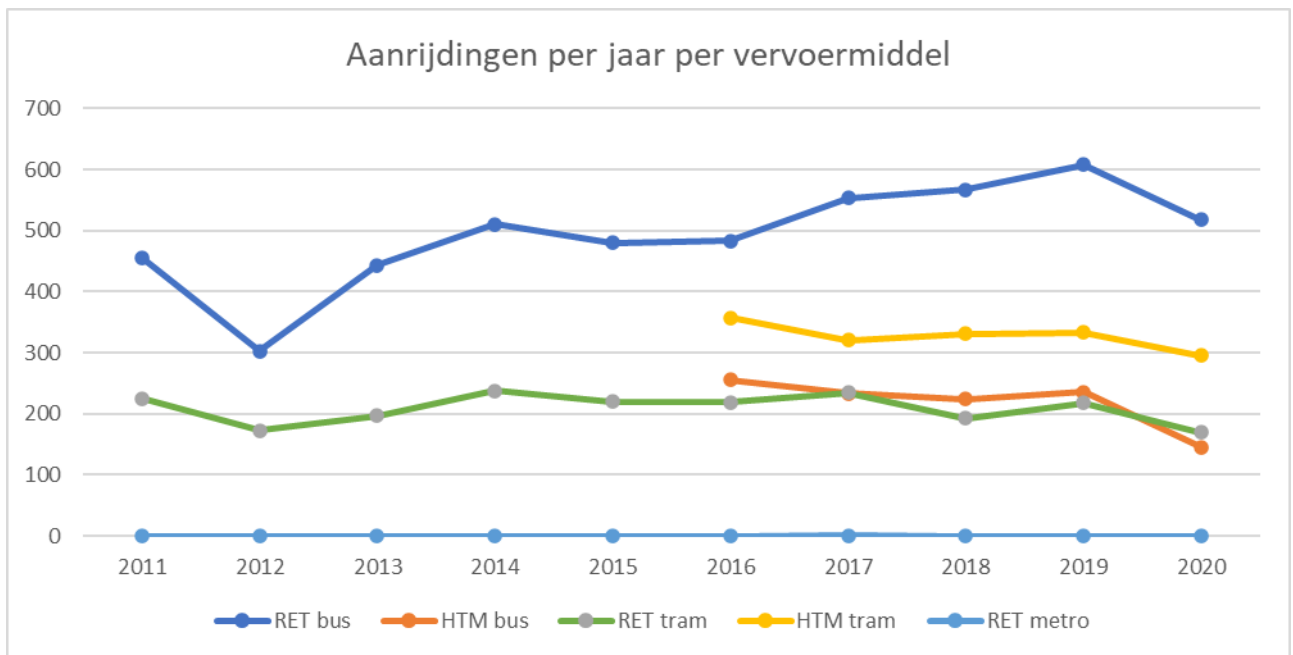
De kwartaalcijfers over de incidenten worden in de kwartaal overleggen op hoofdlijnen besproken. Specifieke incidenten en de resultaten van ongevalsonderzoeken worden nader toegelicht in het kwartaaloverleg. Daarnaast worden de acties die door de vervoerder/beheerder worden genomen, besproken. Het acteren op ongevalscijfers is meer reactief dan proactief. De cijfers worden op dit moment veelal niet gedeeld met de wegbeheerder.

De afdeling schaderegeling van de vervoerbedrijven hebben dossiers waar gegevens over het ongeval te vinden zijn. Die gegevens zijn niet gecategoriseerd. Wil men analyses maken om bijvoorbeeld te weten komen welke verkeersdeelnemers gewond zijn geraakt en/of het grote schade of letsel betrof, dan moet men dossier voor dossier doornemen en op de juiste wijze gaan categoriseren. Kortom, er bestaat geen integraal archiefsysteem met betrekking tot ongevallen.

Het vermoeden is dat een aantal incidenten te maken heeft met (een landelijke ontwikkeling van) de toename van het aantal ouderen dat deelneemt aan het verkeer. Zekerheid over deze ontwikkeling is uit de huidige gegevens niet te verkrijgen.

Globaal kan worden gesteld dat het algemene beeld is, gegeven het feit dat het openbaar vervoer zich beweegt in een complexe stedelijke omgeving, dat de uitvoering veilig gebeurt en vervoerders ook daadwerkelijk aandacht hebben voor de veiligheid. Er rijden dagelijks meer dan 500 railvoertuigen en 700 bussen binnen het concessiegebied van de MRDH rond, voor 260 miljoen reizigers per jaar die ruim 1,33 miljard reizigerskilometers afleggen.

In de grafieken hieronder is het aantal aanrijdingen en de meldingen van letsel opgenomen voor de afgelopen jaren. Te zien is dat er geen duidelijke trendlijn te zien is. Het begin van de covid-pandemie in 2020 vertroebelt de cijfers verder. Hierdoor lijkt het alsof er een grote daling is, maar het OV werd afgeschaald en het was veel rustiger in de openbare ruimte.



De ongevallen casuïstiek is te divers om een vergelijking te maken van vervoerders dan wel specifieke aandachtlocaties te benoemen.

Het is van belang om in de komende periode, in EC-Rail verband samen met de vervoerders, definities van incidenten, ongevallen en doelgroepen eenduidig te formuleren en te registreren. Bovendien is het van belang deze gestandaardiseerde gegevens te delen met het bestuur van de MRDH en de wegbeheerders. De vervolgstap voor de MRDH zal zijn dat we ons, samen met de vervoerders, gaan richten op bijna-ongelukken en incidenten die hadden kunnen leiden tot ernstige aanrijdingen en/of ongevallen met letsel. Dit om een breder beeld te krijgen van (potentieel) gevaarlijke situaties en locaties en daardoor meer proactief te kunnen reageren op ontwikkelingen.

3.2 Instrumenten veiligheidsniveau

In de Veiligheidskaders OV is de doelstelling opgenomen dat wordt gestreefd naar het minimaal gelijk houden van het veiligheidsniveau in het openbaar vervoer en indien mogelijk het verbeteren van het veiligheidsniveau. Dit geldt overall voor het hele netwerk in retrospectief:

“Het betreft het gemiddelde veiligheidsniveau over de periode 2018 – 2020 dat gelijk of hoger moet zijn dan het veiligheidsniveau over de periode 2012 – 2016. Het niveau 2021 – 2023 moet minimaal gelijk of hoger zijn dan het niveau 2018 – 2020.”

De vraag is hoe je het veiligheidsniveau over de laatste periode kunt vergelijken met het veiligheidsniveau uit de periode daarvoor.

In de tweede plaats is de wens om het veiligheidsniveau gelijk te houden in geval van nieuwbouw: wanneer er nieuwbouwplannen worden uitgewerkt, is de wens dat er bij de plannen maatregelen worden getroffen om het veiligheidsniveau gelijk te houden met de situatie van voor de nieuwbouwplannen.

En tenslotte is de wens om bij die nieuwe ontwikkelingen een duidelijke afweging te kunnen maken tussen de mogelijke veiligheidsmaatregelen om te bepalen welke van die maatregelen het beste geschikt is om het OV-veiligheidsrisico te beheersen tegen reële kosten.

Om bovenstaande drie punten goed te kunnen doen, kunnen de volgende instrumenten worden ingezet:

1. systeem stand-still
2. lokale stand-still
3. ALARP

Ad 1) Met behulp van systeem stand-still kun je het veiligheidsniveau van de afgelopen periode berekenen en het veiligheidsniveau van de periode daarvoor. Vervolgens kun je beide veiligheidsniveaus met elkaar vergelijken om te bepalen of het veiligheidsniveau minimaal gelijk is gebleven.

Ad 2) Met lokale stand-still wil je borgen dat het veiligheidsniveau na een lokale wijziging, bijvoorbeeld bij nieuwbouw, minimaal gelijk blijft met het niveau van voor de wijziging.

Ad3) Met de ALARP-methode kun je vervolgens bepalen welke maatregelen mogelijk zijn om het veiligheidsrisico van die lokale ontwikkeling zoveel mogelijk te beheersen tegen redelijke kosten (“As Low As Reasonable Practicable”).

3.3 Systeem stand-still

Uit de interviews is naar voren gekomen dat de definitie van het veiligheidsniveau zoals in de vorige versie van de Veiligheidskaders OV omschreven niet SMART genoeg is. De “nationale ontwikkeling van de verkeersveiligheid” is niet concreet genoeg om makkelijk en snel te kunnen beoordelen of het veiligheidsniveau binnen de OV concessie van de MRDH in een periode gelijk is aan het veiligheidsniveau van de periode daarvoor.

Smarter is:

1. Bereken de totale maatschappelijke kosten van alle ongevallen (dodelijk, letsel, materieel) per vervoersmodaliteit (bus, tram, metro) per miljoen reizigerskilometers over de vorige afgeronde periode
2. Bereken de totale maatschappelijke kosten van alle ongevallen (dodelijk, letsel, materieel) per vervoersmodaliteit (bus, tram, metro) per miljoen reizigerskilometers over de huidige afgeronde periode, gecorrigeerd voor inflatie
3. Bereken de bevolkingstoename tussen de vorige afgeronde periode en de huidige afgeronde periode in het vervoersgebied van MRDH
4. Corrigeer de totale maatschappelijke kosten van alle ongevallen over de huidige afgeronde periode door de bevolkingstoename
5. Indien de gecorrigeerde maatschappelijke kosten over de huidige afgeronde periode gelijk of lager zijn dan de maatschappelijke kosten over de vorige afgeronde periode, dan is er een systeem stand still behaald voor wat betreft de OV veiligheid in de MRDH.

| stappenplan voor analyse stand stil ov veiligheid | | | | |
|--|----------------|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| 1) bereken (maatschappelijke) kosten situatie vorige afgeronde periode | | | | |
| aantal type ongevallen a,b,c, per modaliteit x,y,z | | dodelijke ongevallen (a) | ongevallen met letsel (b) | ongevallen materiele schade © |
| 2013-2017 | | | | |
| voertuigkilometers bus (x) | | 0,01 | 3,2 | 34,5 |
| voertuigkilometers tram (y) | | 0,17 | 6,06 | 30,6 |
| voertuigkilometers metro (z) | | 0,1 | 5,83 | 9,4 |
| | totaal | 0,28 | 15,09 | 74,5 |
| per miljoen km | kosten | € 812.000,00 | € 4.677.900,00 | € 5.587.500,00 |
| | per milj km | | | € 11.077.400,00 |
| 2) bereken (maatschappelijke) kosten situatie huidige afgeronde periode | | | | |
| aantal type ongevallen a,b,c, per modaliteit x,y,z | | dodelijke ongevallen (a) | ongevallen met letsel (b) | ongevallen materiele schade © |
| 2018-2022 | | | | |
| voertuigkilometers bus (x) | | 0,01 | 3,3 | 36,5 |
| voertuigkilometers tram (y) | | 0,11 | 6,12 | 31,5 |
| voertuigkilometers metro (z) | | 0,12 | 5,91 | 7,4 |
| | totaal | 0,24 | 15,33 | 75,4 |
| per miljoen km | kosten | € 696.000,00 | € 4.752.300,00 | € 5.655.000,00 |
| | | | | € 11.103.300,00 |
| corrigeren voor bevolkingstoename: | | | | € 10.800.875,49 |
| bereken maatschappelijke kosten a,b,c | | | | |
| dode | € 2.900.000,00 | | | |
| zwaargewonde | € 310.000,00 | | | |
| materiele schade | € 75.000,00 | | | |
| bereken toename bevolking regio of stad tov jaar x - 1 | | | | |
| bevolkingsomvang in jaar x | | | | |
| bevolkingsomvang in jaar x+1 | | | | |
| bevolkingstoename rato | | 1,028 (toegenomen met 2,8%) | | |
| | | gemiddelde jaarlijkse toename is 0,7% | | |

Figuur 1 voorbeeld berekening vergelijking OV veiligheid periode X en X+1

Om bovenstaande berekening te kunnen toepassen om te bepalen of er sprake is van systeem stand still van de OV veiligheid, is het wel noodzakelijk dat alle partijen (opdrachtgever en vervoerders) gezamenlijk dezelfde definities gaan hanteren voor de verschillende soorten ongevallen en ook allemaal de ongevalcijfers goed gaan administreren. En wel op zo'n manier dat er geen sprake is van dubbelingen. Dit vereist een zorgvuldige registratie van ongevallen, met daarbij benoemd locatie (adres), datum, tijdstip, type ongeval, kenteken(s) betrokken voertuig(en) indien van toepassing aantal slachtoffers, omschrijving materiele schade.

Om systeem stand still te kunnen monitoren, is het belangrijk dat cijfers eenduidig en vergelijkbaar zijn. Daarom is het noodzakelijk om afspraken te maken met de beheerders/vervoerders, zodat dit mogelijk is vanaf 1 januari 2023. Het is noodzakelijk dat cijfers niet alleen absoluut worden weergegeven, maar ook relatief ten opzichte van het gereden voertuigkilometers. Categorieën (per type voertuig) die in ieder geval moeten worden aangeleverd zijn:

- Gereden voertuigkilometers
- Aanrijdingen tussen railvoertuigen onderling
- Aanrijdingen met derden (weggebruikers) met onderscheid naar gemotoriseerd voertuig, fiets en voetgangers.
- Ontsporingen
- STS passages (stoptonend sein)
- Letsel (licht gewond, zwaargewond, overleden)
- Brand
- Gevaarlijke situaties en uitzonderlijke incidenten

3.4 Lokale stand still

Borgen van stand still van de OV-veiligheid op een OV-lijn bij een lokale wijziging. Deze wijziging kan in bestaande infrastructuur zijn, maar ook een wijziging als gevolg van bijv. een geplande nieuwbouwwijk direct naast de OV infrastructuur. We willen borgen dat aan de voorkant van het proces om tot die lokale wijziging te komen, het borgen van de stand still van de OV-veiligheid wordt meegenomen. In praktijk:

Als de gemeente een voorstel doet voor aanpassing van de spoorinfra vanwege de ontwikkeling van een nieuwbouwwijk dan dient in dat voorstel een oplossing te zitten voor het behoud van de stand still ten aanzien van de ov veiligheid van het (bestaande) ov-net dat langs / door die nieuwbouwwijk loopt. Want : nieuwbouwwijk → meer verkeers-/ oversteekbewegingen m.b.t. bestaande OV-lijn. → hoger veiligheidsrisico.

Mogelijke oplossingen :

- Oversteek voor oversteek inwisselen → als de nieuwbouwwijk leidt tot een nieuwe oversteek dan elders op de lijn een gelijkwaardige oversteek opheffen
- Oversteek ongelijkvloers maken
- Andere mogelijke maatregelen ter compensatie

Dit wordt geborgd middels een randvoorwaardelijk proces:

1. Bij wijzigingen aan het ov-netwerk of in de invloedssfeer van het ov-netwerk dient de initiator/opdrachtnemer aan te geven hoe de stand still van de ov-veiligheid wordt gewaarborgd
2. Dit voorstel dient opgesteld te worden door een onafhankelijke expert
3. De opdrachtgever (in casu de gemeente) dient te bewaken dat dit (zorgvuldig en) tijdig gebeurt, dus voordat besluitvorming plaatsvindt over het betreffende project.
4. De beheerder beoordeelt en adviseert aan MRDH of het een aanmerkelijke wijziging is waarvoor IDV aangevraagd moet worden of een melding volstaat.
5. De voorgestelde oplossing wordt bij een IDV voor de besluitvorming afgestemd met de vervoerder, ILT, MRDH.

6. De beheerder (bij melding als enige) en ILT en MRDH beoordelen of het stand-still voorstel akkoord wordt bevonden.

3.5 ALARP methode

Ook voor het ALARP principe geldt dat het SMARTER zou mogen omschreven dan in de vorige versie van de veiligheidskaders:

“Als aanvulling op punt 4 geldt voor nieuwbouw, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe lijnvoeringen tevens een zo laag mogelijk veiligheidsrisico, met ALARP als uitgangspunt. Het komt er op neer dat aangesloten moet worden bij de laatste veiligheidsinzichten of oplossingen voor het beperken van risico's, voor zover dit realistisch is of nu al algemeen wordt toegepast.”

Bij toepassing van het ALARP principe gaat het om de afweging of het beheersen van het overveiligheidsrisico met een bepaalde bedachte maatregel reëel is, oftewel of de te maken meerkosten ten opzichte van de bestaande situatie opwegen tegen het voorkomen van gewonden of doden. Het voorstel is om ALARP praktischer toepasbaar te maken door middel van de volgende uitgangspunten:

1. De afweging moet plaatsvinden door het project;
2. Het stellen van het kader waarbinnen die afweging moet plaatsvinden, en de toetsing van de conclusies moet gebeuren door de MRDH.
3. Het kader heeft de volgende **voorwaarden**:
 - a. De (maatschappelijke) kosten van letsel (een gewonde en dode) worden gemonetariseerd en zijn het uitgangspunt voor de afweging
 - b. De meerkosten van de investering van de maatregel om de kosten van mogelijk letsel te voorkomen worden berekend. Het gaat om meerkosten ten opzichte van de bestaande situatie / situatie waarin de beheersing van dit veiligheidsrisico niet is meegenomen. Een praktijkvoorbeeld: Stel, ergens is er risico op letsel vanwege een overweg. In plaats van de overweg kan een tunnel worden aangelegd waarmee het risico wordt voorkomen. De meerkosten van een tunnel ten opzichte van de overweg zijn de kosten die in de afweging worden meegenomen.
 - c. De meerkosten in de beheer- en onderhoudskosten van de maatregelen worden berekend voor de periode van 50 jaar.
 - d. De meerkosten in investering+ beheer en onderhoud worden vergeleken met de letselkosten die daarmee worden voorkomen. Op basis van die vergelijking concludeert het project of de maatregel voldoet aan het ALARP-principe; de MRDH toetst vervolgens de conclusies.
 - e. De verhouding tussen de meerkosten en de te voorkomen letselkosten is 1:1.

3.6 Incident classificatie en meldplicht

Op dit moment zijn de volgende incidentklasse gedefinieerd (hieronder worden alleen de belangrijkste kenmerken genoemd):

- Klasse 4: zeer groot incident, langdurige uitval (>4 uur) met landelijke of internationale media-aandacht. MRDH wordt hierbij terstond telefonisch geïnformeerd. MRDH geeft de

bevoegd beheerder opdracht om een ongevalsonderzoek te starten en vormt daarbij een begeleidingsteam onder haar eigen voorzitterschap en met ILT als belangrijkste adviseur.

- Klasse 3: groot incident, uitval 2 – 4 uur, lokaal of landelijke media-aandacht. Hierbij wordt MRDH per mail geïnformeerd via een *First Impression Report*, dat weliswaar niet direct maar nog lopende het incident, wordt opgemaakt.
- Klasse 2: gemiddelde uitval, verstoring beperkt (1 – 2 uur), media-aandacht beperkt. Dit soort incidenten worden achteraf aan MRDH doorgegeven via periodieke overleggen tussen de veiligheidsmanagers.
- Klasse 1: Klein incident, uitval gering (<1 uur), geen of nauwelijks media-aandacht. Dit soort incidenten wordt aan MRDH gemeld via de kwartaalveiligheidsrapportages.

In de afgelopen periode was soms nog onduidelijkheid bij het bepalen van de klasse. Mede omdat bijvoorbeeld bij het begin van het incident nog niet altijd bekend is hoe lang de uitval zal zijn. Het is noodzakelijk om de klassen SMARTer te formuleren. Met daarbij ook de keuze of aan alle eigenschappen van een klasse moet worden voldaan of dat de klasse wordt bepaald op basis van de hoogste klasse van een van de eigenschappen. Voorbeeld is het incident in 2020 bij De Akkers (beter bekend als metro op walvisstaart). Dit had internationale media-aandacht, maar de uitval was beperkt, er waren geen gewonden of meerdere voertuigen erbij betrokken. Bij de eerste methode zou dit incident vallen onder klasse 3, maar bij de tweede methode zou het vallen onder klasse 4 vanwege de internationale aandacht. Het is daarom aan te bevelen om in te stellen dat MRDH ook bij klasse 3 terstond telefonisch geïnformeerd wordt.

4 Ontwikkelingen in en rond het openbaar vervoer

In en rond het openbaar vervoer zijn verschillende veelal technische ontwikkelingen waar te nemen. Deze ontwikkelingen bepalen ook het verkeers- en veiligheidsgedrag van burger en reiziger. Nieuwe ontwikkelingen kunnen tot nieuwe risico's leiden, maar ook tot kansen.

4.1 ITS

Ontwikkelingen in de Intelligente Transport Systemen (ITS) volgen elkaar in rap tempo op. Rijtaakondersteunende systemen, zoals Adaptive Cruise Control (ACC), geven de bestuurder een signaal als hij zijn voorganger te dicht nadert en verlagen automatisch de snelheid als door de bestuurder niet wordt gereageerd. De HTM en RET doen met dit soort systemen al proeven op de tram. Maar ook camera systemen binnen de directe omgeving van het voertuig zijn in staat de bestuurder te waarschuwen voor dreigend gevaar. De ontwikkelingen op het gebied van Automatisch Gestuurde Voertuigen (AGV), Automatisch Geleide Voertuigen systemen (AGV-systemen) en Automatic Train Operation (ATO) zullen zich de komende jaren verder doorzetten. Zelfrijdende voertuigen zijn in opkomst. De MRDH kent de "Parkshuttle" als zelfrijdend systeem.

ITS-toepassingen zijn vooral bedoeld ter verhoging van het rijcomfort en ter verbetering van de bereikbaarheid. Daarnaast worden er systemen ontwikkeld die zich richten op het verstrekken van informatie over het openbaar vervoer gericht op de reiziger met een fysieke beperking.

Over de positieve effecten van ITS-toepassingen bestaan hoge verwachtingen. Voor een succesvolle implementatie van ITS zijn publiek en politiek draagvlak, een mogelijke stapsgewijze invoering en samenwerking tussen alle betrokken partijen noodzakelijk.

4.2 ICT

ICT veiligheid is een breed begrip, waar veel aspecten onder vallen. In principe gaan de Veiligheidskaders over fysieke veiligheid. Maar de risico's rondom ICT zijn de afgelopen jaren wel toegenomen. De verwachting is dat de kans klein is dat een eventuele hack tot fysieke onveiligheid kan leiden. Het kan mogelijk wel leiden tot risico's op het gebied van betrouwbaarheid en inzetbaarheid. Beide vervoerders geven aan wel hard te werken aan de veiligheid rondom ICT. Het belang en de noodzaak is duidelijk, maar dit wordt door andere afdelingen opgepakt. Het is echter wel goed als MRDH algemene normen formuleert rondom dit onderwerp. Advies is om dit niet in de Veiligheidskaders op te nemen, maar in een apart document of als bijlage bij de nieuwe beheersvisie. De uitwerking van deze normen kan worden overgelaten aan de vervoerders. Een regulier overleg tussen de MRDH en de ICT afdelingen van de vervoerders over nieuwe ontwikkelingen en de stand van zaken is aan te bevelen.

4.3 Veiligheid rondom overwegen

Landelijk is voor het hoofdspoor besloten om overwegen te saneren en geen nieuwe te realiseren. Aangezien het overige wegverkeer steeds drukker wordt, moet er worden gekeken naar de wenselijkheid in de Metropoolregio van overwegen bij lokaal spoor. Zowel bij projecten voor bestaand spoor als voor uitbreiding van het spoor speelt deze discussie steeds vaker. Advies is om

komend jaar een kader hiervoor op te stellen, zodat er duidelijkheid is zodra een project wordt opgestart. Daarnaast is het aan te bevelen om een inventarisatie op te starten van de huidige overwegen en de incidenten die daar plaatsvinden. Wellicht zijn er quick wins mogelijk of dient er een programma te worden opgestart.

4.4 Duurzaam busvervoer

Emissieloos rijden is in opkomst. Elektrisch aangedreven bussen en waterstofbussen vormen onderdelen van nieuwe busconcessies. De Veiligheidskaders zijn opgesteld in het kader van de Wet Lokaal Spoor. Daarom is busveiligheid hierin niet opgenomen. Busvervoer is wel opgenomen in de Wet Personenvervoer (2000). Bij busvoertuigen wordt toelating tot de openbare weg afgewogen door de RDW. De vervoerders geven echter wel aan dat onderhoud en stalling niet zijn meegenomen en dat is in het kader van alternatieve brandstoffen wel belangrijk. Het is nog onduidelijk hoe het zit met brandveiligheid bij het stallen van elektrische busvoertuigen. Hiervoor zijn nog geen goede richtlijnen gedefinieerd. Een onderzoek hiernaar met de Veiligheidsregio loopt nog. Wel kan alvast worden bepaald dat het gebruik een nieuw busvoertuig (met inachtneming van onderhoud en stalling) ondanks een andere brandstof niet onveiliger mag worden dan de vorige bus, dus volgens het stand still principe.

4.5 Betaalbare systeemkenmerken

De financiële positie van het openbaar vervoer is niet rooskleurig. Door uitbreidingen binnen het gehele netwerk (in het bijzonder bij het spoor) zijn de onderhoudskosten gestegen, tegen achterblijvende financiële middelen van de Rijksoverheid. Om een betaalbare kwaliteit van het openbaar vervoer veilig te stellen moeten per verbinding systeemkenmerken vastgesteld worden. Vraaggericht openbaar vervoer is een systeemkenmerk van de toekomst.

4.6 Vraaggericht openbaar vervoer

De vraag naar vraaggericht openbaar vervoer neemt toe en zal zich in de toekomst ook richten op “van deur tot deur” vervoer.

4.7 Duurzaam veilig

Met behoud van ieders verantwoordelijkheid dient een transparante bestuurlijke besluitvorming plaats te vinden over het duurzaam veilig inrichten en mogelijke alternatieven voor het openbaar vervoer tussen de gemeenten en MRDH. Duurzaam veilig is o.a. gebaseerd op het ontwerpen van wegen op grond van functionaliteit (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg) en homogeniteit van massa's, snelheden en/of richting. Door een scheiding in functionaliteit te creëren en/of snelheden op gelijk niveau te brengen, heeft dat effecten op de veiligheid, welke dan in het dossier afgewogen dienen te worden, waarna een besluit wordt genomen door de bevoegde gezagen. De MRDH brengt zowel de gevolgen voor de veiligheid als de consequenties voor de kwaliteit van het OV en de exploitatie in met waar nodig een rol voor de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit als een afweging van MRDH-belangen nodig is.

4.8 Toegankelijkheid

Op grond van het “Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer” voldoet het openbaar vervoer met bus binnen het MRDH concessiegebied aan toegankelijkheid voor mindervaliden en dient ook al het lokale openbaar vervoer met spoor toegankelijk te zijn voor mensen met een beperking. Dit wil zeggen, toegankelijk voor slechtzienden, slechthorenden, fysiek beperkten en rolstoelgebruikers. In combinatie met de overige ontwikkeling, als het gaat om risico inschatting veiligheid, mag deze groep niet vergeten worden.

4.9 Toenemende kwetsbaarheid

De bovenstaande geschetste ontwikkelingen maken ons ook kwetsbaar. Bijvoorbeeld, sociale media is wijd verspreid en het gebruik ervan leidt ook tot ongewenst gedrag van mensen (bijvoorbeeld het gebruik van de mobiele telefoon in de auto, op de fiets en te voet). Bovendien worden voertuigen steeds stiller, fietsen met ondersteuning steeds sneller en de aard en omvang van het voertuigpark steeds diverser. De toename van het aantal ongevallen kan voor een deel hieraan worden toegedicht. Op verkeerd verkeersgedrag kan de MRDH, de beheerder of de vervoerder slechts beperkt invloed uitoefenen, bijvoorbeeld door dit regelmatig samen met de gemeenten aan te kaarten bij verkeersveiligheidsinstanties en /of overheid. De verantwoordelijkheid voor gedragsverandering van weggebruikers ligt bij de landelijke en regionale overheid en het handhaven hiervan bij justitie.

4.10 Invloed Omgevingswet

De Omgevingswet bundelt en moderniseert de wetten voor de leefomgeving. Hierbij gaat het onder meer om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. De Omgevingswet staat voor een goed evenwicht tussen het benutten en beschermen van de leefomgeving.

Met de Omgevingswet wordt er van 76 wetten teruggegaan naar één, wordt het aantal Algemene Maatregelen van Bestuur teruggebracht van 60 naar 4 en het aantal ministeriële regelingen van 75 naar één.

De Omgevingswet is bedoeld voor rijksoverheid, provincies en gemeenten. Deze overheden moeten namelijk een Omgevingsvisie gaan opstellen, een visie waarin integraal het ruimtelijke beleid wordt beschreven. Verkeer en vervoer, waaronder openbaar vervoer, vallen hier ook onder.

Als samenwerkingsverband krijgt de MRDH dan ook te maken met de omgevingsvisies van de gemeenten uit de metropoolregio, vooral die gemeenten die relevant zijn voor de openbaar vervoerconcessies.

Omdat alle ontwikkelingen in het domein van de leefomgeving meer integraal zullen worden benaderd, zal dit mogelijk ook gelden voor nieuwe openbaar vervoer projecten / tracés.

Zeker wat betreft railvervoer, omdat zowel de Spoorwegwet als de Wet Lokaal Spoor⁴ (die van toepassing is op de huidige Veiligheidskaders OV) op zullen gaan in de Omgevingswet. Ook de Tracéwet zal opgaan in de Omgevingswet. De Tracéwet is relevant voor de aanleg van nieuwe infrastructuur waaronder spoorwegen. Omdat de aanleg en het beheer van nieuwe lokale spoorwegverbindingen de eindverantwoordelijkheid zijn van de MRDH, wordt door het opgaan van deze wetten in de Omgevingswet, deze laatste ook relevant voor de MRDH. Niet dat de Omgevingswet iets verandert aan de eindverantwoordelijkheid van de MRDH, maar waarschijnlijk wel aan de wijze waarop de nieuwe infrastructuur tot stand komt. De veiligheidskaders dienen wellicht te worden aangepast zodra de Omgevingswet zal worden bekrachtigd.

4.11 Participatie

De Omgevingswet schrijft voor dat bewoners betrokken worden bij de besluitvorming. Er komt meer ruimte voor maatschappelijk initiatief. Burgers en ondernemers kunnen straks meedenken en meebeslissen over de inrichting van de fysieke leefomgeving. Daar waar de MRDH in het verleden voornamelijk afstemde met de onderliggende gemeenten over nieuwe projecten, zal er rekening mee gehouden moeten worden dat de mening van bewoners bij toekomstige projectenvoorstellen nadrukkelijker een rol zal spelen.

Een ander aspect van de Omgevingswet is dat er meer integraal gekeken wordt naar de fysieke leefomgeving. Dat betekent dat nieuwe OV projecten onder de Omgevingswet ook meer in relatie tot

⁴ De WLS zal opgaan in de nieuwe Spoorwegwet. De bepalingen uit de WLS worden overgeheveld naar de nieuwe Spoorwegwet en komen daar verspreid in terecht. De algemene 'beleids- en beheersverantwoordelijkheid' van de vervoerregio's blijft gelijk (artikel 4 WLS wordt artikel 1.7 Spoorwegwet). Wel wordt mogelijk een wijziging aangebracht in de omvang van de bevoegdheden die de dagelijkse besturen van de vervoerregio's kunnen delegeren aan de colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemende gemeentes. In het huidige stelsel somt artikel 4 lid 3 van de WLS limitatief op welke bevoegdheden kunnen worden gedelegeerd. De nieuwe Spoorwegwet zal bij nader op te stellen algemene maatregel van bestuur bepalen welke delegatiemogelijkheden er zijn. De wetgever wil de regelgeving daarmee toekomstbestendig maken (artikelsgewijze toelichting, p. 6). Een algemene maatregel van bestuur kan immers gemakkelijker worden aangepast. De nieuwe Spoorwegwet sorteert ook alvast voor op het nieuwe stelsel van de Omgevingswet. De bepalingen over omgevingsregimes rondom het spoor gaan over naar de Omgevingswet onder de noemer van 'beperkingenregimes' (MvT, p. 11). De Omgevingswet en de daarbij behorende lagere regelgeving worden daarmee de vindplaats voor de omgevingsregels voor het spoor: de regels over geluid en trillingen rondom het spoor, externe veiligheid en de aanleg van infrastructuur komen hierin terecht. Eén bevoegdheid blijft gereguleerd in de Spoorwegwet. Dat is de bevoegdheid tot het stellen van nadere regels voor maatregelen tegen trilling- en geluidhinder bij algemene maatregel van bestuur (het voorgestelde artikel 1.12). Nu is dit geregeld in artikel 105 van de Wet geluidhinder. Dit komt niet in de Omgevingswet, omdat het artikel ziet op het stellen van specifieke eisen aan plaatselijke spoorweginfrastructuur, die verder reiken dan de vraag of het geluid en de trillingen binnen de volgens de Omgevingswet vergunde waarden vallen. Hoewel de toelichting dit niet noemt, betekent dit ook dat gemeentes en provincies in hun omgevingsplannen en provinciale verordeningen geen nadere regels over geluid en trillingen in kunnen opnemen. De toelichting noemt verder nog subsidieregels om het rijden met stille treinen te stimuleren. Volgens de wetgever is op dit moment niet voorzien dat voor het beheersen van geluidhinder nadere regels op grond van het voorgestelde artikel 1.12 nodig zijn, maar voortschrijdende wetenschappelijke inzichten (zoals bijvoorbeeld nieuw en stiller materieel) kunnen in de toekomst anders uitwijzen (artikelsgewijze toelichting, p. 8).

de fysieke leefomgeving en aanpalende fysieke projecten zullen worden beschouwd en minder op zich zelf staand.

De Omgevingswet is nog in voorbereiding en niet officieel van kracht. De invoeringsdatum van 1 januari 2023 is uitgesteld tot 1 januari 2024

En ondanks dat er sprake is van een overgangperiode tot 2030, zal in de komende periode van de Veiligheidskader 2023-2028 de uitwerking van de Omgevingswet wel steeds meer merkbaar zijn, vooral bij nieuwe projecten waar participatie en integrale benadering de norm worden.

4.12 Nieuwe ontwikkelingen vragen om een proactieve houding

De hiervoor geschetste ontwikkelingen (uitdagingen en kansen) vragen om een proactieve houding. Een proactieve houding om continu te denken aan het verbeteren van het product, waarbij de veiligheid iedere keer wordt betrokken en zo nodig een expliciet (bestuurlijk) besluit wordt gevraagd.

In en rond het openbaar vervoer zijn verschillende veelal technische ontwikkelingen waar te nemen. Deze ontwikkelingen bepalen ook het verkeers- en veiligheidsgedrag van burger en reiziger.

5 Acties MRDH

De beschreven verantwoordelijkheden en veiligheidskaders leiden voor de MRDH tot acties:

- binnen de eigen organisatie
- in de relatie met de gemeenten en wegbeheerders
- in de relatie met vervoerder(concessiehouder)/beheerder
- in de relatie met de toezichthouder
- in de relatie met overige opdrachtgevers in het openbaar vervoer

Concreet zal de bestuurscommissie van de vervoersautoriteit van de MRDH actief toezien op de borging van veiligheid binnen de organisatie. De inhoud van acties wordt in de volgende paragrafen omschreven.

De actiepunten zijn overgenomen uit de vorige versie van de veiligheidskaders en geactualiseerd en aangevuld. Een aantal actiepunten is reeds uitgevoerd, maar deze punten blijven wel in de lijst staan om ervoor te zorgen dat deze ook in de toekomst worden uitgevoerd of uitgebreid. Acties die nog niet of deels zijn uitgevoerd, worden dikgedrukt aangegeven zodat duidelijk is dat deze nog moeten worden opgepakt. Nieuwe of aangepaste actiepunten staan cursief weergegeven. Actiepunten g, u en r hebben prioriteit.

5.1 Actiepunten binnen de eigen organisatie

| De MRDH professionaliseert haar organisatie intern door: |
|---|
| a. toe te zien op de kwaliteit van de taken en werkzaamheden door procedures, waarin processtappen en verantwoordelijkheden zijn beschreven, te toetsen, aan te vullen en/of te verbeteren daar waar nodig (spoor); |
| <i>b. regulier overleg te hebben met de portefeuillehouder veiligheid</i> |
| <i>c. regulier overleg te hebben over veiligheid met de medewerkers die aan veiligheid gerelateerde werkzaamheden hebben.</i> |
| d. jaarlijks aan het bestuur te rapporteren over incidenten en aan veiligheid gerelateerde uitgevoerde activiteiten; |
| e. het veiligheidsdenken binnen de organisatie te organiseren en te stimuleren, zodat een ieder proactief acteert; |
| f. een veiligheidsrisico-inventarisatie met de gewenste beheersmaatregelen (en haar kosten) transparant te maken en als politiek-maatschappelijke keuze voor te leggen bij besluiten, die de bestuurscommissie worden aangeboden, zoals over het aangaan van een nieuwe concessie of over een project met veiligheidsrisico's met een omvang van meer dan € 5 miljoen (omvangcriteria); |
| g. specifieke deskundigheid binnen de organisatie op het gebied van de veiligheid in het openbaar vervoer structureel in te voeren, dat kan door een veiligheidsfunctionaris als staffunctionaris op te nemen in het functiehuis van de MRDH; |

5.2 Actiepunten relatie met gemeenten en wegbeheerders

Gegeven de verantwoordelijkheden die de gemeente heeft voor de openbare ruimte (als wegbeheerder) zal de directeur openbaar vervoer MRDH:

- h. toekomstige ontwikkelingen in de openbare ruimte in relatie tot systeemkenmerken en veiligheid van het openbaar vervoer in overleggen met directies van de gemeenten tenminste eenmaal per jaar als specifiek onderwerp agenderen, denk hierbij aan gebiedsontwikkelingen en wijzigingen in ruimtelijke ordeningsplannen;
- i. afspraken met gemeenten maken zodat het belang en de kwaliteit van het openbaar vervoer, in relatie tot de verkeersveiligheid en de veiligheid in het openbaar vervoer, een plaats krijgt in een integrale afweging (en zo nodig wordt vastgelegd in convenanten);
- j. de veiligheid-in-het-algemeen in het overleg met directies van gemeenten in haar rol als wegbeheerder tenminste eenmaal per jaar als specifiek onderwerp agenderen;
- k. de wegbeheerder onmiddellijk betrekken bij nieuwe initiatieven in het openbaar vervoer;

5.3 Actiepunten relatie met concessiehouder beheer

De relatie met de beheerders (spoorweginfra en materieel) zo in te regelen dat:

- l. per half jaar de bestuurscommissie zich op de hoogte kan stellen van:
 - o het aantal door concessiehouders gemelde veiligheidsincidenten,
 - o locatie bezoeken van de toezichthouder in het kader van de piketdienst ILT (spoor);
 - o resultaten van onderzoeken van substantiële ongevallen en brand;
 - o meldingen van overtredingen en tekortkomingen van de toezichthouder (spoor);
- m. de directie openbaar vervoer van de MRDH, op grond van de in "l" genoemde ontwikkelingen en indien daartoe aanleiding is, in samenspraak met de gemeente verbeteringen kan initiëren en indien nodig verbetervoorstellen kan doen aan de bestuurscommissie;
- n. de beheerder onmiddellijk wordt betrokken bij nieuwe initiatieven in het openbaar vervoer;
- o. **kwaliteitsverbetering wordt georganiseerd van de registratie van incidenten en ongevallen, niet alleen binnen de regio maar ook nationaal.**

5.4 Actiepunten relatie met concessiehouder vervoerder

De relatie met de vervoerders zo in te regelen dat:

- p. per half jaar de bestuurscommissie zich op de hoogte kan stellen van:
 - o het aantal door concessiehouders gemelde veiligheidsincidenten,
 - o locatie bezoeken van de toezichthouder in het kader van de piketdienst ILT (spoor);
 - o resultaten van onderzoeken van substantiële ongevallen en brand;
 - o meldingen van overtredingen en tekortkomingen van de toezichthouder (spoor);
- q. de directie openbaar vervoer van de MRDH, op grond van de in "p" genoemde ontwikkelingen en indien daartoe aanleiding is, in samenspraak met de gemeente verbeteringen kan initiëren en indien nodig verbetervoorstellen kan doen aan de bestuurscommissie;
- r. **kwaliteitsverbetering wordt georganiseerd van de registratie van incidenten en ongevallen, niet alleen binnen de regio maar ook nationaal. Belangrijk hierbij is dat registratie op eenduidige definities plaatsvindt met absolute en relatieve cijfers, zodat analyse en vergelijking mogelijk wordt.**

5.5 Actiepunten relatie met ILT

Gegeven de verantwoordelijkheid van de ILT als toezichthouder en verantwoordelijke voor het afgeven van verklaringen t.b.v. indienststellingsvergunning, veiligheidscertificaten en het kunnen aanwijzen van een beheerder, ILT te verzoeken om:

- s. minimaal eenmaal per half jaar een toelichting te geven op de afgegeven signalen, tekortkomingen en overtredingen;
- t. zo nodig extra aandacht te schenken aan bepaalde onderwerpen in haar jaarprogramma dan wel als extra opdracht als daar aanleiding toe is;
- u. **in lijn met de procedure “Melden van - en opvolging bij incidenten, onderzoek naar oorzaak en toedracht” ook in de toekomst te vragen de piketdienst op zich te nemen;**
- v. ILT bij aanzienlijke incidenten te vragen toe te zien op het onderzoek van de vervoerder/beheerder dan wel de leiding van het onderzoek op zich te nemen.

5.6 Actiepunten relatie met overige organisaties

Krachten te bundelen op het gebied van veiligheid en hoe deze te bevorderen in het openbaar vervoer, waaronder (maar niet uitsluitend):

- w. in EC-Rail verband als overkoepelend orgaan van opdrachtgevers voor spoorconcessies, in gezamenlijkheid kennis borgen en de kwaliteit van incidenten- en ongevallenregistratie te verbeteren;
- x. met overige opdrachtgevers en in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eenduidige landelijk Veiligheidskaders en veiligheidsnormering tot stand brengen;
- y. in samenspraak met de CROW, huidige richtlijnen voor de inpassing van openbaar vervoer te actualiseren aan de huidige inzichten. Maar ook valt te denken aan de afstemming met gemeenten over de systeemkenmerken van openbaar vervoer;
- z. **SWOV en Veilig Verkeer Nederland te betrekken bij ontwikkelingen in het domein van openbaar vervoer.**

6 Toelichting verantwoordelijkheden MRDH

Over de verantwoordelijkheden die de MRDH heeft wordt in verschillende wetten het volgende gezegd:

| Wet | Zegt |
|--|---|
| Wet personen- vervoer 2000 (art 32 lid h) | Aan een concessie worden in ieder geval voorschriften verbonden ten aanzien van het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid ten behoeve van zowel de reizigers als het personeel binnen het openbaar vervoer. |
| Wet lokaal spoor (aanhef) | Het wenselijk is om de regels inzake de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen te moderniseren en de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden voor de lokale spoorweginfrastructuur vast te leggen. |
| Wet lokaal spoor (art. 4 tweede lid) | Het dagelijks bestuur draagt zorg voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, voor zover die gelegen is in het krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen gebied. |

Tabel 2 Wettelijke verantwoordelijkheden MRDH

Niet alleen de Wet geeft richting aan de verantwoordelijkheden van de MRDH. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OVV). De OVV gaat regelmatig in op de verantwoordelijkheden die een publieke organisatie (als opdrachtgever en als vergunningverlener) heeft.

| Verantwoordelijkheden Vergunningverlener |
|--|
| De vitaliteit van vergunningverlening, en daarmee de borging van openbare veiligheid, staat of valt bij de betrokkenheid van de <u>burgemeester</u>⁵ als bevoegd gezag. Gezien de wettelijke verantwoordelijkheden voor de openbare orde en openbare veiligheid moet de <u>burgemeester</u> zich, naar het ambtelijk apparaat aanvragers van vergunning, bestuurlijk eigenaar tonen van de vergunning. Van de <u>burgemeester</u> mag verwacht worden dat hij er alles aan doet om zich te blijven houden op de kwaliteit van de vergunningverlening en zo de openbare veiligheid te waarborgen. Het is belangrijk dat de <u>burgemeester</u> ten behoeve van zijn veiligheidstaken een klankbord heeft, dat hem scherp houdt. Het is aan de <u>burgemeester</u> om dit klankbord zodanig te organiseren dat hij en zijn ambtenaren vanuit een alerte houding en met grondige kennis van zaken proactief nagaan of burgers inderdaad voldoende zijn beschermd tegen gevaren waartegen zij zichzelf niet kunnen wapenen. (Monster truck ongeval Haaksbergen 2014) |
| Tot slot zouden de <u>gemeenten</u>⁶ hun zorg voor de omgeving van bouwwerkzaamheden actiever inhoud moeten geven bij het verlenen van de omgeving vergunning. (Hijsongeval Alphen aan de Rijn 2015). |

Tabel 3a OVV aanbevelingen aan: vergunningverlener

⁵ De burgemeester kan (enkel) in dit geval en (enkel) in deze context worden vergeleken met de “voorzitter BC VA”.

⁶ Voor gemeenten kan gelezen worden “vervoersautoriteit”. Immers MRDH geeft diverse vergunningen af

| Verantwoordelijkheden Concessieverlener / Opdrachtgever |
|---|
| <p>Initiatiefnemers en (gedelegeerd) opdrachtgevers moeten ervoor zorgen dat:</p> <p>a. de verantwoordelijkheid voor veiligheid politiek-bestuurlijk expliciet is belegd;</p> <p>b. over de borging van de veiligheid en het functioneren van eventuele “vangnetten” zoals een test- en proefbedrijf, bevindingen van een ISA en een interne en/of externe toezichthouder op politiek-bestuurlijk niveau periodiek wordt gerapporteerd. (Ontsporing bij RandstadRail 2008)</p> |
| <p>De provincie als opdrachtgever heeft een verantwoordelijkheden op het punt van de veiligheid van de verbinding op het Noordzeekanaal en moet daar naar handelen. (De veiligheid van personenvervoer met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ 2008).</p> |
| <p>Leg in de concessie vast (concessieverlener) wat de concrete minimum veiligheidseisen zijn. Spreek met de concessiehouder af dat deze periodiek rapporteert over de wijze waarop hij aan deze eisen voldoet en borgt dat hier actief op wordt toegezien. (Metrobrand en metrobotsing Amsterdam 20 februari 2010)</p> |
| <p>Neem in de Wet personenvervoer 2000 als eis op dat de concessieverleners voor openbaar bus vervoer eisen stellen aan de beheersing van de veiligheidsrisico's door het vervoersbedrijf. (Brand in een aardgasbus, 29 oktober 2012 Wassenaar)</p> |

Tabel 3b OVV aanbevelingen aan: concessieverlener / opdrachtgever

Op grond van de wettelijke taken en de verkregen instrumenten heeft de MRDH diverse verantwoordelijkheden betreffende de veiligheid in het publieke domein van het openbare vervoer. Deze taken en instrumenten worden besproken in het hierna volgende hoofdstuk. Die taken leiden soms weer tot specifieke (deel)verantwoordelijkheden, zoals deze ook naar behoren uitvoeren dan wel op specifieke onderwerpen extra aandacht besteden.

Tot slot: de MRDH is een samenwerkingsverband van 21 gemeenten⁷, bestuurd door democratisch gekozen bestuurders uit die 21 gemeenten. Zij hebben de zorg voor o.a. de veiligheid en het welzijn van burgers en bezoekers aan de regio. Voor de veiligheid binnen het openbaar vervoersysteem is deze in handen gelegd van de MRDH. De MRDH werkt in het verlengde van de gemeenten die verantwoordelijkheden hebben als opdrachtgever, als wegbeheerder en als vergunningverlener.

⁷ Albrandswaard, Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Voorne aan Zee, Wassenaar, Westland, Zoetermeer.

7 Toelichting taken en handhavinginstrumenten MRDH

De MRDH heeft tot taak bij te dragen aan de mobiliteit van de regio, onder andere op grond van de Wet Brede Doeluitkering ten behoeve van de uitvoering van een integraal verkeer- en vervoerbeleid (Wet BDU verkeer en vervoer) en de Wet personenvervoer 2000 (WP2000). Naast genoemde wetten voert de MRDH haar taken uit op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) en de WIs. De wetten geven de MRDH bevoegdheden en een aantal handhavinginstrumenten. Taken en handhavinginstrumenten worden in deze paragraaf geïnventariseerd en toegelicht.

De MRDH heeft de volgende wettelijke taken:

| Taak | Wettelijke basis | Toelichting |
|--|--|---|
| Het toezien op een correcte uitvoering van de concessie | WP2000 ⁸ ; Wet BDU verkeer en vervoer | Exploitatie met metro, tram, bus en ferry. |
| Het geven van een opdracht voor het Beheer en Onderhoud van het spoorwegsysteem en toezien op een correcte uitvoering daarvan. Het maken van een beheervisie⁹, (minimaal één maal in de vier jaar) | WIs; Wet BDU verkeer en vervoer | Betreft de opdracht aan de beheerders voor het B&O van de spoorweginfrastructuur en de spoorvoertuigen. De uitvoering vindt plaats binnen de kaders van de beheervisie, al dan niet aangevuld met eisen uit de concessie. |
| Het aanwijzen van een beheerder voor het beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur en het toezien op de uitvoering | WIs | Dat kan alleen nadat er een verklaring van ILT is ontvangen waaruit blijkt dat het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de wet. |
| Het verstrekken van vergunningen voor de indienstelling van nieuwe spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen, of bij een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing, wijziging | WIs; AWB; Wet BDU verkeer en vervoer | Dat kan alleen op grond van een informatie-dossier ¹⁰ , een verklaring van ILT en een zienswijze van belanghebbenden, beheerder, weg- of waterbeheerders en vervoerder. |
| Het verstrekken van een veiligheidscertificaat aan vervoerders (eens in de vijf jaar) | WIs; AWB | Dat kan alleen nadat er een verklaring van ILT is ontvangen waaruit blijkt dat het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de wet. |
| Het verstrekken van een vergunning voor werkzaamheden derden | WIs; AWB, Omgevingswet | Dit is noodzakelijk binnen het door MRDH vastgestelde ruimteprofiel. |

⁸ Op grond van artikel 20 tweede lid van de Wp2000 is de MRDH bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies, artikel 36b eerste lid Besluit personenvervoer 2000.

⁹ Artikel 17 van de WIs is ten minste uitgewerkt in prestatienormen die betrekking hebben op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur

¹⁰ In een informatiedossier wordt onderbouwd door de aanvrager dat de indienstelling verantwoord is

| Taak | Wettelijke basis | Toelichting |
|---|--------------------------------------|---|
| in het vastgestelde ruimtelijk profiel van de spoorinfrastructuur | | |
| Het opstellen en onderhouden van diverse (beleids-) regels | WIs, AWB | De Wet biedt de mogelijkheid om aanvullende regels vast te stellen. |
| Vaststellen van diverse eisen. | WIs | Onder andere: eisen t.a.v. openingstijden bruggen, tracésnelheden, seinen, medische en psychologische keuringseisen, etc. |
| Verstrekken van subsidies voor nieuwe spoorinfrastructuur en/of ontwikkelingen binnen het OV | WIs; AWB; Wet BDu verkeer en vervoer | Netwerk RandstadRail, Hoogwaardig Station E-lijn en Hoekse lijn. Voorbeelden van nieuwe ontwikkelingen zijn: nieuwe trams, waterstof- of elektrische bus. |

Tabel 4 Taken MRDH

Het verstrekken van vergunningen is gericht op het kunnen handhaven van de continuïteit en veiligheid van het openbaarvervoersysteem. In tabel 5 worden de handhavingsinstrumenten gegeven die voor MRDH ter beschikking staan om invulling te geven aan haar verantwoordelijkheden.

| Handhavingsinstrument | Wet |
|--|---|
| Intrekken van de concessie | Wet personenvervoer 2000; Algemene wet bestuursrecht; |
| Bonus –Malus, Inhoudingen van betaling / subsidie | Wet personenvervoer 2000 |
| Intrekken van vergunning/veiligheidscertificaat | Wet lokaal spoor; Algemene wet bestuursrecht; |
| Bestuurlijke aanwijzing of -boete | Wet lokaal spoor; Algemene wet bestuursrecht; |
| Instellen van een onderzoek | Wet lokaal spoor |

Tabel 5 Handhavingsinstrumenten

Het verstrekken van vergunningen en het hebben van handhavingsinstrumenten laten zien dat de MRDH niet alleen verantwoordelijkheden heeft op grond van de wet, maar ook bevoegdheden heeft gekregen om invulling te geven aan die verantwoordelijkheden. Daarmee krijgt ze ook impliciet de verantwoordelijkheid toe te zien op naleving van de wet en de gestelde eisen, voorwaarden, richtlijnen, beleidsregels, etc.

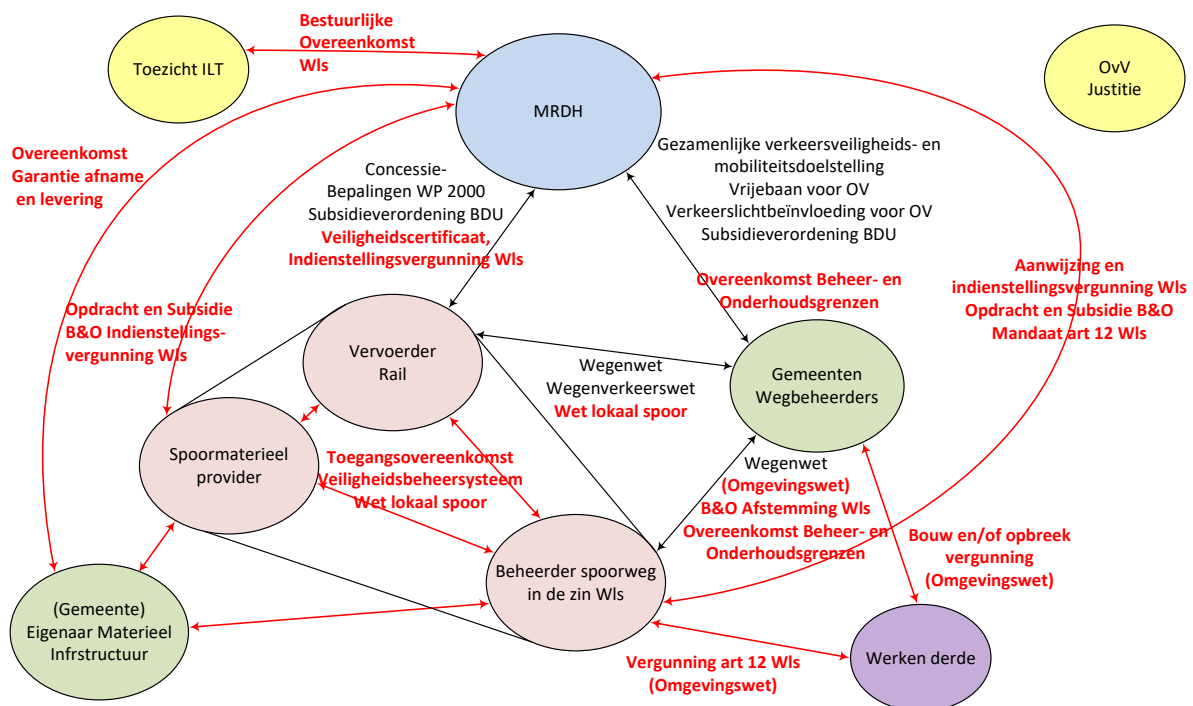
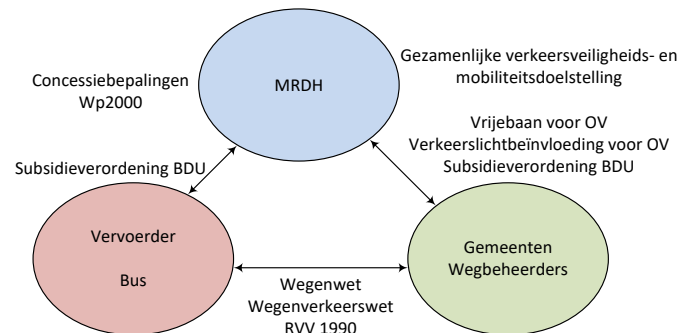
8 Raakvlakken met stakeholders

De verantwoordelijkheden van de MRDH raken de verantwoordelijkheden van de wegbeheerder, de beheerder van spoorweginfrastructuur en de vervoerder, veelal ook de beheerder van de voertuigen (materieel). De MRDH kent drie hoofdactiviteiten in het openbaar vervoer:

- het verlenen van een concessie, hetgeen gelijk staat aan opdrachtgever voor de uitvoering van het openbaar vervoer;
- initiatiefnemer voor projecten (als ware) in de rol van opdrachtgever¹¹;
- verlener van vergunningen in het kader van de Wet lokaal spoor.

8.1 Raakvlakken met betrekking tot concessies

Hiernaast en hieronder en zijn de raakvlakken van een busconcessie en een spoorconcessie, schetsmatig weergegeven. De schets rechtsboven gaat uit van een traditionele concessie (dieselbus in eigendom van vervoerder rijdt van A naar B over de openbare weg).



Figuur 2 Raakvlakken concessie (zwarte pijlen in tekst is busconcessie, zwart + rood is railconcessie)

Een concessie met vrije banen voor de bus kan al leiden tot meer relaties. De huidige verstrekte - of nog uit te geven busconcessies zijn al complexer indien er wordt gereden op alternatieve brandstoffen, elektrisch rijden, etc. Er kunnen dan vergelijkbare relaties ontstaan als bij de schets van een spoorconcessie. Het 'vervoerbedrijf spoor' heeft drie rollen, namelijk die van vervoerder, beheerder spoorweginfrastructuur en beheerder materieel. Als vervoerder/beheerder zijn de

¹¹ MRDH geeft veelal subsidie, gemeente en vervoerbedrijven accepteren geen of beperkte financiële risico's daarom bevindt de MRDH zich uiteindelijk in de positie die is te vergelijken met een opdrachtgever

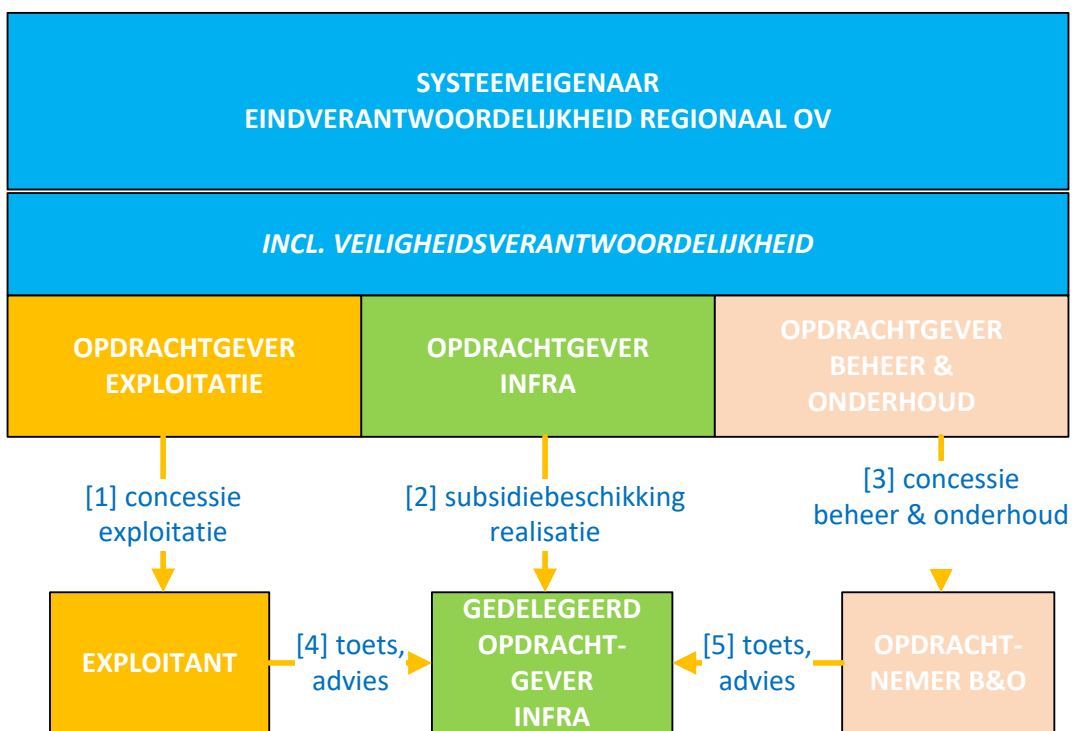
concessiehouders verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken, zij zijn de inhoudelijk deskundigen en opereren dagelijks in de openbare ruimte, in contact met burgers/reizigers, bezoekers en weggebruikers.

Daar waar het openbaar vervoer plaatsvindt in de openbare ruimte (of deze raakt), heeft de gemeente in haar verantwoordelijkheden van wegbeheerder een belangrijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid. Dit betreft de veiligheid van de burger, in algemene zin. *De burger, die soms ook een reiziger is, en er op mag vertrouwen dat eerder genoemde partijen hem beschermen tegen gevaren waar hij zich zelf niet tegen kan wapenen. Hij kan zich o.a. wapenen tegen gevaar door verstandig om te gaan met verkeersregels en door oplettendheid, ofwel juiste gedrag in het verkeer.* De vervoersautoriteit van de MRDH mag hier een beroep op doen.

De MRDH is als concessie verlener/opdrachtgever een belangrijke partij om daar invulling aan te geven, voor zover het in en om het openbaar vervoer gaat.

8.2 Raakvlakken met betrekking tot projecten

Bij OV-infrastructuurprojecten, waar MRDH initiatiefnemer of hoofdfinancier is, geeft MRDH veelal subsidie aan gemeente en/of de vervoerbedrijven. Zij vervullen de rol van gedelegeerd opdrachtgever. Deze accepteren geen of beperkte financiële risico's. Dit leidt ertoe dat de MRDH zich in de positie bevindt die is te vergelijken met die van opdrachtgever. De infrastructuur wordt ook overgedragen aan MRDH voor beheer en onderhoud. Daarom spreken we hierna, in het kader van de veiligheid, over de MRDH, bij projecten, als opdrachtgever. Er zijn verschillende sturingsmodellen waar de MRDH haar verantwoordelijkheden als opdrachtgever kan invullen. Het basismodel staat in figuur 2.



Figuur 3 Basis sturingsmodel infraprojecten

De keuze voor een gedelegeerd opdrachtgeverschap bij

gemeente is gelegen in het feit dat MRDH geen taakorganisatie heeft die projecten zelfstandig kan uitvoeren. Het risico en de eindverantwoording voor het eindproduct blijft bij de MRDH.

Naast infrastructuurprojecten zijn er ook nog bijzondere projecten. Denk aan nieuwe voertuigen en/of nieuwe ontwikkelingen. Hierbij is de MRDH, veelal zonder tussenkomst van een derde, opdrachtgever aan een vervoersbedrijf. Denk aan de aardgas bussen, de elektrische bus of het rijden zonder bestuurder.

Binnen nieuwbouwprojecten zijn veel stakeholders waarmee rekening moet worden gehouden. De verantwoordelijkheden voor veiligheid zijn binnen een project belegd. De opdrachtgever is verantwoordelijk voor de overdracht aan de beheerder die het eindproduct veilig in gebruik moet kunnen stellen, de continuïteit kunnen waarborgen en het geheel in stand kunnen houden. Het project wordt immers aan de MRDH opgeleverd, die het weer overdraagt aan de beheerder. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid moet van de projectorganisatie worden overgedragen aan de beheerder. De normeringen die de beheerder hanteert moeten in een vroeg stadium van een project worden overgenomen door de projectorganisatie in het programma van eisen. De projectorganisatie doet er goed aan de beheerder direct te betrekken bij de (deel-)oplevingen. Indien de normering van de beheerder niet volstaat, moet het project aantonen dat de veiligheid en kwaliteit (betrouwbaar en beschikbaar), ook wel RAMS, geborgd zijn¹².

8.3 Raakvlakken met betrekking tot vergunningverlening

De MRDH verleent diverse vergunningen in het kader van de Wet lokaal spoor. Voor twee type van activiteiten zijn er direct raakvlakken met de gemeente, als wegbeheerder, te weten;

- vergunningen voor indienststellen van infrastructuur;
- vergunningen voor werkzaamheden rond de spoorweginfrastructuur.

Deze activiteiten hebben ook een overlap met de Omgevingswet (artikel 5.1). Bovendien verstrekt de MRDH een veiligheidscertificaat aan vervoerders en wijst diverse beheerders aan. Gegeven de procedure om hiertoe over te gaan is dit te vergelijken met het verstrekken van een vergunning om de exploitatie en het beheer uit te kunnen voeren.

¹² Zie Beheervisie MRDH januari 2016

9 Verantwoordelijkheden overige partijen

In deze paragraaf wordt gekeken naar de verantwoordelijkheden van de volgende partijen:

- Beheerder spoorweginfrastructuur;
- Gemeente;
- Wegbeheerder;
- Vervoerder;
- Beheerder materieel;
- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Burger - Reiziger.

9.1 Beheerder spoorweginfrastructuur

Als het om de spoorveiligheid gaat is de beheerder spoorweginfrastructuur de “spin in het web”. Op grond van de WLS is de beheerder verantwoordelijk voor de dagelijkse veiligheid en continuïteit van het verkeer op de spoorweginfrastructuur. Hij organiseert daarvoor het onderhoud en stemt zijn werkzaamheden af met de omgeving.

De beheerder moet acteren bij onveilige situaties, door maatregelen te treffen zodat de onveilige situatie wordt weggenomen, en door de incidenten te melden aan de ILT. De beheerder sluit een toegangsovereenkomst af met de vervoerder(s). De vervoerder dient de instructie van de beheerder op te volgen. De beheerder stelt de spoorinfrastructuur in- en uitdienst ofwel geeft het spoor vrij voor exploitatie en bepaalt onder welke condities de exploitatie mag plaatsvinden.

De beheerder draagt zorg voor het informatiedossier voor de indienststellingsvergunning van de spoorweginfrastructuur en overlegt hierover met belanghebbenden en de vervoerders.

Vanuit historisch perspectief en de tactisch/operationele verantwoordelijkheden beheert de beheerder de aanleg-, afkeur- en onderhoudsnormering van de spoorweginfrastructuur¹³. Deze gaan uit van de eisen en onderhoudstolerantie waaraan het spoorvoertuig moet voldoen, zodat deze veilig gebruik kan maken van de spoorweginfrastructuur. De beheerder stelt het profiel van vrije ruimte, het kineastische profiel en de technische specificaties vast in zijn veiligheidsbeheersysteem¹⁴, waarover een spoorvoertuig moet beschikken om veilig en betrouwbaar gebruik te kunnen maken de lokale spoorweg .

Bij nieuw materieel dan wel aanmerkelijke verbeteringen, vernieuwingen of wijzigingen aan het materieel, moet de beheerder gehoord worden voordat een indienststellingsvergunning voor voertuigen wordt afgegeven. Hij kan dan bepalen of het voertuig aan de voorwaarde voldoet om op het bestaande spoor te kunnen rijden¹⁵.

Om zijn activiteiten qua veiligheid en de deskundigheid te borgen heeft hij een veiligheidsbeheersysteem. Dit systeem dient op grond van de WLS de volgende basiselementen¹⁶ te bevatten:

¹³ Artikel 9 van de Regeling lokaalspoor

¹⁴ Artikel 9 van de Regeling lokaalspoor

¹⁵ Zie notitie “Referentiekader bij indienststellingsvergunning” edocs nr. 35123

¹⁶ Veiligheidsrichtlijn Richtlijn EU 2016/798 11 mei 2016

Veiligheidsbeheersysteem⁹

- a. een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is;
- b. kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid, en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;
- c. n.v.t.
- d. procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;
- e. procedures en methoden om risico's vast te stellen, risico-evaluaties uit te voeren en risicobeheersmaatregelen te implementeren wanneer er voor de infrastructuur of de interface mens/machine/organisatie nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de exploitatieomstandigheden of de introductie van nieuw materiaal;
- f. programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd, met inbegrip van regelingen inzake lichamelijke en psychologische geschiktheid;
- g. regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties van het spoorwegsysteem;
- h. procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor de configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;
- i. procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;
- j. plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld,
- k. en voorzieningen voor periodieke interne controles van het veiligheidsbeheersysteem. Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen nemen eventueel andere elementen op die noodzakelijk zijn om veiligheidsrisico's te dekken, in overeenstemming met de beoordeling van de risico's die uit hun eigen activiteiten voortvloeien.

Tabel 6 Eisen Veiligheidsbeheersysteem

De beheerder heeft tot slot, op grond van de WIs, bij de uitvoering van zijn taken de verplichting deze af te stemmen met de naast gelegen beheergebieden van weg- en spoorwegbeheerders. Hij moet zorgen voor een veilige uitvoering en moet voorzieningen treffen voor de verkeersveiligheid.

Tot slot, de OVV stelt de beheerder (als de inhoudelijke deskundige) verantwoordelijk voor de veiligheid¹⁷. De veiligheid dient geborgd te zijn door goed onderhoud en de juiste normeringen¹⁸.

¹⁷ Opgenomen in de WIs artikel 19a

¹⁸ 2008 Ontsporing bij RandstadRail en 2010 Metrobrand en metrobotsing Amsterdam 20 februari 2010

9.2 Gemeente

De gemeente heeft onder andere de zorg voor de leefbaarheid en de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Zij stellen daarvoor het Ruimtelijke Ordeningsplan vast. Onderdeel van die verantwoordelijkheid is dat de mobiliteit een plaats moet krijgen in de eerder genoemde ontwikkelingen. De systeemkenmerken van het gewenste openbaar vervoer, dat gevraagd wordt bij die ruimtelijke ontwikkeling, moet als uitgangspunt gelden. Dit geldt ook voor reconstructies in de stad waar al openbaar vervoer aanwezig is,

De gemeente is als eerste verantwoordelijk, maar vooral ook gebaat bij, kwalitatief onderscheidend en veilig openbaar vervoer om de mobiliteit van de stad en haar directe omgeving te waarborgen.

9.3 Wegbeheerder

Op grond van de Wegenwet heeft de gemeente de zorg voor de goede staat van de openbare weg. De gemeente¹⁹ richt de weg in en kan bepaalde verboden of geboden instellen, die beperkingen inhouden voor het verkeer, door een verkeersbesluit (artikel 15 van de Wegenverkeerswet) te nemen. Voor de inrichting van de weg worden in Nederland veelal de richtlijnen van de CROW²⁰ als uitgangspunt genomen.

De Gemeentewet (artikel 149) geeft de gemeenten de bevoegdheid tot het instellen van een Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Hierin wordt onder andere door de gemeenten de veiligheid op de openbare weg geregeld.

De WLS geeft aan dat de wegbeheerder op verzoek van MRDH maatregelen moeten nemen, als veilig verkeer op de lokale spoorweg dit verlangt. Daarnaast is afstemming tussen de wegbeheerder en de MRDH nodig als het gaat om de inrichting van het spoor in de openbare weg of als het spoor raakvlakken heeft met de openbare weg²¹ (het Besluit lokaal spoor).

In het algemeen geldt voor zowel spoor als voor bus: gemeenten stellen de ruimte voor het openbaar vervoer ter beschikking. Zij zijn ook meestal, in juridische zin, eigenaar van de infrastructuur. In overleg met gemeenten worden tracés vastgesteld en de kwaliteit van die tracés bepaald. Dit wil zeggen dat de gemeente uiteindelijk besluit of het openbaar vervoer meerijdt met het wegverkeer of gedeeltelijke (of geheel) een eigen infrastructuur krijgt en hoe de openbare ruimte (tot de toegangen²² tot het openbaarvervoersysteem) wordt ingericht. In het belang van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de regio - en daarmee de bereikbaarheid naar en in de gemeenten - respecteren de gemeenten daarbij zoveel mogelijk de systeemkenmerken van het openbaar vervoer. Indien hiervan moet worden afgeweken kan dit pas na overleg en instemming van de MRDH.

Tot slot, de gemeenten zijn als eerste aansprakelijk voor schade als gevolg van gebreken aan infrastructuur in de openbare ruimte.

¹⁹ In de situatie van de MRDH is dit vrijwel altijd de Gemeente.

²⁰ De CROW is een Nederlandse organisatie die kennis over verkeer en vervoer bundelt en geeft richtlijnen uit voor de inrichting van de openbare weg, het plaatsen van verkeerstekens, etc.

²¹ In voorkomende gevallen betreft het ook de beheerder van waterwegen of spoor dat valt onder een andere beheerder.

²² Denk hierbij aan de toegang tot halte of perron en toegang tot stations die liggen of uitkomen in de openbare ruimte.

9.4 Vervoerder

De vervoerder met tram- en metrovoertuigen dient evenals de beheerder spoorweginfrastructuur een Veiligheidsbeheersysteem (VBS) te hebben (zie tabel 6). Het VBS dient te worden afgestemd met het VBS van de beheerder. Indien vervoerder en beheerder binnen één organisatie werken mag het VBS worden gecombineerd tot een integraal veiligheidsbeheersysteem. De vervoerder is verantwoordelijk voor een veilige bedrijfsvoering en dient de instructies van de beheerder op te volgen en de verkeersregels na te leven.

De vervoerder dient zich ervan te vergewissen dat het voertuig zich in een veilige staat bevindt en zodanig is onderhouden dat het blijft voldoen aan de eisen die de Wet lokaal spoor stelt aan het voertuig. Bij twijfel mag hij het voertuig niet gebruiken. Op grond van het Burgerlijk Wetboek is de vervoerder aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel in verband met het vervoer aan de reiziger overkomen²³.

Voor de vervoerders, met voertuigen anders dan spoorvoertuigen, worden geen eisen gesteld als het gaat om het hebben van een veiligheidsbeheersysteem. Het gedrag van de vervoerder op de weg wordt geregeld in de Wegenverkeerswet. Zo dient hij zorg te dragen voor veilige voertuigen. De vervoerder heeft de verplichting om aan de veiligheidseisen te voldoen, die door de concessie-verlener op grond van de WP 2000 worden gesteld.

9.5 Beheer van materieel

Het beheer van het (spoor-)voertuig wordt niet genoemd in de wet. Het is aan de vervoerder om te controleren of het voertuig gebruikt mag worden. In de situatie van MRDH vallen het vervoer en het beheer van de (spoor-)voertuigen (materieel) onder dezelfde organisatie. De extra waarborgen die de vervoerder heeft, buiten zijn eigen waarnemingen, liggen daarmee besloten binnen de bedrijfsvoering en dus het veiligheidsbeheerplan bij spoorvoertuigen.

Op grond van het Burgerlijk Wetboek is de vervoerder kan de vervoerder zich niet onttrekken van zijn aansprakelijkheid voor schade door dood of letsel van de reiziger veroorzaakt, door beroep te doen op gebrekkigheid of het slecht functioneren van het vervoermiddel of van het materiaal waarvan hij zich voor het vervoer bedient²⁴.

De wegvoertuigen (bus) worden gekeurd volgens de Regeling voertuigen, die valt onder de Wegenverkeerswet.

9.6 Inspectie Leefomgeving en Transport (spoor)

De Inspectie leefomgeving en Transport (hierna: ILT) is door de minister aangewezen als toezichthouder²⁵ op het naleven van de WIs door de vervoerder (met inbegrip van het beheer van de voertuigen) en de beheerder spoorweginfrastructuur.

De ILT doet dit op eigen beweging of op verzoek van de MRDH. De wet schrijft voor, dat de MRDH de ILT daarvoor een vergoeding verstrekt. Voor de uitvoering van dit toezicht door ILT, heeft de MRDH een bestuurlijke overeenkomst gesloten met ILT. Deze overeenkomst is in EC-Rail verband tot stand

²³ artikel 81 BW boek 8

²⁴ artikel 82 tweede lid BW boek 8

²⁵ Besluit aanwijzing toezichthouder Wet lokaal spoor 26 september 2014

gekomen²⁶. De bestuurlijke overeenkomst heeft als doel om invulling te geven en afspraken te maken over de onderlinge relatie en procesgang rondom planning, kwaliteit en totstandkoming van het toezicht. Daarbij is aangegeven dit volgens een overlegmodel te regelen. De overeenkomst is min of meer voor onbepaalde tijd van toepassing. ILT stelt de MRDH op de hoogte van haar bevindingen in een bevindingenrapport of een proces verbaal, indien zij een overtreding constateren.

De ILT beoordeelt de informatiedossiers van de nieuwe spoorinfrastructuur en spoorvoertuigen, of bij aanmerkelijke verbeteringen, vernieuwingen of wijzigingen daarop, voordat er een indienststellersvergunning kan worden afgegeven door de MRDH. ILT verstrekt de MRDH een verklaring waarin wordt aangegeven in hoeverre voldaan wordt aan de WIs of aan de eisen die de MRDH stelt in haar beheervisie en/of beleidsregels.

Bovendien is het de taak van ILT om het VBS van de beheerder en de vervoerder te beoordelen. ILT levert een verklaring waarin wordt aangegeven of het VBS voldoet aan de wet of aan de eisen die de MRDH stelt in haar beheervisie en/of beleidsregels. Dit doet ILT voordat een beheerder kan worden aangewezen of de vervoerder een veiligheidscertificaat krijgt (één maal per vier jaar).

In de bestuursovereenkomst wordt aangegeven dat het toezicht plaats vindt volgens het principe van Systeemtoezicht. Systeemtoezicht richt zich vooral op procedures en processen.

9.7 Burger – Reiziger

De burger kan aangesproken worden op en is verantwoordelijk voor zijn gedrag. Hij hoort zich aan de wet te houden. Denk hierbij in het bijzonder de Wegenverkeerswet (reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) maar ook aan de huisregels van de vervoerder, zodra hij een reiziger is (WP 2000) en aan Burgerlijk Wetboek waarin aangegeven wordt dat hij niet nalatig mag zijn of schuld mag hebben aan schade(-letsel). Hij dient de instructies van de vervoerder op te volgen (WP 2000). Het gedrag van de burger is mede bepalend voor de veiligheid, niet voor niets wordt bij verkeerseducatie van 'Nul een punt' gemaakt. Het veiligheidskader heeft enkel betrekking op de veiligheid van personen tegen gevaren waar zij zich zelf niet tegen kunnen wapenen of waar ze zich zelf onbedoeld of onbewust aan bloot stellen.

²⁶ Bestuurlijke overeenkomst Toezicht lokaal spoor november 2015 BC Va van 21 sep. 2015 edoc nr 24264

9.8 Conclusie

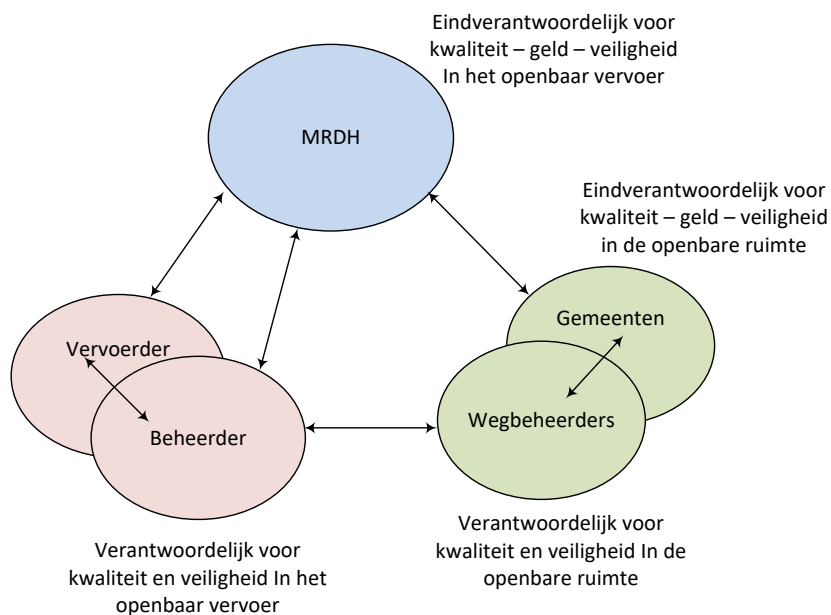
De wetgeving beschrijft verantwoordelijkheden die een publiek lichaam, beheerder of een vervoerder heeft als het gaat om de veiligheid en het beheer en onderhoud. Er is verschil in wetgeving tussen spoor en weggebonden verkeer. Er is geen scherpe lijn te trekken waar de verantwoordelijkheid van de één begint en de ander ophoudt. Er mag geen gat vallen in de verantwoordelijkheden die tussen de gemeenten, vervoerders, beheerders en de MRDH zou kunnen bestaan. De overlappings zijn in tabel 7 weergegeven.

Hierin wordt aangegeven wie eindverantwoordelijk is (V), wie verantwoordelijk is voor de correcte uitvoering (U), wie verantwoordelijk is voor een correct advies (A), wie voor een correct normenkader (N) en wie verantwoordelijk is voor het toezicht (T).

De grootste overlap ligt tussen de verantwoordelijkheden die de MRDH heeft voor het openbaar vervoer en de gemeenten voor de openbare ruimte. Het is het terrein waarop alleen door goede samenwerking, communicatie en afspraken kan worden voorkomen dat onduidelijkheden ontstaan over “wie leidend is in welke situatie”.

Als voorbeeld: De gemeente/wegbeheerder is verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid, de MRDH voor de spoorveiligheid, de Wet lokaal spoor betreft daar ook het overige verkeer (anders dan spoorvoertuigen) bij. Vergelijkbare situaties kunnen optreden bij nieuwe technische ontwikkelingen in geval van niet spoor gebonden openbaar vervoer.

Openbaar vervoer staat niet op zichzelf, het bevindt zich in de openbare ruimte en heeft daar direct invloed op. Met dit - en voorgaande - in gedachten zal in het vervolg gesproken worden over de verantwoordelijkheden die partijen hebben in het openbaar vervoer en voor de verkeersveiligheid.



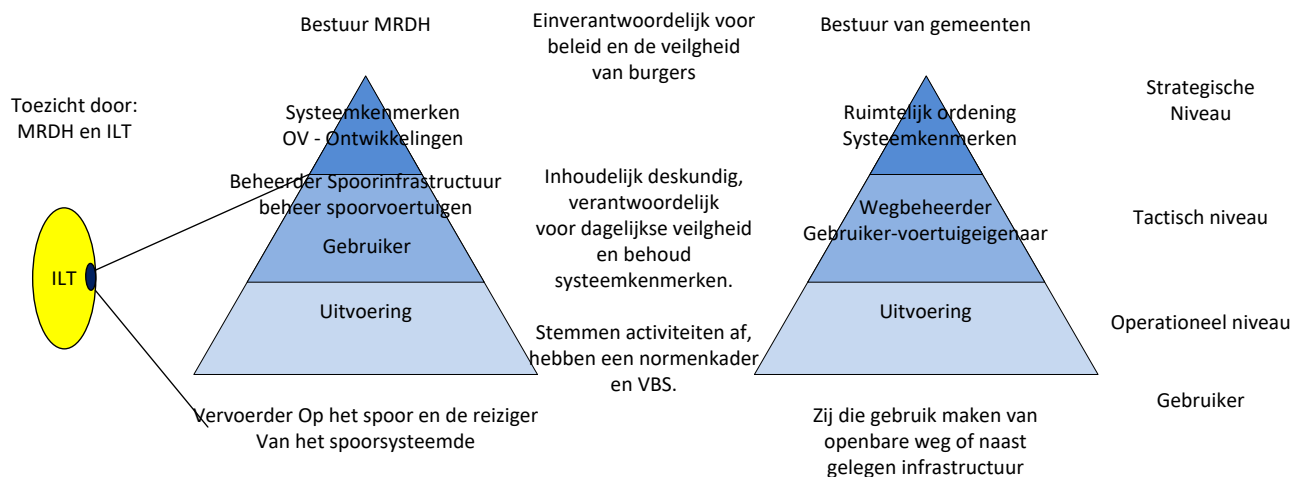
| Overlappingsen of gemeenschappelijk taken en verantwoordelijkheid voor Veiligheid | | | | | | | |
|---|------|-----------|--------------------|------------------------|------------|-------|--|
| V = verantwoordelijk U = uitvoering T = toezicht N = normering A = advies | MRDH | Gemeenten | Beheerder Infra | Beheerder Materieel | Vervoerder | ILT | |
| ALGEMEEN | | | | | | | |
| Beleidsrisico inventarisatie: analyse - beheersmaatregelen - monitoren - acteren | V | V | | | | | |
| Kaders zoals Beleidsregels / APV | V | V | U | U | U | T | |
| CONCESSIE | | | | | | | |
| Opdracht verstrekken voor de uitvoering van de veilige exploitatie, met inbegrip van prestatie eisen | V | | U | U | U | T | |
| Opdracht verstrekken voor de uitvoering van het beheer van de concessie aan de beheerder en Weg- beheerder (aandacht voor de onderhoudsgrenzen) | V | V/U | U | | A | T | |
| Opdracht verstrekken voor de uitvoering van het beheer van (spoor-) materieel | V | | A | U | A | T | |
| Beleidsrisico inventarisatie – analyse maatregelen – monitoren – acteren | V | V | | | | | |
| Risico beheersing op inhoud van het VBS | | | V/U | V/U | V/U | T | |
| Verstrekken van vergunningen | V | | U | U | U | T/A | |
| RUITELIJKE ORDENING | | | | | | | |
| Voorwaarde voor openbaar vervoer | N/A | V | A | | A | | |
| PROJECTEN | | | | | | | |
| Opdracht verstrekken voor de uitvoering van nieuwe infrastructuur projecten (incl. busbanen, laadpalen, etc) | V | V | N/A | | A | A | |
| Opdracht verstrekken voor de uitvoering van materieel projecten t.b.v. het openbaar personenvervoer | V | | N/A | N/U | A | | |
| Infrastructuur inrichting en vaststellen van snelheden, seinen, verkeerstekens etc. | V/A | V/A | A | | A | | |
| Opdracht verstrekken voor de uitvoering van vervangingsprojecten | V | V | U | U | A | | |
| VERGUNNING & HANDHAVEN (spoor) | | | | | | | |
| Indienststellingsvergunning infra/materieel | V/U | A | A | | | T | |
| Vergunning voor werken in de openbare ruimte | V | V | U | | A | T | |
| Handhaven vergunningen | V | V | A/T* | | A/T* | A/T** | |
| <i>T* = melden aan ILT en/of Politie van overtredingen T** = maken van een procesverbaal</i> | | | | | | | |

Tabel 7 Taken en verantwoordelijkheid globaal voor de veiligheid

10 Verantwoordelijkheden van MRDH voor veiligheid

In het vorige hoofdstuk is de overlap van verantwoordelijkheden aangegeven. Daarbij is een overlap bij de eindverantwoordelijkheid (strategisch niveau) tussen gemeenten en MRDH waar te nemen. De gemeente in haar verantwoordelijkheden als eigenaar en wegbeheerder van de openbare ruimte, die zij beschikbaar stelt voor het openbaar vervoer (en de toegang daartoe). Raakvlakken zijn er tussen de eindverantwoordelijkheid (strategisch niveau), de uitvoeringsverantwoordelijkheid (tactisch/ operationeel) en de opdrachtgever/opdrachtnemer relatie binnen een concessie. Bij projecten ligt de verantwoordelijkheid voor een duurzaam veilig gebruik bij een goede overdracht van opdrachtnemer naar de opdrachtgever en van opdrachtgever naar beheerder.

De MRDH en het bestuur van de gemeenten acteren beide op het strategisch niveau en geven beide sturing op het tactische niveau. De uitvoering op het tactische niveau wordt verzorgd (in opdracht van MRDH) door de wegbeheerder, vervoerder en beheerder van voertuigen. De gemeenten hebben binnen de eigen organisatie ook de verantwoordelijkheden van wegbeheerder, die op het zelfde niveau acteert als de beheerder van de spoorinfrastructuur.



Figuur 4 Activiteiten drie niveaus

MRDH heeft binnen deze context de volgende verantwoordelijkheden:

10.1 Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot gemeente

De fysieke veiligheid in het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en MRDH.

Het openbaar vervoer kent verschillende kwaliteitskenmerken, ook wel systeemkenmerken²⁷. Binnen deze systeemkenmerken moet de veiligheid gewaarborgd zijn en blijven.

Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang met de systeemkenmerken en het behoud van het daarbij behorende veiligheidsniveau te ontwikkelen. De MRDH kan hierbij faciliteren.

²⁷ Zie Systeemkenmerken openbaar vervoer (edoc 40746)

De MRDH zal in overleg met gemeenten moeten organiseren dat verbeteringen van de veiligheid een plaats krijgt in een periodiek overleg. Zodanig dat:

- kan worden ingespeeld op wijzigingen in de omgeving van het openbaar vervoer waarbij de kosten voor de veroorzaker zijn;
- eventuele onveilige situaties worden onderkend en worden weggenomen, waarbij ook ieder de kosten van zijn bijdrage draagt (bijvoorbeeld: gemeente voor de verkeersmaatregelen, MRDH voor het spoordeel);
- er een escalatie niveau is indien vervoerder/beheerder en wegbeheerder niet tot overeenstemming kunnen komen.

De MRDH stemt het verstrekken van vergunningen in kader van artikel 12 WIs “vergunning voor werkzaamheden in de omgeving van het spoor” af met het gemeentelijk proces van vergunningverlening.

Als de gemeente bij projecten gedelegeerd opdrachtnemer is, is het de verantwoordelijkheid van de MRDH om in haar afspraken met de gemeente het volgende te regelen:

- dat het (veiligheids-)normenkader van de beheerder onderdeel is van het programma van eisen dat de gemeente gebruikt voor de aanbesteding en of uitvoering van het project;
- de overdracht van het project aan de beheerder en het vullen van het informatiedossier een uitvoeringsverantwoordelijkheid is van de gemeente²⁸;
- de beheerder vroegtijdig betrokken moet worden bij het project (zie 6.3);
- voor die onderdelen die een beoordeling van de Independent Safety Assessment noodzakelijk maakt, dit ter ondersteuning van een veiligheidsverklaring van ILT, wordt verzorgt door de gemeente.

10.2 Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot de beheerder spoorweginfrastructuur

Naast de toezichthoudende taken van MRDH op de activiteiten en prestaties van de beheerder, ziet de MRDH als onderdeel van haar verantwoordelijkheid om permanente aandacht te vragen voor de veiligheidscultuur binnen de organisatie van de beheerder. Ook het risicomanagement moet regelmatig op de agenda komen zodat MRDH weet heeft welke risico's afdoende zijn afgedekt en waar extra aandacht vanuit de MRDH nodig is.

De vergunningverlening voor het mogen werken in de omgeving van het spoor, artikel 12 van de WIs, is gemandateerd aan de beheerder. Hiermee ondersteunt de MRDH de taken van de beheerder en kan de beheerder maximaal invulling geven aan de verantwoordelijkheid die hij heeft voor de dagelijkse veiligheid en continuïteit van het spoorstelsel. Dat kan door de voorwaarden die hij kan opnemen in de vergunning en de bepaling van de periode van uitvoering, die hij afstemt met de aanvrager. MRDH blijft voor het verstrekken van deze vergunning verantwoordelijk en moet de kwaliteit van de vergunningverlening aantoonbaar blijven bewaken.

²⁸ Formele overdracht zal zijn aan de MRDH de praktische overdracht aan de beheerder die moet verklaren het beheer op zich te nemen voordat de formele overdracht aan MRDH kan plaats vinden.

De normering van de beheerder is uitgangspunt voor het programma van eisen en het ontwerp. Bij nieuwbouwprojecten is vroegtijdige betrokkenheid van beheerder van belang. Hij betreft zo nodig de ILT. De projectorganisatie zal daar expliciet op gewezen moeten worden door de MRDH.

MRDH moet met de beheerder en de ILT afstemmen bij welke informatiedossiers en op welke onderdelen een beoordeling van de Independent Safety Assessment noodzakelijk is. De MRDH draagt er zorg voor dat de gedelegeerd opdrachtgever en/of opdrachtnemer van het project hierover wordt geïnformeerd.

10.3 Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot vervoerder en beheerder materieel

Naast de toezichthoudende taken van de MRDH op de activiteiten en prestaties van de vervoerder en de beheerder materieel (voertuigen), vraagt MRDH permanent aandacht voor de veiligheidscultuur. Ook het risicomanagement moet regelmatig op de agenda komen zodat MRDH weet heeft welke risico's afdoende zijn afgedekt en waar extra aandacht vanuit de MRDH nodig is.

Als uitgangspunt hanteert MRDH dat de beheerder materieel het project als gedelegeerd opdrachtgever en/of opdrachtnemer uitvoert²⁹. MRDH moet met de beheerder materieel en de ILT afstemmen bij welke informatiedossiers en op welke onderdelen een beoordeling van de Independent Safety Assessment noodzakelijk is. De MRDH draagt er zorg voor dat de gedelegeerd opdrachtgever en/of opdrachtnemer van het project hierover wordt geïnformeerd.

10.4 Verantwoordelijkheden MRDH in relatie tot ILT

De verantwoordelijkheden die MRDH in relatie tot de ILT inneemt is het afstemmen van toezicht. ILT is verantwoordelijk voor de kwaliteit en kwantiteit van het toezicht en de te geven adviezen in de verklaring nodig voor het verstrekken van vergunningen voor indienststelling, veiligheidscertificaten en het aanwijzingen van een beheerder. De MRDH is verantwoordelijk voor het geven van opvolging aan de bevindingen van ILT tijdens het toezicht en het advies van ILT naar aanleiding van de beoordeling van informatiedossiers, voordat een dienststellingsvergunning wordt verstrekt. Als MRDH van dat advies afwijkt, dient zij dat te onderbouwen.

Bij complexe projecten is vroegtijdige betrokkenheid van ILT van belang. Het betrekken van ILT is een taak van de beheerder die een indienststellingsvergunning aanvraagt. Het project zal daar op gewezen moeten worden door de MRDH. Met ILT, de beheerder spoorweginfrastructuur en de beheerder materieel moet door MRDH worden afgestemd bij welke informatiedossiers en op welke onderdelen een beoordeling van de Independent Safety Assessment noodzakelijk is. De MRDH draagt er zorg voor dat de gedelegeerd opdrachtgever of opdrachtnemer van het project hierover wordt geïnformeerd.

Om ILT maximaal de mogelijkheid te geven haar verantwoordelijkheden te kunnen invullen, hecht de MRDH eraan dat ILT feitenonderzoek doet naar oorzaak van ongevallen en incidenten. Hieraan wordt invulling gegeven door ILT opdracht te verstrekken voor een 24/7 piketdienst. Bij grote incidenten is

²⁹ De mate waarin de beheerder zelfstandig acteert in het project maakt dat hij gedelegeerd opdrachtgever is of opdrachtnemer.

ILT voor MRDH de eerst aangewezen om samen met de vervoerder onderzoek te doen naar de oorzaak van het incident. Daarom heeft de bestuurscommissie van de vervoersautoriteit van de MRDH de procedure “Melden van - en opvolging bij incidenten, onderzoek naar oorzaak en toedracht” vastgesteld op 5 juli 2017 en ILT de opdracht verstrekt voor de piketdienst. ILT heeft in 2022 aangegeven deze piketdienst niet meer te kunnen uitvoeren. Discussie over het vervolg loopt nog.

11 Afkortingen en definities

| | |
|----------------------|--|
| ALARP | As low as reasonable practicable (wenselijk, haalbaar en betaalbaar) ³⁰ |
| APV | Algemene Plaatselijke Verordening |
| BDU | Brede Doel Uitkering |
| Beheer: | Activiteiten door een asset manager, in algemene zin; |
| Beheerder: | beheerder van de spoorinfrastructuur (in de zin van de Wet lokaal spoor); |
| Beheerder materieel: | Beheerder van de spoorvoertuigen |
| BW | Burgerlijk Wetboek |
| EC-Rail | Expertise Centrum Rail, samenwerking in CROW verband tussen Vervoersregio Amsterdam, Provincie Utrecht en MRDH |
| Fysieke Veiligheid: | De mate waarin personen in of in de omgeving een risico lopen schade, verwondingen op te lopen of de dood te vinden, als gevolg van een ongeval; |
| HTM | Vervoersbedrijf Haagsche Tramweg Maatschappij |
| ILT | Inspectie Leefomgeving en Transport |
| In en rond het OV | Openbaar vervoer staat niet op zichzelf; het bevindt zich in de openbare ruimte en heeft daar direct invloed op; |
| ISA | Independent Safety Assessor of Assessment |
| ITS | Intelligente Transport Systemen |
| NCTV | Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid |
| Openbare weg: | De openbare is een weg die vrij voor ieder toegankelijk is (Wegenwet); |
| OV | Openbaar vervoer |
| OVV | Onderzoeksraad Voor Veiligheid, werkt op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad Voor Veiligheid van 1 februari 2005 |
| Publieke domein: | Het gebied vrij toegankelijk voor burger en reiziger; |
| RAMS | Reliability, Availability, Maintainability en Safety ofwel betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid en veiligheid. |
| Reiziger: | Een persoon die zich verplaatst tussen twee verblijfsgebieden in; |
| Reiziger OV: | De burger die gebruikt maakt van het openbaar vervoer. Dit is vanaf het moment dat hij in het station is of op een halte staat met de intentie te gaan reizen met het openbaar vervoer en daarvoor ook geldig ov-chipkaart in bezit heeft tot het moment dat hij het station of de halte weer verlaat; |

³⁰ Definitie van Ministerie van Verkeer en Waterstaat juni 2010 Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven met spoor
Derde Kadernota Railveiligheid

| | |
|---------------------|--|
| RET | Vervoersbedrijf Rotterdam Electriscbe Tram |
| Risicomanagement: | Bedrijfsproces van: integrale risicoanalyse, vastleggen van beheersmaatregelen, het implementeren ervan en vervolgens monitoren en evalueren, uitvoeren van een update van de risicoanalyse |
| RVV 1990 | Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, Besluit van 26 juli 1990 |
| Safety: | Het streven om ongewenste gebeurtenissen, zoals rampen, systeem- of procesfouten of menselijk falen, zo veel mogelijk te voorkomen; |
| Security: | Het weerstand bieden tegen opzettelijke verstoringen. Dit kan ontstaan door opzettelijk menselijk handelen, waarbij er diverse gradaties mogelijk zijn, in ernst oplopend van overlast en vandalisme tot criminele handelingen, sabotage en terrorisme; |
| Sociale veiligheid: | Veiligheidsbeleving van reizigers en personeel in relatie tot de omgeving; |
| Spoorveiligheid: | Spoorwegveiligheid is het geheel aan maatregelen dat is of wordt getroffen, ter voorkoming van gevaar in en door het spoorstelsel. De mate waarin personen in of in de omgeving een risico lopen schade, verwondingen op te lopen of de dood te vinden, als gevolg van het spoorstelsel; |
| Strategische asset: | Alle Assets die van wezenlijk belang zijn voor de uitvoering van de Concessie en diensgevolge overgedragen moeten worden naar de volgende concessie (Concessie Rail); |
| SWOV | Stichting Wetenschappelijk instituut voor Onderzoek Verkeersveiligheid |
| Systeemkenmerk: | Zoals beschreven in notitie Systeemkenmerken in het openbaar vervoer |
| VBS | Veiligheidsbeheersstelsel (ook wel Veiligheidsmanagementsstelsel) |
| Veiligheid: | Een toestand waarin stelsels, processen, personen of objecten redelijkerwijs beschermd zijn tegen ongelukken, aantasting of schade of de dreiging daarvan (ook wel safety en security inspanningen samen); |
| VEMT | Veiligheidsvereisten voor tram- en metrotunnels: aanbevelingen voor kaderstelling en regelgeving, 2002 |
| Verkeersveiligheid: | De mate waarin verkeersdeelnemers een risico lopen schade, verwondingen op te lopen of de dood te vinden, door deel te nemen aan het verkeer; |
| Wegbeheerder: | De gemeente die op grond van de Wegenwet en Algemene Wet Bestuursrecht verantwoordelijk is voor de veiligheid van de burgers en bezoekers van de gemeente; |
| Weggebruiker: | In de zin van de RVV 1990: "voetgangers, fietsers, bromfietzers, bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, van een motorvoertuig of van een tram, ruiters, geleiders van rij- of trekdieren of vee en bestuurders van een bespannen of onbespannen wagen". |
| Wls | Wet lokaalspoor van 10 juli 2013 ingegaan op 1 december 2015 en haar onderliggende besluiten en regelingen zie ook "Wat behelst de Wet lokaal spoor" edocs 39204. |

WP 2000

Wet personenvervoer 2000 ingegaan op 14 december 2000, en haar onderliggende besluiten en regelingen.