



Jaarrapportage Railveiligheid 2023

CONCEPT

17 juli 2024

COLOFON

Datum 17 juli 2024

Opgesteld door Huub Schous

Vastgesteld door

Versie Concept 0.5

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE.....	3
SAMENVATTING	4
1 WET LOKAAL SPOOR	5
1.1 TOEZICHT EN HANDHAVING.....	6
1.2 VERGUNNINGEN	7
1.3 KEURINGEN VEILIGHEIDSFUNCTIONARISSEN	8
1.4 OVERLEG VEILIGHEID.....	8
1.5 SAMENWERKING MET ANDERE DECENTRALE OVERHEDEN	9
2 STATISTISCHE INFORMATIE	10
2.1 VEILIGHEIDSRAPPORTAGES	10
2.2 VERLEENDE VERGUNNINGEN WET LOKAAL SPOOR	15
3 INCIDENTENONDERZOEK.....	17
3.1 MELDINGEN BIJZONDER VOORVAL	17
3.2 UITGEVOERDE ONGEVALSONDERZOEKEN	17
4 PROJECTEN.....	19
4.1 AMSTELTRAM	19
4.2 ZUIDASDOK	20
4.3 CAPACITEITSTOEDELING	20
4.4 NIEUWE SPOORVOERTUIGEN GVB.....	21

SAMENVATTING

Deze rapportage betreft de railveiligheid van het tram- en metrosysteem van de Vervoerregio Amsterdam over het jaar 2023. Over het geheel gezien kunnen we concluderen dat veiligheid van de lokale spoorwegen binnen het gebied van de Vervoerregio een stabiel beeld vertoont.

Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Als gevolg hiervan worden vergunningen om te mogen werken in of nabij het spoor verleend op basis van de Omgevingswet en niet meer op basis van de Wet lokaal spoor (Wls). De Vervoerregio en GVB Infra hebben een aansluiting gekregen op het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) om de vergunningen te kunnen verlenen volgens het nieuwe regime en dat loopt goed.

Ongevallen

Vergeleken met de twee voorgaande jaren zijn de incidenten met reizigers op het perron en in het station toegenomen, maar niet zo hoog als in de jaren voor covid-19. Een verklaring kan zijn dat er een toename van reizigers is na het afschaffen van de covid-19 maatregelen in Nederland. Afgelopen jaar is het aantal Stop Tonend Sein (STS) passage bij de tram door maatregelen van GVB afgenomen. Bij de metro zien we een trendbreuk naar beneden sinds Alstom de software van het beveiligingssysteem heeft aangepast.

In 2023 deden zich twee ongevallen voor met fataal letsel waarbij een tram betrokken was: één in februari aan de Arlandaweg en één in december in de Molukkenstraat.

Projecten

De aanleg van de Uithoornlijn is voorspoedig verlopen. Er is zelfs nog in de Legmeerpolder in Amstelveen een opstelsterrein gebouwd met een aantal faciliteiten voor het onderhoud van de voertuigen van GVB die op deze lijn rijden. Op 22 januari is er een indienststellingsvergunning verleend en de aanleg gaat midden 2024 in exploitatie.

Het project capaciteitsmanagement is in december succesvol afgerond. Met de afronding van het project zijn er kaders opgesteld waaraan een Tijdelijk Buiten Gebruik Name (TBGN) getoetst wordt door de TBGN-commissie. Er is geconcludeerd dat voor bepaalde situaties onderhoud efficiënter kan worden uitgevoerd en dat TBGN's ook toegepast kunnen worden voor structurele onderhoud. Daarnaast is er een beter inzicht in de materie ontstaan en overeenstemming bereikt tussen de Vervoerregio, GVB RIB en GVB Exploitatie.

GVB heeft op basis van aanbesteding een serie nieuwe metro's in bestelling genomen. Op 2 februari 2023 is de definitieve vergunning verleend voor de eerste metrovoertuig M7. Inmiddels (stand juli 2024) zijn er 22 vergunningen voor deze nieuwe spoorvoertuigen verleend.

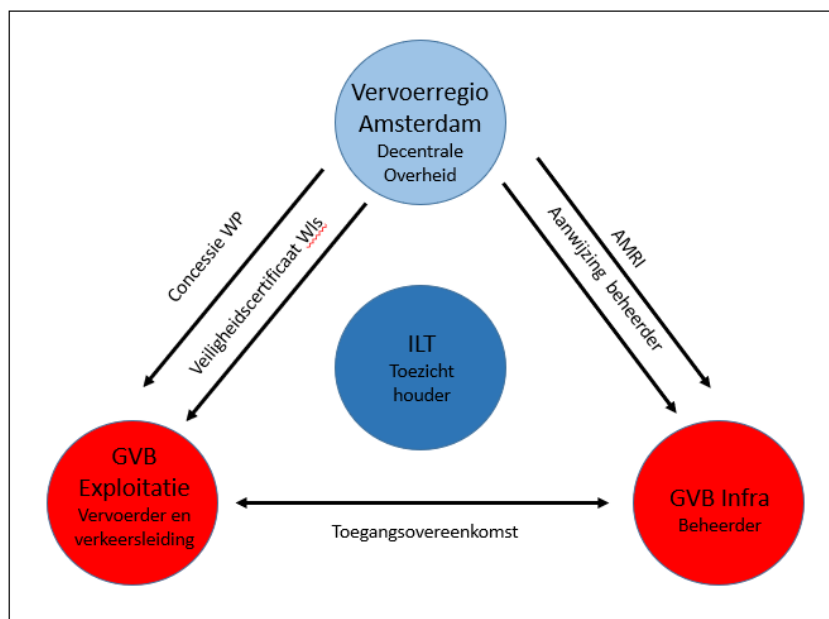
In 2023 is het project 17G gestart dat zich focust op de aanbesteding van nieuwe tramvoertuigen. De toepisen zijn op papier gezet en de verwachting is dat de trams medio 2024 worden besteld.

1 WET LOKAAL SPOOR

Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor (Wls) in werking getreden. Deze wet heeft uitsluitend betrekking op lokale spoorwegen, dat wil zeggen: metro en tram. De Wls stelt specifieke eisen aan gedeputeerde staten, respectievelijk het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000. Dat laatste betreft de Vervoerregio Amsterdam (hierna te noemen Vervoerregio) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) in deze rapportage verder aangeduid als decentrale overheid. Ook stelt de wet eisen aan de vervoerder en de beheerder (van de lokale spoorweginfrastructuur).

In november 2020 heeft het dagelijks bestuur aan GVB Exploitatie een veiligheidscertificaat verleend op grond waarvan GVB kan opereren als vervoerder. In december 2021 heeft het dagelijks bestuur GVB Infra met ingang van 1 januari 2022 aangewezen als beheerder.

Naast deze drie genoemde entiteiten kent de Wls nog de toezichthouder. Dat is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).



Schema 1. Wls Vervoerregio Amsterdam

1.1 TOEZICHT EN HANDHAVING

Volgens de Wls wordt het toezicht op de wet uitgevoerd door ILT, terwijl de handhaving een verantwoordelijkheid is van de decentrale overheid. In ons geval is dat het dagelijks bestuur.

1.1.1 Toezicht

ILT is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als toezichthouder voor lokale spoorwegen. De wetgever heeft drie hoofdtaken bij de toezichthouder belegd:

1. het afgeven van een verklaring als onderdeel van een aanvraag voor een vergunning voor nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur en voertuigen;
2. afgeven van verklaringen over het veiligheidsbeheersysteem van de vervoerder en beheerder van de railinfrastructuur ten behoeve van het verstrekken van een veiligheidscertificaat voor de vervoerder en het aanwijzen van de beheerder;
3. het uitoefenen van toezicht op de werkzaamheden die worden uitgevoerd door de vervoerder en de beheerder volgens een overeengekomen meerjarenplan of aanvullend op verzoek van de Vervoerregio.

In een bestuursovereenkomst tussen de Vervoerregio en ILT zijn in 2015 nadere afspraken over de uitvoering van de wettelijke taken gemaakt.

1.1.2 Handhaving

De Wls geeft het dagelijks bestuur de bevoegdheid te handhaven door het opleggen van een last onder bestuursdwang of dwangsom en het opleggen van een bestuurlijke boete. Samen met de andere decentrale overheden met lokale spoorwegen, MRDH en de provincie Utrecht, zijn een handhavingsbeleid en beleidsregels voor het opleggen van een bestuurlijke boete opgesteld. Deze zijn in november 2015 door het dagelijks bestuur vastgesteld.

In 2023 is het niet nodig geweest om handhavend op te treden door middel van een last onder bestuursdwang of het opleggen van een bestuurlijke boete.

1.1.3 Jaarlijks thema voor toezicht

Het toezicht door ILT vindt plaats aan de hand van thema's. Dat zijn er 4, waarbij elk jaar een thema wordt onderzocht.

ILT heeft in overleg met de Vervoerregio een toezichtplan opgesteld. Voor 2023 is voor de volgende thema's gekozen:

- toezicht op infrastructuur;
 - beheersing informatie en kwaliteitsborging,
 - informatiestromen,
 - kwaliteitsnormen,
 - vastleggen meetgegevens en uitgevoerd onderhoud,
 - uitbestede werk dat na afloop door GVB Infra in beheer worden genomen,
 - wisselreiniging op het tramnetwerk,
 - fysiek inspecteren van sporen en wissels,

- toezicht op materieel;
 - loggingssystemen in metrovoertuigen, waaronder het onderhoud daarvan alsmede de bevoegdheid tot het uitlezen van deze gegevens,
 - verantwoordelijkheid verkeersregelininstallaties, beheer en onderhoud van de apparatuur aan boord van de tramwagens alsmede de interactie tussen baan- en boordapparatuur,
- toezicht op vervoerproces en operaties;
 - eerste rit schouw bij de metro,
 - procedure tram bij verstoorde verkeersregelininstallaties,
- toezicht op art. 12 WIs;
 - het proces van vergunningverlening van aanvraag tot afgifte.

Het toezicht is opgebouwd uit de volgende stappen:

- systeeminspectie; een administratieve controle van de bedrijfsprocessen (w.o. het veiligheidsbeheersysteem) en bijbehorende handboeken op locatie;
- bedrijfsinspectie; een inspectie bestaande uit het toetsen van de procedures uit b.v. de handboeken op het toepassen in of de werking van die procedures in de praktijk;
- reality check; een steekproefsgewijze controle van infrastructuur, materieel en personeel.

Als gevolg van dit toezicht ontving de Vervoerregio in 2023 van ILT 5 inspectieverslagen van systeeminspecties en 11 afhandelingsbrieven van bedrijfsinspecties. Er werden geen ernstige onregelmatigheden geconstateerd. De inspectieverslagen en afhandelingsbrieven worden door de Vervoerregio altijd met de beheerder en de vervoerder besproken in het Veiligheidsoverleg.

De totale kosten voor dit wettelijk verplichte toezicht is gebaseerd op het aantal kilometers spoor in de Vervoerregio (345 km), het aantal beheerders (1) en het aantal vervoerders (1) en bedroeg in 2023 in totaal € 134.167,-.

1.2 VERGUNNINGEN

Op basis van de Wet lokaal spoor verleent het dagelijks bestuur vergunningen voor het indienststellen van nieuwe of gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen. Deze vergunningen worden verleend door de Vervoerregio zelf en zijn gericht aan GVB als beheerder (infra) of vervoerder (voertuigen).

Eveneens op basis van de Wet lokaal spoor is het de bevoegdheid van het dagelijks bestuur om vergunningen te verlenen om te mogen werken in of nabij het spoor. Deze activiteit is gemandateerd aan GVB Infra omdat de beheerder de meest gereede partij is om dit te doen. De beheerder weet immers precies wat er gaande is op zijn netwerk en kan zodoende de werkzaamheden beter inplannen dan de Vervoerregio.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De vergunningen om te mogen werken in of nabij het spoor worden sindsdien verleend op basis van de Omgevingswet en niet meer de Wet lokaal spoor. Dit heeft onder meer tot gevolg dat de Vervoerregio en GVB Infra een aansluiting moesten krijgen op het digitaal stelsel omgevingswet (DSO). Deze overgang verliep om juridische en technische redenen nogal stroef, maar werd toch op tijd gerealiseerd. Sinds 1 januari 2024 worden de vergunningen verleend volgens het nieuwe regime en dat verloopt goed.

1.3 KEURINGEN VEILIGHEIDSFUNCTIONARISSEN

Werknemers van GVB die een veiligheidsfunctie uitoefenen (tram- en metrobestuurders alsmede verkeersleiders) moeten een medisch- en psychologisch onderzoek ondergaan. De keuringseisen en het keuringsprotocol zijn op 17 juni 2020 door het dagelijks bestuur vastgesteld. Hier is over 2023 geen wijziging te melden.

1.4 OVERLEG VEILIGHEID

Met betrekking tot railveiligheid vindt binnen de Vervoerregio overleg plaats in de volgende drie gremia:

- Voorportaaloverleg, eens per twee weken, GVB Exploitatie, GVB Infra en Vervoerregio;
- Veiligheidsoverleg concessie Amsterdam, eens per vier weken, GVB Exploitatie, GVB Infra, Ingenieursbureau gemeente Amsterdam en Vervoerregio;
- Safety Board, eens per vier weken, GVB Exploitatie, GVB Infra, Vervoerregio en alle Safety Managers van lopende projecten.

Sinds 2017 vindt eens per kwartaal veiligheidsoverleg plaats met de vervoerders van de busconcessies, dat zijn Connexxion, EBS en GVB.

Voorportaaloverleg

Het Voorportaaloverleg is een vooroverleg voor de Safety Board en een afstemoverleg: het is informeel en vaak erg inhoudelijk. Er worden geen notulen gemaakt. Wel wordt vanuit het Voorportaaloverleg vaak een memo met adviezen naar de Safety Board verzonden. ILT krijgt daar ter informatie een afschrift van.

Veiligheidsoverleg concessie Amsterdam

Het Veiligheidsoverleg is formeel en daar worden notulen van gemaakt. Onderwerpen die hier besproken worden zijn onder meer:

- vaststellen of wijzigingen aan de railinfrastructuur of aan spoorvoertuigen vergunningplichtig zijn vanuit de WIs;
- voorbereiden van stukken voor de Safety Board;
- activiteiten van ILT binnen de Vervoerregio;
- kwartaalverslag veiligheid GVB Exploitatie en GVB Infra;
- gevaarlijke verkeerssituaties;
- recente incidenten.

Safety Board

Het dagelijks bestuur heeft in november 2021 de Safety Board ingesteld. De Board richt zich op het adviseren en monitoren van de veiligheidsaspecten van de activiteiten die samenhangen met metro en tram systemen. De Safety Board is belast met de volgende taken en bevoegdheden:

- het monitoren van de effectiviteit van de veiligheidsbeheersystemen van GVB Exploitatie en GVB Infra;
- adviseren van het dagelijks bestuur over vergunningaanvragen bij nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur of voertuigen;
- vaststellen van de hazard logs metro en tram;
- adviseren over de aanstelling van Independent Safety Assessors (ISA's);
- gevraagd en ongevraagd adviseren over veiligheidssituaties betreffende metro en tram.

De Safety Board draagt bij aan het creëren van een gezamenlijk beeld van veiligheid op en rond de lokale spoorwegen. Dat is als positief ervaren voor de samenwerking en zorgt voor korte lijnen tussen de veiligheidsexperts bij de verschillende organisaties.

1.5 SAMENWERKING MET ANDERE DECENTRALE OVERHEDEN

Overheden en bedrijven in de OV-sector kennen elkaar en er is altijd sprake van overleg, al dan niet op persoonlijke titel. Een deel van dit overleg is geformaliseerd. Dat betreft voor de Vervoerregio de samenwerking in DOVA verband.

DOVA netwerk tram en metro

Naast de Vervoerregio zijn er nog twee decentrale overheden met lokale spoorwegen. Dat zijn de MRDH en de provincie Utrecht. Daarom is aansluiting gezocht bij deze overheden. Deze activiteiten vinden plaats onder de vlag van het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA), netwerk tram en metro. CROW faciliteert deze bijeenkomsten. Er is een werkgroep, die zich bezig houdt met lokale spoorwegen in zijn algemeenheid en een themawerkgroep veiligheid die zich specifiek bezig houdt met railveiligheid binnen de lokale spoorwegen.

Binnen het DOVA netwerk tram en metro zijn in 2023 de volgende onderwerpen aan de orde geweest:

- toegankelijkheid tot het OV (werkgroep);
- nieuwe spoorwegwetgeving (werkgroep);
- goed opdrachtgeverschap (werkgroep);
- benchmark assetmanagement (werkgroep);
- CROW-Richtlijn inpassing tram in stedelijke omgeving (themawerkgroep VH);
- piket door ILT (themawerkgroep VH);
- vormgeving MBV-formulieren ILT (themawerkgroep VH);
- afdwingen maximale snelheid voor trams, met een presentatie van het systeem SIMOVE door collega's van Metro Tenerife (themawerkgroep VH).

Op 19 juni 2023 werd op de dag van het OV in Utrecht een presentatie verzorgd door twee leden van de werkgroep met als onderwerp: 'Vanzelfsprekend OV in de stad - hoe krijg je de tram goed ingepast'.

2 STATISTISCHE INFORMATIE

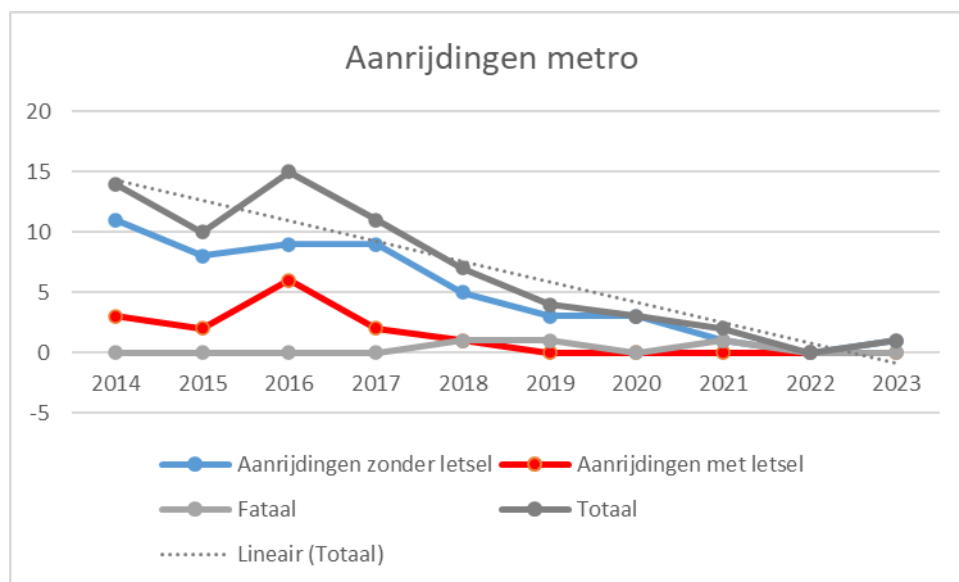
De statistische informatie is gebaseerd op meldingen vanuit GVB, vooral op basis van meldingen bijzonder voorval (MBV) aan ILT, aangevuld met nadere informatie vanuit GVB.

2.1 VEILIGHEIDSRAPPORTAGES

2.1.1 Metro

Aanrijdingen

In 2023 werd er één aanrijding met een metro gemeld. Dit betrof een reizigers die tegen de metro aanliep maar daarbij niet gewond raakte.

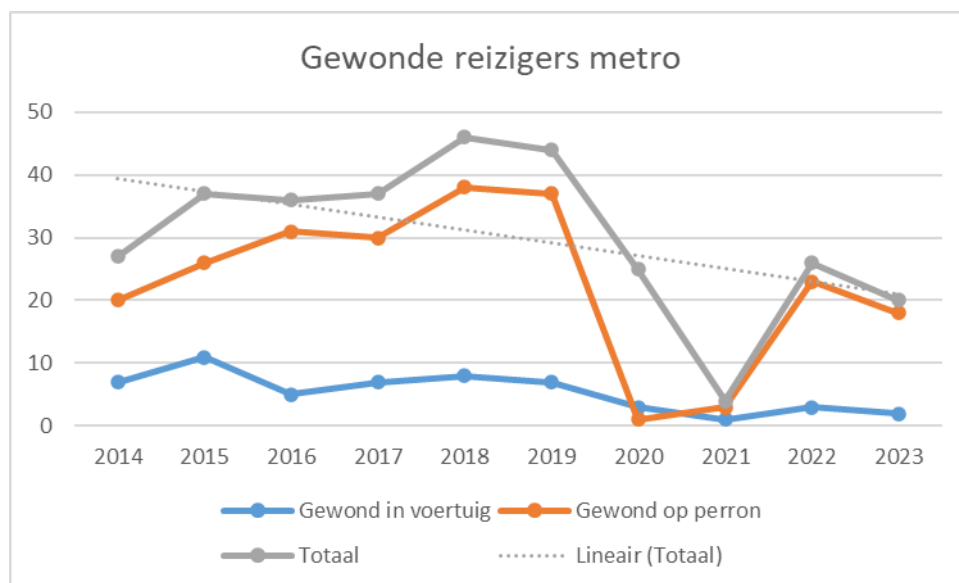


Figuur 1. Aanrijdingen metro.

Gewonde reizigers

Reizigers kunnen gewond raken door een onverwachte beweging van het voertuig, bijvoorbeeld bij een snelremming of door schudden bij het passeren van wissels. Daarnaast komt het voor dat reizigers op het perron of op (rol)trappen ten val komen en zich verwonden.

In 2023 raakten in de metro twee mensen gewond, exclusief onwel worden. Op een perron, of elders in een metrostation raakten 18 personen gewond. In 2021 waren dit er slechts 3 en in 2020 zelfs 1. De jaren ervoor waren deze getallen hoger. Het lijkt erop dat 2020 en 2021 positieve uitzonderingen waren. De oorzaak hiervan is waarschijnlijk gelegen in de terugloop in reizigersaantallen als gevolg van covid-19. Inmiddels loopt het aantal gewonde reizigers weer op, maar niet terug naar het niveau van voor covid-19.

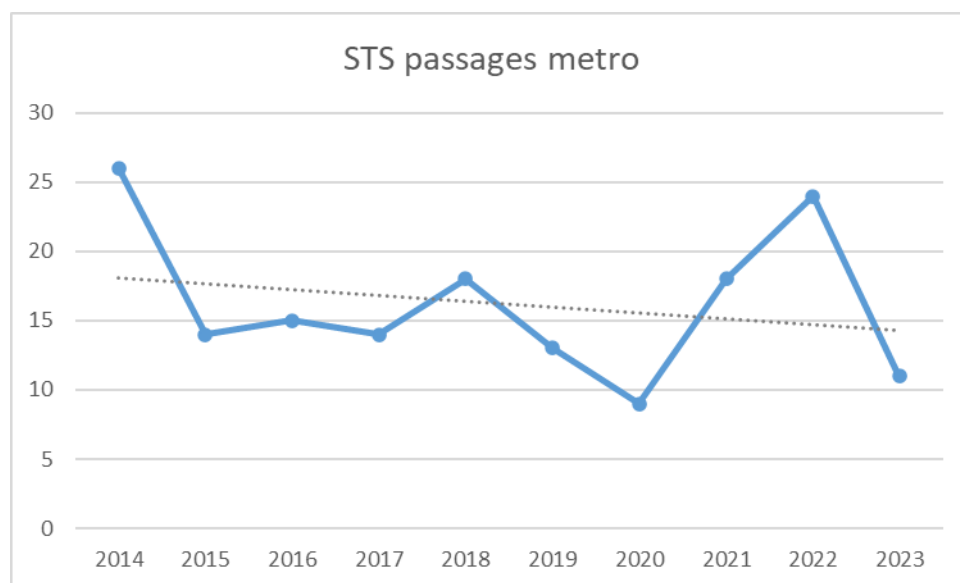


Figuur 2. Aantallen gewonde reizigers in metrovoertuigen en op perrons.

Stoptonend sein passages

Er is sprake van een ten onrechte stop tonend sein passage (STS) indien een bestuurder voor een sein zou moeten stoppen, maar dat niet doet. Dit kan een lichtsein betreffen, maar ook een seinbord. De overtreding kan een technische of menselijke oorzaak hebben. Bij een ongeautoriseerde STS wordt de metro door een snelremming tot stilstand gebracht door de spoorbeveiliging, waardoor een eventueel gevaarpunt niet bereikt wordt.

Sinds 2018 is op lijn 52 (de Noord/Zuid-lijn) een nieuw systeem voor de spoorbeveiliging: communication based train control (CBTC) ingevoerd. In 2021 vond invoering plaats op de rest van het metronetwerk. Dit systeem vertoont aanzienlijk meer storingen dan de oude spoorbeveiliging. Daardoor moeten verkeersleiders vaker een metrobestuurder opdracht geven om 'op zicht' te rijden. Hierbij wordt de spoorbeveiliging in feite overbrugd en moet de metrobestuurder zelf goed opletten waar de metro rijdt en ook op de borden letten die langs de baan staan. Een metro met overbrugde beveiliging kan niet harder rijden dan 25 km/u. Sommige borden, de eerder genoemde seinborden geven een stopopdracht. Het zijn deze borden die wel eens ten onrechte worden gepasseerd. Door de beheerder is een aantal borden inmiddels voorzien van een blauw knipperlicht om de zichtbaarheid bij duister te verbeteren. In 2023 werd door GVB een werkgroep opgericht die zich specifiek bezig ging houden met het terugbrengen van het aantal bewegingen waarbij de metrobestuurder moet rijden op zicht, de zogenaamde ROZ-bewegingen. Als deze teruggedrongen worden, gaat ook het aantal STS-gevallen omlaag zo is de gedachte. De leverancier, Alstom, werkt hier hard aan mee. Door aanpassing van de software, die in augustus door Alstom werd ingevoerd is dit inderdaad aanzienlijk verbeterd: tot augustus waren er bij de metro 11 STS-gevallen, na augustus was het er nog maar 1. In 2024 tot nu toe (peildatum 1 juli) heeft zich bij de metro nog slechts 1 STS-geval voorgedaan.



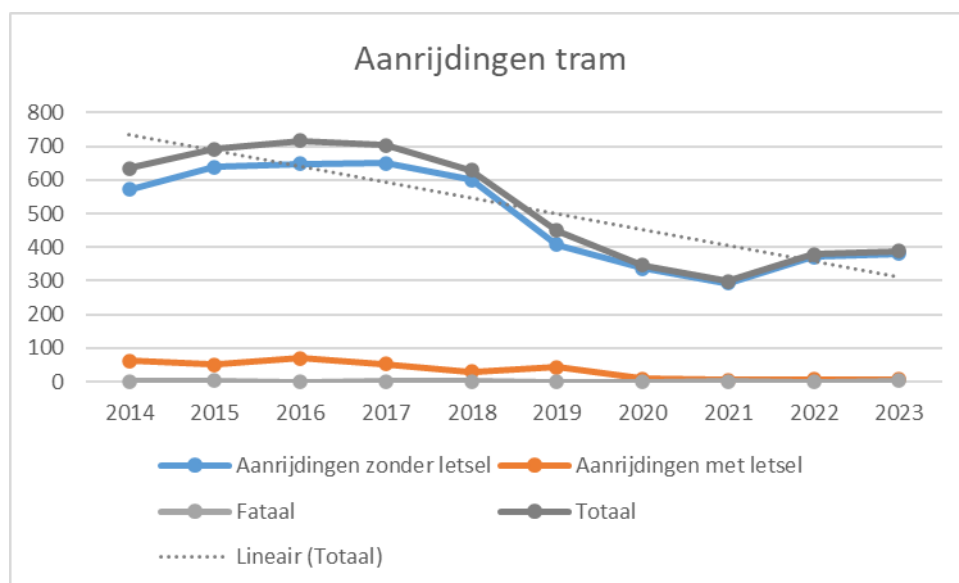
Figuur 3. Aantal STS-gevallen metro.

2.1.2 Tram

Aanrijdingen

Onderstaande gegevens betreffen zowel aanrijdingen met verkeersdeelnemers als met objecten. Het kan gaan om (zware) aanrijdingen met auto's of fietsen, maar ook om stenen in het spoor of afgereden spiegels van tegenliggers of geparkeerde auto's.

Het totale aantal aanrijdingen was 380 waarvan 9 met letsel, waarvan er twee fataal waren. De jaargrenswaarde voor aanrijdingen die GVB zichzelf gesteld heeft is 400 stuks, dus daarmee blijft de vervoerder ook in 2023 aan de afspraken voldoen.

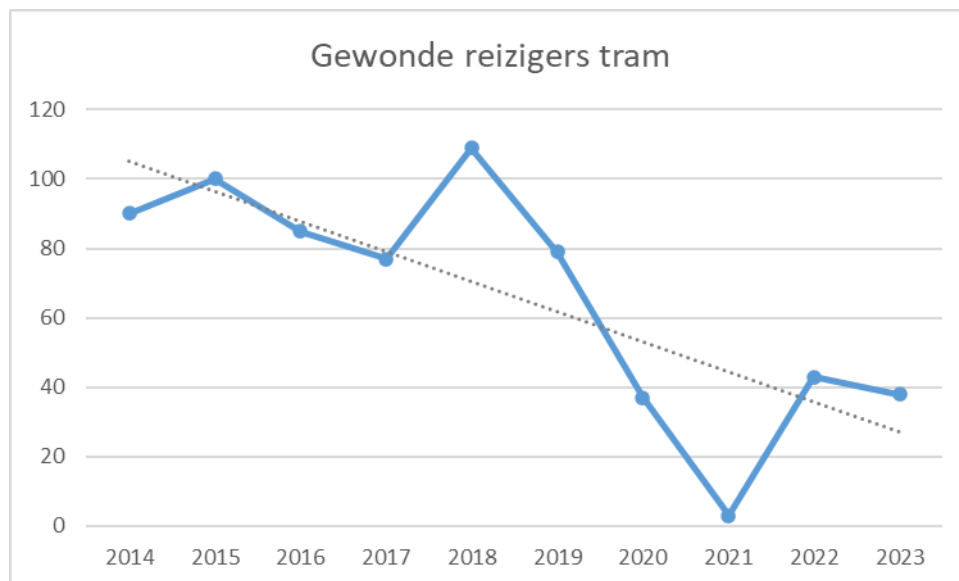


Figuur 4. Aanrijdingen tram met andere verkeersdeelnemers of objecten.

Gewonde reizigers

Er is over de jaren heen sprake van een neergaande trend met slechts 3 gewonden in 2021. Wellicht als gevolg van het lage aantal reizigers door covid-19. Sinds 2022 is de dalende trend doorbroken. In 2023 raakte 38 reizigers in een tram gewond. In 25 gevallen was dit het gevolg van een noodremming.

Gewonde reizigers op perrons worden, in tegenstelling tot de metro, niet gerapporteerd omdat het grotendeels om haltes gaat die tot de openbare ruimte behoren en die daardoor buiten de verantwoordelijkheid van GVB vallen en ook niet geregistreerd worden.



Figuur 5. Gewonde reizigers tram.

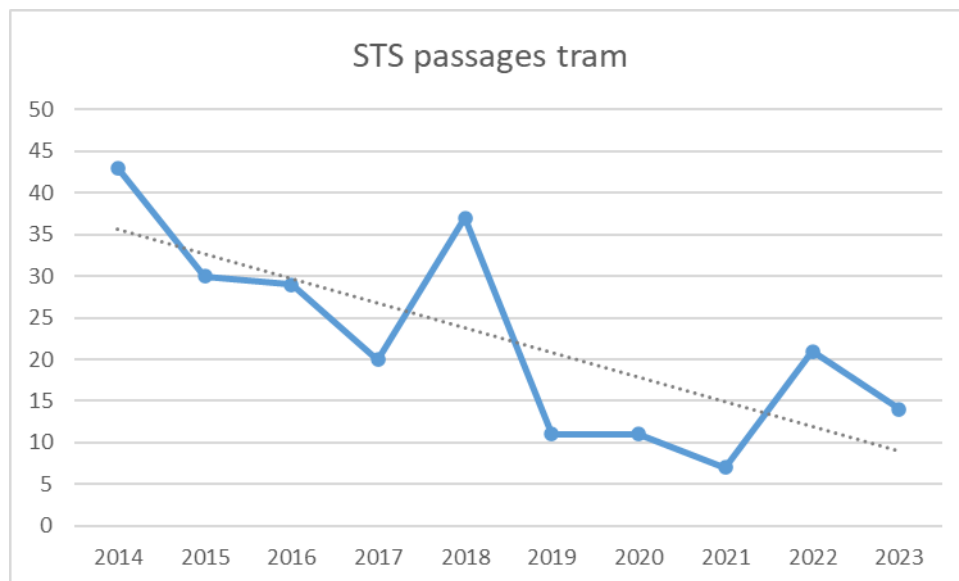
Stoptonend sein passages

STS-passages tram hebben uitsluitend betrekking op de lijnen 5, 25 en 26, omdat dit de enige tramlijnen zijn waar sprake is van een seinstelsel met stoptonende seinen. Het aantal is sinds 2018 drastisch naar beneden gegaan en deze trend heeft zich tot 2021 voortgezet.

Deze dalende lijn waar vanaf 2014 sprake van was werd in 2022 doorbroken. Een van de oorzaken was een nieuwe spoorbeveiliging bij Amstelveen Stadshart die afwijkt van wat trambestuurders aldaar gewend waren. GVB heeft een aantal maatregelen genomen om verbetering te bevorderen, waaronder het intensief volgen van de incidenten. Dit lijkt inmiddels zijn vruchten af te werpen want in 2023 nam het aantal STS-gevallen bij tram weer af.

Verdeling van de STS-gevallen over de lijnen:

- Lijn 5: 2 gevallen,
- Lijn 25: 8 gevallen,
- Lijn 26: 4 gevallen,
- Totaal: 14 gevallen.



Figuur 6. STS passages tram.

2.1.3 Conclusie

In 2023 raakten in de metro 2 mensen gewond, exclusief onwel worden. Op een perron, of elders in een metrostation raakten 18 personen gewond. Incidenten met reizigers op het perron en in een station zijn na twee jaren een laag aantal weer toegenomen. Dit houdt waarschijnlijk verband met de toename van het aantal reizigers na twee relatief rustige covid jaren. Het aantal STS-gevallen nam met de introductie van CBTC aanzienlijk toe, maar buigt nu af naar beneden.

Ook bij tram zien we dat het aantal incidenten na de relatief rustige covid-19 periode weer toeneemt.

Er deden zich in het jaar 2023 bij de tram 2 ongevallen voor met fataal letsel.

2.2 VERLENDE VERGUNNINGEN WET LOKAAL SPOOR

Op basis van de Wet lokaal spoor worden drie soorten vergunningen verleend:

- vergunning voor het in dienst stellen van nieuwe of gewijzigde infrastructuur (art. 9 en 10 WIs);
- vergunningen voor het in dienst stellen van nieuwe of gewijzigde spoorvoertuigen (art. 32, 33 en 34 WIs);
- vergunningen om te mogen werken in of nabij de railinfrastructuur (art. 12 WIs).

De procedures van vergunningverlening zijn uitgewerkt in de Beheervisie. Bij de behandeling van een aanvraag voor indienststelling wordt eerst door de Safety Board vastgesteld of een vergunning noodzakelijk is. Als dat inderdaad het geval is, is een schriftelijke verklaring door ILT wettelijk verplicht. Daarna kan een vergunning verleend worden.

2.1.4 Vergunningen voor het in dienst stellen van lokale spoorweginfrastructuur

Het is verboden om lokale spoorweginfrastructuur in dienst te stellen zonder dat daarvoor een vergunning voor indienststelling is verleend door het dagelijks bestuur.

Er werd in 2023 geen vergunningen verleend voor het in dienst stellen van infrastructuur.

2.1.5 Vergunningen voor het in dienst stellen van spoorvoertuigen

Het is verboden om van een lokale spoorweg gebruik te maken met een spoorvoertuig waarvoor het dagelijks bestuur geen vergunning voor indienststelling heeft verleend.

GVB heeft 30 metro's gekocht bij CAF welke in Amsterdam in dienst gesteld worden als metro's type M7. Deze voertuigen krijgen de nummers 164 tot 192. Op 2 februari 2023 heeft het dagelijks bestuur een definitieve vergunning verleend voor metrovoertuig 163. In de loop van het jaar werden nog 12 voertuigen vergund op basis van conformiteit met het eerste voertuig. De overige 17 voertuigen zullen waarschijnlijk in de loop van 2024 instromen.

2.1.6 Vergunningen om te mogen werken in of nabij de spoorbaan

Het is op grond van de Wet lokaal spoor verboden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen zonder daartoe verleende vergunning van het dagelijks bestuur.

Het verlenen van deze vergunningen is door de Vervoerregio gemandateerd aan GVB Infra. In 2023 zijn 838 vergunningen verleend. In 2022 waren dit er 835.

3 INCIDENTENONDERZOEK

Ondanks alle maatregelen die er zijn getroffen om het railsysteem zo veilig mogelijk te maken doen zich in de praktijk ongevallen en incidenten voor. GVB Exploitatie heeft als vervoerder en GVB Infra als beheerder de taak ongevallen te onderzoeken en daarvan verslag te doen aan de Vervoerregio. De lichte ongevallen en incidenten worden onderzocht door de lijnorganisatie. Zwaardere ongevallen worden onderzocht door de veiligheidsafdeling van het bedrijf. Daarnaast is de Vervoerregio ook zelf bevoegd om ongevallen te onderzoeken. Dat is tot nu toe niet nodig geweest.

De onderzoeken vinden plaats om ervan te leren: vaak leveren onderzoeken aanbevelingen en verbetermaatregelen op.

3.1 MELDINGEN BIJZONDER VOORVAL

De Wls verplicht de beheerder om van ernstige ongevallen en incidenten onmiddellijk melding te doen aan de toezichthouder. In de praktijk geschiedt dit in de vorm van een Melding Bijzonder Voorval (MBV). De Vervoerregio krijgt daarvan een afschrift. Niet alle ongevallen behoeven te worden gemeld, er is met ILT een protocol overeengekomen over de aard van de meldingsplichtige ongevallen en incidenten bij zowel metro als tram. Als de melding het vervoerproces betreft wordt de melding gedaan door de verkeersleiding van GVB. Meldingen aangaande de infrastructuur worden door de beheerder zelf gedaan.

In het afgelopen jaar heeft GVB 189 MBV's van ongevallen en incidenten aan ILT verzonden. De Vervoerregio heeft op basis van de verzonden MBV's een trend analyse uitgevoerd. Opvallend is dat het aantal STS gevallen zowel bij metro als bij tram aanzienlijk is afgenomen. Het aantal ontsporingen was ongeveer gelijk als in voorgaande jaren: 2 bij metro en dat betrof werkvoertuigen; 12 bij tram en dat ging om tramwagens. Voorts is het aantal spoorlopers toegenomen (onbevoegden die over metrosporen lopen): 22 mensen tegen 14 in 2022. Hieronder waren een aantal graffiti-sputters maar ook twee mensen die werden aangemerkt als 'slapers'. Bij de metro werd 1 treinsurfer gezien. Bij de tram probeerde iemand eveneens met een tram mee te surfen (door op de koppeling tussen twee trams te gaan staan) dit mislukte echter waarbij de potentiële surfer ernstig gewond raakte. Het aantal achterover geklapte pantografen nam af van 21 in 2022 naar 16 in 2023. Maar dat is nog steeds erg veel. Tot slot: er deden zich twee aanrijdingen voor waarbij een voetganger en een tram betrokken waren met fataal letsel als gevolg. Deze gevallen worden in het volgende hoofdstuk besproken.

3.2 UITGEVOERDE ONGEVALSONDERZOEKEN

Er deden zich geen grote of complexe ongevallen voor welke een uitgebreid ongevalsonderzoek rechtvaardigden. De meest significante ongevallen en incidenten zijn hieronder vermeld.

Twee aanrijdingen met fataal letsel

Op 2 februari 2023 omstreeks 23.34 uur deed zich een aanrijding voor op de Arlandaweg. Het was donker. De persoon in kwestie, donker gekleed, viel vanaf de voormalige halte Kingfordsweg in het spoor van Sloterdijk naar Diemen en bleef roerloos liggen. Ongeveer 8 minuten nadien naderde een tram op lijn 19 richting Diemen. De trambestuurder heeft de man niet als zodanig waargenomen en is over hem heen gereden met als gevolg ernstig letsel waaraan de man direct is overleden.

Op 9 december 2023 omstreeks 18.00 uur deed zich een aanrijding voor in de Molukkenstraat. Een tram op lijn 3 richting kwam in aanrijding met een man in een scooter. De man raakte ernstig gewond aan het hoofd en werd afgevoerd naar een ziekenhuis alwaar hij op 10 december is overleden.

CBTC

Op 25 september 'verdween' op een opstelspoor te Isolatorweg een metrovoertuig tijdens werkzaamheden door Alstom aan het beveiligingssysteem CBTC. Hierdoor werd het mogelijk om over deze metro heen een rijweg in te stellen wat een botsing ten gevolg kan hebben. Door oplettendheid van de verkeersleider werd dit voorkomen. GVB heeft dit voorval in samenwerking met Alstom onderzocht. De oorzaak bleek te liggen in de volgorde waarin de werkzaamheden werden verricht. Alstom heeft de procedure aangepast en dit zal op een later moment in de software van het systeem verwerkt worden.

4 PROJECTEN

De Vervoerregio is betrokken bij een aantal grote projecten. In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de meest significante ontwikkelingen op dit vlak.

In de Beheervisie van de Vervoerregio staan de normen en streefwaarden voor het veiligheidsniveau van metro en tram in de Vervoerregio beschreven. Om dit op een verantwoorde manier te bereiken hanteert de Vervoerregio de volgende vier veiligheidsprincipes:

- het voorzorgsbeginsel;
- het Stand Still principe;
- ALARP;
- zelfredzaamheid en Safe Haven.

Het voorzorgsbeginsel gaat er vanuit dat er actief onderzoek gedaan wordt naar het vertalen van onzekerheden in bespreekbare risico's, waarbij de verantwoordelijkheid niet primair is gericht op de schadelijke gevolgen van het eigen handelen maar in enige mate ook op de kwetsbaarheid van (omliggende) systemen. Het Stand Still principe is erop gericht dat het veiligheidsniveau van het railverkeersysteem minimaal gelijk blijft, ook bij nieuwe werkmethoden, verbouwingen en projecten. Daarnaast moeten, waar mogelijk, risico's tegen redelijke kosten worden teruggebracht naar een niveau, zo laag als redelijkerwijs gebruikelijk, veelal aangeduid met de term ALARP: As Low As Reasonably Practicable. Tevens is zelfredzaamheid van belang: reizigers en medewerkers moeten zichzelf in geval van een calamiteit in veiligheid kunnen brengen zonder de hulp van anderen. Zelfredzaamheid wordt bevorderd door de toepassing van Safe Haven. Safe Haven wil zeggen dat voertuigen in geval van een calamiteit doorrijden naar een locatie met optimale ontluchtingsmogelijkheden. Dit zijn in ieder geval alle metrostations.

De projectleiding van railprojecten zijn verplicht om aan de vier veiligheidsprincipes te voldoen. In de praktijk gebeurt dit niet altijd en de Vervoerregio wil ingaande 1 juli 2024 instellen dat projecten uitsluitend uitgevoerd mogen worden als vooraf is aangetoond dat voldaan is aan de veiligheidsprincipes. Dit wordt een voorwaarde voor subsidieverlening door de Vervoerregio.

4.1 AMSTELTRAM

De Regioraad en de Gemeenteraad van Uithoorn hebben in 2017 definitief besloten tot de aanleg van de Uithoornlijn. Deze lijn loopt in het verlengde van de Amstelveenlijn en is inmiddels doorgetrokken naar Uithoorn, alwaar deze aantakt op de bestaande HOV-busbaan en doorloopt tot Uithoorn Centrum. In 2020 is besloten de verbinding voortaan aan te duiden als 'Amsteltram'.

Speciaal aspect van de Uithoornlijn is nog dat er in de Legmeerpolder in Amstelveen een opstelterrein gebouwd is met een aantal faciliteiten voor het onderhoud van de voertuigen van GVB die op deze lijn rijden. Zowel voor de indienststelling van dit opstelterrein als voor de gehele lijn is een vergunning voor indienststelling vereist. Deze is door het dagelijks bestuur verleend op 22 januari 2024. Medio juli 2024 zal de lijn naar verwachting in exploitatie gaan.

4.2 ZUIDASDOK

Het project Zuidasdok (ZAD) betreft het ondertunnellen van Ringweg A10 ter hoogte van de Zuidas. Het heeft tot doel de bereikbaarheid en het leefklimaat van het gebied er direct omheen en ook de noordelijke Randstad, zowel over de weg als met het openbaar vervoer, te verbeteren. Omdat de weg ondertunneld wordt kan station Zuid worden uitgebreid zowel voor de spoorwegen als voor de metro. Hiervoor moeten onder het spoor door passages aangelegd worden. Deze passages worden buiten het station gebouwd en vervolgens ingeschoven. Daarbij wordt meestal ook de spoorligging van de metro aangepast. Hierdoor ontstaat meestal een nieuwe situatie die vanuit de WIs wordt gezien als een 'aanmerkelijke wijziging' en daarom vergunningplichtig is. Ook de spoorbeveiliging (CBTC) moet dan worden aangepast. De werkzaamheden waarbij de metro betrokken is zullen duren tot 2027.

Er zijn in 2023 diverse aanpassingen aan de infrastructuur gedaan en de betrokken dossiers zijn in de Safety Board behandeld. Geen van de aanpassingen was vergunningplichtig in de zin van de Wet lokaal spoor.

4.3 CAPACITEITSTOEDELING

Per 1 januari 2022 is de OV-governance van Amsterdam gewijzigd: diverse rollen die vanuit de Vervoerregio gedelegeerd waren aan de gemeente Amsterdam en uitgevoerd door de dienst Metro & Tram (MeT) zijn sindsdien belegd bij de Vervoerregio en GVB Infra. Om dit alles soepel te laten verlopen zijn 9 transitieplannen opgesteld. Eén daarvan betreft het 'professionaliseren en optimaliseren van het capaciteitsmanagement waaronder TBGN'. Vanwege de lengte van de titel al snel omgedoopt in 'capaciteitstoedeling', want dat is waar het in de kern om gaat. En dat betreft dan de toedeling van de capaciteit van het tram- en metronetwerk. De capaciteit is primair bedoeld voor de vervoerder (concessiehouder) om de dienstregeling uit te voeren. Maar er moet ook capaciteit overblijven om onderhoud aan de infrastructuur te verrichten en projecten uit te voeren. Dit gebeurt vaak in de nacht als er geen exploitatie is, maar soms ook overdag en dan moeten de sporen buitendienst genomen worden en de exploitatie worden aangepast. Dit wordt een tijdelijke buitengebruikname (TBGN) genoemd. De Wet lokaal spoor legt de sleutel van de capaciteitstoedeling bij de Vervoerregio (art. 30 WIs).

In het kader van het transitieplan is een werkgroep geformeerd met leden vanuit de Vervoerregio en van GVB Exploitatie en GVB Infra. Eigenlijk bleek dat de materie al best goed geregeld is, maar we hebben wel geconcludeerd dat vooral het onderhoud aan de infrastructuur nog wel efficiënter uitgevoerd kan worden, bijvoorbeeld door in de avond eerder te stoppen met rijden en in de ochtend later te starten. Dat zou 's nachts extra tijd bieden voor werkzaamheden aan de infrastructuur. Ook wordt overwogen om voor onderhoud aan de infrastructuur TBGN's te verlenen, dat is nu nog voorbehouden aan projecten.

Het project is in december 2023 afgerond. Resultaten zijn een beter inzicht in de materie en overeenstemming daarover tussen de Vervoerregio, GVB Exploitatie en GVB Infra. Er zijn duidelijke kaders opgesteld. De bestaande Beleidsregels capaciteitstoedeling van de Vervoerregio zullen worden aangepast. Het aanvraagformulier voor een TBGN en de procedure is aangepast. Het zijn kleine formele stappen die het mogelijk maken om in de toekomst efficiënter met de TBGN's om te gaan en deze ook toe te passen bij regulier onderhoud aan de infrastructuur.

4.4 NIEUWE SPOORVOERTUIGEN GVB

M7

GVB Activa heeft op basis van aanbesteding een serie nieuwe metro's in bestelling genomen. De werknaam voor deze voertuigen is M7. De leverancier is het Spaanse bedrijf Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF). De eerste drie voertuigen zijn in september 2021 naar Amsterdam gekomen en uitgebreid getest. Zoals al gemeld in hoofdstuk 3.2.2: in de zomer van 2022 is voor vijf voertuigen vergunningen verleend voor het uitvoeren van proefritten. In december 2022 is een definitieve vergunning aangevraagd voor het eerste voertuig om te rijden in de reizigersdienst. Op 2 februari 2023 heeft het dagelijks bestuur een definitieve vergunning verleend voor metrovoertuig 163. In de loop van het jaar werden nog 12 voertuigen vergund op basis van conformiteit met het eerste voertuig. De overige 17 voertuigen zullen waarschijnlijk in de loop van 2024 instromen.

17G

In 2002 stroomde de eerste trams van het type 'Combino' bij GVB in. Deze voertuigen zijn over een paar jaar aan vervanging toe. GVB zet in samenwerking met de Vervoerregio een project op om dit te realiseren. In de loop van 2023 heeft de Vervoerregio de toepisen voor de nieuwe tram op papier gezet. Naar verwachting zal de aanbesteding voor de nieuwe voertuigen medio 2024 plaats vinden. Voor de indienststelling van de nieuwe voertuigen is te zijner tijd een vergunning vereist die op grond van de Wet lokaal spoor verleend zal worden door het dagelijks bestuur.
