

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|---|------------|--|
| 1 | 1.1 | Gem Ams/DIVV | Bij de schets van de aanleiding van het onderzoek wordt meteen verslag gedaan van de resultaten van (a) een verkenning en/of verkennend onderzoek en (b) eerste fase van het onderzoek. Dat maakt paragraaf 1.1. een halve samenvatting, wat enigszins verwarrend werkt voor de lezer. | NEE | De aanleiding van het onderzoek heeft als doel inzichtelijk te maken om welke redenen de Onderzoeksraad heeft besloten de voorvallen te onderzoeken. Daarom zijn hier ook de resultaten van het verkennend onderzoek in het kort gepresenteerd. |
| 2 | 1.1 | Gem Ams/DIVV | 'eerste onderzoek': wordt bedoeld op rapport van RvT naar brand in metrotrein op Weesperplein? 'regelmatig voorkomen': regelmatig is hier bedoeld als 'bij herhaling'. Misschien beter te verwoorden als frequent? E.e.a. gelet op aantal bekende storingsmeldingen van gemiddeld circa 10 per jaar (zie par. 2.5.3) | JA | De tekst is aangepast. Aangegeven is dat dit uit het nu uitgevoerde onderzoek is gebleken. Het woord 'regelmatig' duidt op gemiddeld 10 keer per jaar. |
| 3 | 1.1 | Gem Ams/DIVV | Graag benoemen dat in eerste instantie onderzoek is gestart door IVW. Komt ook terug in par. 2.6.3 (bij flensmeerininstallaties). | NEE | De Raad is zelf direct na het voorval gestart met onderzoek. Ook de Inspectie Verkeer en Waterstaat is direct na het voorval een onderzoek gestart. |
| 4 | 1.2 | Gem Ams/DIVV | Het beheer (en onderhoud) van rijdend materieel is niet door DIVV uitbesteed aan GVB. De gemeente Amsterdam is geen eigenaar van rijdend materieel. Zie A.5 (OVV 141). | JA | De tekst is aangepast. |
| 5 | 1.3 | SRA | - GVB is in 2005 intern verzelfstandigd en in 2007 extern verzelfstandigd. - Welke grote veranderingen bedoelt u? | NEE | Bedoeld wordt de externe verzelfstandiging in 2007. Dit is in de tekst aangegeven. |
| 6 | 1.3 | Gem Ams/DIVV | Oorzaken van voorvallen brand en glad spoor zijn door de Onderzoeksraad niet onderzocht. Daarmee wordt een kans gemist om te leren van deze voorvallen. Als oorzaken niet worden blootgelegd is het lastiger om dergelijke incidenten te voorkomen. Daarnaast komt de beslissing om dit niet te onderzoeken ons vreemd voor in relatie tot onderzoeksvraag 1 op pagina 10. | JA | De Raad heeft zich in eerste instantie gericht op de metrobotsing. Hoewel de directe oorzaak niet met volledige zekerheid is vastgesteld, zijn betrokken partijen eenduidig over het scenario dat zich heeft afgespeeld. De directe oorzaak van de brand in de metrotrein is door GVB onderzocht en vastgesteld. Dit heeft de Raad ook in het rapport toegelicht. Om te leren van voorvallen is het belangrijk om de achterliggende oorzaken vast te stellen. Daarmee kunnen mogelijk ook andere voorvallen worden voorkomen. De Raad is van mening dat met het achterhalen van de achterliggende oorzaken van de metrobrand en metrobotsing, veel lering kan worden getrokken om toekomstige incidenten te voorkomen. Dit komt ook tot uitdrukking in de aanbevelingen die de Raad op basis van zijn onderzoek heeft geformuleerd. Ter verduidelijking is de afbakening van het onderzoek nader toegelicht. Overigens is de Raad van mening dat ook betrokken partijen zelf onderzoek naar concrete voorvallen kunnen doen om van te leren. |
| 7 | 1.3 | Gem Ams/DIVV | Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam te vervangen door Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam. Het eigendom is ondergebracht bij de Activa BV, die onderdeel uitmaakt van de GVB holding N.V. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 10 | 2.5.2 | SRA | Tekst is feitelijk onjuist: De nieuwe voertuigen worden niet 'in eerste instantie' ontwikkeld voor de NZL, maar de vervanging van de bestaande voertuigen wordt gecombineerd met de bestelling voor de NZL. | JA | Dit is in de tekst aangepast. |
| 11 | 2.5.2 | Gem Ams/DIVV | Bestuurderloos rijden: schrappen want doet hier niet ter zake. Besluit hierover is nog niet genomen. In dezelfde alinea met betrekking tot voertuigen: 'Worden ontwikkeld is niet juist: Ze zijn besteld. Tekst is verder onjuist: Ze worden niet 'in eerste instantie' ontwikkeld voor de NZL, maar de vervanging van de bestaande voertuigen wordt gecombineerd met de bestelling voor de NZL. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerkingen. |
| 12 | 2.5.2 | GVB | Voor het uitvoeren van de onderhoudsschema's wordt jaarlijks een begroting opgesteld door GVB Exploitatie BV. De financiering hiervan is een onderdeel van de (DRU) vergoeding die door de stadsregio (SRA) wordt betaald aan GVB Exploitatie BV. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerkingen. |
| 13 | 2.5.2 | SRA | GVB Activa B.V. is in voorwaardelijk eigendom van GVB Holding N.V. Binnen de holding zijn afspraken gemaakt (SLA's) over het onderhoud van het materieel. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerkingen. |
| 14 | 2.5.2 | SRA | Het jaarplan van de Activa B.V. dient te worden goedgekeurd door de Stadsregio. GVB Activa B.V. ontvangt subsidie van de Stadsregio voor de kapitaallasten. Voor de kosten van het onderhoud ontvangt GVB exploitatie B.V. een vergoeding van de Stadsregio. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 15 | 2.5.2 | Gem Ams/DIVV | Onjuiste formuleringen ten aanzien van eigendom rijdend materieel. Zie opmerking A.5. (Ovv nummer141) | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 16 | 2.5.3 | GVB | Storingen aan metrovoertuigen worden geregistreerd door de verkeersleiding (A+ B storingen) en door de metrobestuurder zelf (C storingen). De controle en verificatie gebeurt door Railmaterieel. Vergelijkbaar geldt voor storingen aan de infrastructuur; deze worden geregistreerd door de CAB en gecontroleerd/geverifieerd door Rail Services. Daarnaast registreert de verkeersleiding de verstoringen op de exploitatie. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 17 | 2.5.3 | Gem Ams/DIVV | 'constateert de Onderzoeksraad dat glad spoor ook vaak niet wordt gemeld'. Hoe kan iets worden geconstateerd wat men niet weet? Hoe is de onderbouwing van deze constatering? Het zou volgens DIVV beter zijn als wordt geschreven over een verwachting of vermoeden, maar ook dat zou wel moeten worden onderbouwd. | JA | De Raad heeft deze constatering gedaan op basis van eigen onderzoek en informatie van GVB. Uit gesprekken die de Onderzoeksraad heeft gevoerd met diverse betrokkenen op verschillende niveaus binnen GVB is naar voren gekomen dat glad spoor niet altijd wordt gemeld. Deze constatering wordt bevestigd door het interne onderzoek van GVB, waarin geconcludeerd is dat metrobestuurders voorafgaand aan de botsing verzuimd hebben glad spoor te melden. Dit is nader toegelicht in het rapport. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|---|------------|--|
| 18 | 2.6.2 | GVB | In tegenstelling tot in het rapport aangegeven zijn er wel nadere maatregelen getroffen. Op 23 en 26 februari 2010 zijn Technische Aanwijzingen (TA) uitgegeven m.b.t. onderhoud van het ventilatiesysteem. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 19 | 2.6.3 | GVB | De oorspronkelijke smeerinstallatie is niet verplaatst naar de tunnel maar staat nog steeds buiten dienst in de werkplaats. In de tunnel zijn twee andere smeerinstallaties geplaatst. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 20 | 2.6.3 | GVB | De overige installaties zijn op basis van criteria, die in de RI&E zijn gehanteerd, weer in dienst gesteld waarbij een aantal installaties is uitgevoerd voor "enkelbeens" smeren en één installatie is verplaatst. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 21 | 2 | Gem Ams/DIVV | De vergelijking met ontsparingen van Randstadrail en verantwoordelijkheden hierin is enigszins ongelukkig gezien het feit dat in regelgeving (RDHL) juist voor Randstadrail een uitzonderingspositie gecreëerd is. | NEE | Het onderzoek naar de ontsparingen van RandstadRail is relevant omdat het in beide gevallen gaat om openbaar vervoer waarbij verschillende partijen zijn betrokken. |
| 22 | 2 | Gem Ams/DIVV | De vergelijking met het personenvervoer met draagvleugelboten en verantwoordelijkheden daarin is volgens DIVV onterecht, aangezien in het geval van het metrovervoer in Amsterdam de verantwoordelijkheden helder wettelijk vastgelegd zijn, terwijl dit blijkt bij vervoer over water niet het geval is. | NEE | Het onderzoek naar personenvervoer met draagvleugelboten is verricht naar aanleiding van vijf voorvallen met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ in de periode 2002-2008. Het onderzoek is relevant omdat ook voor die vorm van vervoer aan de vervoerder (Connexion) een concessie werd verleend, in dit geval niet door de Stadsregio maar door de Provincie Noord-Holland. |
| 23 | 2.7 | SRA | - De Onderzoeksraad verwijst naar een eerder verschenen rapport over veiligheid en verantwoordelijkheid n.a.v. voorvallen met draagvleugelboten. Stadsregio ziet ook het verband tussen veiligheid en functionele eisen; wanneer bij de ov-concessie een spanning ontstaat tussen beide eisen is het gezamenlijk akkoord doorslaggevend; niet enkel de mening van de opdrachtgever zoals in het rapport bij de draagvleugelboot wordt aangegeven. - De concessieverlener stelt minimale functionele eisen en de vervoerder vertaalt deze binnen de veiligheidsmarges waaraan hij moet voldoen. Binnen de huidige wetgeving (i.e. WP2000 en metroreglement) ligt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid bij de bestuurder van de spoorwegdienst. - De interpretatie van de huidige wetgeving is door de Stadsregio destijds ingevuld middels de eis aan de concessiehouder aan wet- en regelgeving te voldoen. Hiermee komt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid bij de concessiehouder te liggen. - De huidige wetgeving blijkt hierin achterhaald, zoals ook eerder in het rapport wordt aangegeven. Op landelijk niveau ziet Stadsregio op basis van voortschrijdend inzicht verschuivingen richting de situatie zoals in de tekst geschetst wordt. De aangekondigde Wet lokaalspoor zal hier verder uitwerking aan geven. | NEE | In het onderzoek naar personenvervoer met draagvleugelboten constateerde de Onderzoeksraad dat geen van de partijen die waren betrokken bij de introductie van deze openbaarvervoersverbinding zeker heeft gesteld dat bij ingebruikname van die verbinding de risico's daarvan in kaart waren gebracht en afdoende waren beheerst. Aan de concessieverlener, de provincie Noord-Holland, deed de Raad op basis van de conclusies de aanbeveling het standpunt te herroepen dat de provincie geen rol heeft op het punt van de veiligheid van de verbinding. De Raad deelt niet het standpunt van SRA dat het volstaat om van de concessiehouder te eisen dat deze aan wet- en regelgeving moet voldoen, en ook niet dat hiermee de verantwoordelijkheid voor de veiligheid bij de concessiehouder komt te liggen. |
| 24 | 2.8 | SRA | [...partijen (opdrachtgever, GVB...)] Kunt u aangeven dat met opdrachtgever bedoeld wordt 'Gemeente Amsterdam, projectorganisatie Noord/Zuidlijn'? | NEE | In de tekst is verduidelijkt dat de gemeente Amsterdam hier opdrachtgever is. Hoe een en ander intern is verdeeld is voor deze passage niet relevant. |
| 25 | 3.1.1 | SRA | Een dergelijke uitzondering geldt voor de Concessie Amsterdam 2006 t/m 2011, die onderhands is gegund aan GVB. Het lijkt ons voor de volledigheid zinvol dit aan de betreffende passage toe te voegen. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 26 | 3 | Gem Ams/DIVV | Het feit dat regelgeving op het punt staat te worden aangepast is belangrijk naar de toekomst. De gemeente Amsterdam/ DIVV bereidt zich daar dan ook op voor. Dit neemt niet weg dat ten tijde van het incident de Spoorwegwet 1875 c.a. nog onverminderd van toepassing was en dat derhalve de invulling van de rol van de externe toezichthouder relevant is. | JA | De Inspectie Verkeer en Waterstaat is inderdaad op basis van de Spoorwegwet 1875, Locaalspoor- en Tramwegwet artikel 10 en Metroreglement artikel 3 belast met het toezicht op de interlokale tramwegen en de stadsspoorwegen (metro). IVW heeft hierin echter op dit moment slechts een beperkt aantal taken. Voor de volledigheid is in het rapport een toelichting toegevoegd dat de rol van de externe toezichthouder in de toekomst waarschijnlijk zal veranderen. |
| 27 | 3.1.2 | IVW | De rol van de externe toezichthouder wordt in het rapport niet uitgewerkt omdat de regelgeving ten aanzien van lokaalspoorsystemen aangepast wordt. Voor een compleet beeld van het rapport zou het raadzaam zijn om de taak van IVW wel te beschrijven. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is op basis van de Spoorwegwet 1875 (algemene taak toezichthouder), Locaalspoor- en Tramwegwet artikel 10 en Metroreglement artikel 3 belast met het toezicht op de interlokale tramwegen en de stadsspoorwegen (metro). | JA | De Inspectie Verkeer en Waterstaat is inderdaad op basis van de Spoorwegwet 1875, Locaalspoor- en Tramwegwet artikel 10 en Metroreglement artikel 3 belast met het toezicht op de interlokale tramwegen en de stadsspoorwegen (metro). IVW heeft hierin echter op dit moment slechts een beperkt aantal taken. Voor de volledigheid is in het rapport een toelichting toegevoegd dat de rol van de externe toezichthouder in de toekomst waarschijnlijk zal veranderen. |
| 28 | 3.1.2 | SRA | - Het feit dat regelgeving op het punt staat te worden aangepast is belangrijk naar de toekomst. De Stadsregio bereidt zich daar dan ook op voor. Dit neemt niet weg dat ten tijde van het incident de Spoorwegwet 1875 c.a. nog onverminderd van toepassing was en dat derhalve de invulling van de rol van de externe toezichthouder wel relevant is. - De rol van toezichthouder die in dit rapport aan de Stadsregio wordt toegekend is ons inziens nog niet van toepassing. Bij het inwerking treden van de Wet lokaalspoor ziet Stadsregio deze rol wel voor de organisatie weggelegd. - Op basis waarvan wordt de rol van intern toezichthouder aan de Stadsregio toebedeeld? | NEE | Voor het eerste punt verwijst de Onderzoeksraad naar haar eerdere opmerking als reactie op de opmerking van de gemeente Amsterdam. Voor de overige twee punten merkt de Raad op dat bij opdrachtgeverschap ook een toezichtfunctie hoort op het uitvoeren van die opdracht volgens de daarbij vastgestelde kaders. Dit is een in het maatschappelijk verkeer algemeen geldend uitgangspunt. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|--|
| 29 | 3 | Gem Ams/DIVV | Alhoewel correct verwoord, staat in deze alinea onvoldoende benadrukt dat de directie, i.e. de bestuurder van de spoorwegdienst, verantwoordelijk is voor zowel de veilige bereikbaarheid van het spoor, als voor een goede staat van onderhoud van het materieel alsmede voor het opleidingsniveau van bestuurders. Zie opmerking A.1 (OVV 137) | NEE | De relevante artikelen uit het Metroreglement zijn in paragraaf 3.1.5 benoemd. |
| 30 | 3.1.5-6 | SRA | In tegenstelling tot de andere hoofdstukken van het rapport bevat de analyse over wet- en regelgeving geen conclusie. Stadsregio stelt voor een alinea toe te voegen waarin bevestigd wordt dat de huidige regelgeving, waarbinnen de brand en botsing hebben plaatsgevonden, is achterhaald. De bevindingen van de Onderzoeksraad passen daarmee in de huidige tijd en kennis, maar de wetgeving waarop de organisaties en verantwoordelijkheden zijn gebaseerd zijn hierop nog niet aangepast. De Wet lokaalspoor zal hier verandering in brengen en wordt daarom ook omarmd door de Stadsregio. Zie ook opmerking 36 (OVV 76) | NEE | De paragraaf over wet- en regelgeving is een feitelijke weergave van de wet- en regelgeving die ten tijde van beide voorvallen van toepassing was. Omdat het een feitelijke weergave betreft en geen onderdeel uitmaakt van de analyse, zijn geen conclusies opgenomen. |
| 31 | 4.1 | SRA | Als metafoor zou u dit kunnen gebruiken, maar volgens ons is uw weergave feitelijk onjuist. Voorgesteld wordt een zin om te nemen in de trent van: De Wet Personenvervoer heeft de bevoegdheid tot het verlenen van Concessie Openbaar Vervoer bij provincies en Stadsregio's gelegd. Openbaar Vervoer mag niet worden verricht zonder een concessie van één van deze partijen. De Stadsregio Amsterdam heeft het recht tot het verlenen van Openbaar Vervoer concessie voor het gebied van de 16 deelnemende gemeenten. | NEE | De voorgestelde zin is op zichzelf juist maar voegt niets toe aan de tekst in de paragraaf, en is bovendien een beperkte weergave van de rol van de SRA. Op de website www.regionalesamenwerking.amsterdam wordt het als volgt omschreven: "De Stadsregio is opdrachtgever van het Openbaar Vervoer door het uitgeven van concessies en zij draagt zorg voor de exploitatie van het OV." De Raad is van mening dat het recht om een concessie te verlenen en het zorgdragen voor de exploitatie verder strekken dan alleen de verlening van de concessie als zodanig. |
| 32 | 4.1 | SRA | [Ten aanzien van gebruikseisen aan het metromaterieel.] Correcter zou zijn 'ten aanzien van minimale functionele eisen aan het materieel' | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 33 | 4.1 | SRA | [... die onder andere betrekking hebben op punctualiteit.] Juister en vollediger is om te zeggen: '... die betrekking hebben op de uitvoeringskwaliteit.' | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 34 | 4.1 | SRA | Stadsregio is geen opdrachtgever van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Er is geen sprake van delegatie. Stadsregio financiert beheer en onderhoud. Gemeente Amsterdam is eigenaar van de railinfrastructuur en opdrachtgever van beheer en onderhoud van railinfrastructuur. Stadsregio stelt als opdrachtgever van het OV eisen ten aanzien van de beschikbaarheid van de railinfrastructuur voor exploitatie. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 35 | 4.1 | SRA | Het rapport stelt dat Stadsregio een boeteregeling heeft opgenomen indien GVB niet aan de eisen uit wet- en regelgeving voldoet. Correcter is: Voorwaarde voor het uitvoeren van de vervoersconcessie Amsterdam is dat het materieel aan de wet- en regelgeving voldoet. Een boeteregeling op dit onderdeel is niet opgenomen in de concessievoorwaarden. Stadsregio heeft wel het recht bij structurele overtreding van deze eis de concessie te beëindigen. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. |
| 36 | 4.1 | SRA | [SRA bepaalt aan welke gebruikseisen nieuw materieel moet voldoen]. Correcter zou zijn: Stadsregio stelt minimale functionele eisen aan het materieel bij de uitvraag van de concessie. Dit gebeurt middels het PvE. De tekst in het rapport past niet binnen de huidige regelgeving maar anticipeert op de Wet lokaalspoor. | JA | De tekst is aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerking. De zin dat SRA bepaalt aan welke gebruikseisen nieuw materieel moet voldoen, is geschrapt. |
| 37 | 4.1 | SRA | De Stadsregio herkent zicht niet in de tekst. Volgens de huidige wetgeving (Spoorwegwet 1875) wordt reeds een kader voorgeschreven en wordt deze verantwoordelijkheid expliciet bij de bestuurder van de spoorwegdienst gelegd. Op basis van welk beoordelingskader stelt de Onderzoeksraad vast dat bij het opdrachtgeverschap ook een toezichtfunctie hoort op het uitvoeren van de opdracht? Hoort bij een dergelijke aangenomen toezichtfunctie ook een handhavingfunctie; is deze terug te vinden in hetzelfde beoordelingskader waarnaar verwezen wordt? Zie ook opmerking 19 (OVV 42). | NEE | Bij opdrachtgeverschap hoort ook een toezichtfunctie op het uitvoeren van die opdracht volgens de daarbij vastgestelde kaders. Dit is een in het maatschappelijk verkeer algemeen geldend uitgangspunt. Bij deze vorm van toezicht hoort dat de opdrachtgever de opdrachtnemer aanspreekt wanneer blijkt dat de gemaakte kaders niet in acht worden genomen. |
| 39 | 4.1 | Gem Ams/DIVV | In alinea 6 is opgenomen dat SRA voor veiligheidseisen verwijst naar wet- en regelgeving. In alinea 7 wordt gesteld dat SRA verantwoordelijk is voor het stellen van kaders ten aanzien van de veiligheid van de exploitatie van het metrovervoer. Dit laatste inzicht delen wij niet aangezien de wetgeving (Spoorwegwet 1875) reeds een kader voorschrijft en verdere verantwoordelijkheid hiervoor expliciet bij de directie van de spoorwegdienst legt. Zie ook opmerking A.1 en A.3 (OVV 137 en 139). | NEE | Bij opdrachtgeverschap hoort ook een toezichtfunctie op het uitvoeren van die opdracht volgens de daarbij vastgestelde kaders. Dit is een in het maatschappelijk verkeer algemeen geldend uitgangspunt. Bij deze vorm van toezicht hoort dat de opdrachtgever de opdrachtnemer aanspreekt wanneer blijkt dat de gemaakte kaders niet in acht worden genomen. |
| 38 | 4.1 | Gem Ams/DIVV | Stadsregio Amsterdam (SRA) is geen opdrachtgever van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Zie opmerking A.4 (OVV 140). | JA | De tekst is aangepast. |
| 40 | 4.2.1 | SRA | Er is geen sprake van gedelegeerd opdrachtgeverschap voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. | JA | De tekst is aangepast. |
| 41 | 4.2.1 | Gem Ams/DIVV | Er is geen sprake van gedelegeerd opdrachtgeverschap voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Zie opmerking A.4 (OVV 140). | JA | De tekst is aangepast. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|---|------------|--|
| 42 | 4.2.1 | SRA | De zin klopt niet. Op basis van welk beoordelingskader stelt de Onderzoeksraad vast dat bij het opdrachtgeverschap ook een toezichtfunctie hoort op het uitvoeren van de opdracht? Hoor bij een dergelijke aangenomen toezichtfunctie ook een handhavingfunctie; is deze terug te vinden in hetzelfde beoordelingskader waarnaar verwezen wordt? Zie ook opmerking 16 (OVV 39). | NEE | Bij opdrachtgeverschap hoort ook een toezichtfunctie op het uitvoeren van die opdracht volgens de daarbij vastgestelde kaders. Dit is een in het maatschappelijk verkeer algemeen geldend uitgangspunt. Bij deze vorm van toezicht hoort dat de opdrachtgever de opdrachtnemer aanspreekt wanneer blijkt dat de gemaakte kaders niet in acht worden genomen. |
| 43 | 4.2.1 | Gem Ams/DIVV | Zie opmerking nr. A.5 over rijdend materieel. Gemeente stelt geen kader ten aanzien van veiligheid van het bestaande materieel. Voor wat betreft nieuw materieel heeft de gemeente besloten de vervanging van de bestaande voertuigen te combineren met de uitbreiding van het aantal voertuigen voor de NZL, en dat project, gezien de scope van GVB onder te brengen bij DIVV. In die rol stelt de gemeente wel kaders. | JA | De tekst is aangepast. |
| 44 | 4.2.1 | Gem Ams/DIVV | Wat in par. 4.2 nog mist: gemeente is behalve eigenaar van railinfrastructuur ook de eigenaar en gebruiker van de bouwwerken (vooral tunnel en stations). Gelet op de Woningwet, het Bouwbesluit en het Besluit brandveilig gebruik bouwwerken ('Gebruiksbesluit') heeft de gemeente zowel vergunningverlenende taken maar als eigenaar en gebruiker ook taken als vergunninghouder. Zie opmerking A.2 Voor de Oostlijntunnel is er nog geen gebruiksvergunning (of beter: gebruiksmelding), maar dit wordt in het kader van de renovatie van de Oostlijn wel verzorgd (eind 2011). | JA | De Onderzoeksraad heeft de beschrijvingen in de betreffende paragrafen waar nodig herzien. |
| 45 | 4.2.1 | Gem Ams/DIVV | In deze alinea wordt gesteld dat de gemeente Amsterdam in haar rol als opdrachtgever verantwoordelijk is voor het stellen van kaders ten aanzien van veilig gebruik van zowel de railinfrastructuur als over het veilig gebruik van het materieel. Onjuiste weergave. Zie opmerkingen A.1 en A.2 (OVV 137 en 138). | JA | De Onderzoeksraad heeft de beschrijvingen in de betreffende paragrafen waar nodig herzien. |
| 46 | 4.2.2 | SRA | Stadsregio is geen opdrachtgever van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Er is geen sprake van delegatie. Stadsregio financiert beheer en onderhoud. Gemeente Amsterdam is eigenaar van de railinfrastructuur en opdrachtgever van beheer en onderhoud van railinfrastructuur. Stadsregio stelt als opdrachtgever van het OV eisen ten aanzien van de beschikbaarheid van de railinfrastructuur voor exploitatie. | JA | De Onderzoeksraad heeft de beschrijvingen in de betreffende paragraaf aangepast aan deze reactie. |
| 47 | 4.2.2 | SRA | Onduidelijke zin: [afstemming tussen de partijen in het kader van toezicht op het opdrachtnemerschap.] Wat bedoelt u hiermee? | JA | DIVV heeft als gemeentelijke dienst een toezichtfunctie voor het opdrachtnemerschap van GVB. De tekst is aangepast. |
| 48 | 4.2.2 | Gem Ams/DIVV | Onduidelijke zin: 'afstemming tussen de partijen in het kader van toezicht op het opdrachtnemerschap'. Wat bedoelt de Onderzoeksraad hiermee? | JA | DIVV heeft als gemeentelijke dienst een toezichtfunctie voor het opdrachtnemerschap van GVB. De tekst is aangepast. |
| 49 | 4.2.2 | Gem Ams/DIVV | Zie opmerking A.4 (OVV 140): SRA heeft niet gedelegeerd. | JA | De Onderzoeksraad heeft de beschrijvingen in de betreffende paragraaf aangepast aan deze reactie. |
| 50 | 4.2.2 | Gem Ams/DIVV | Project NZL is niet een projectteam van DIVV maar een aparte dienst (DNZL). Zoals hiervoor is genoemd stelt DIVV geen eisen aan bestaand materieel, maar wel degelijk aan nieuw materieel. Dit wordt onder verantwoordelijkheid van DIVV aangeschaft en vervolgens overgedragen aan Activa BV. | JA | De tekst is aangepast. |
| 51 | 4.3 | SRA | GVB is niet geprivatiseerd maar verzelfstandigd. De aandelen zijn 100% in eigendom van de Gemeente Amsterdam. Zie ook opmerking 1. | JA | De tekst is aangepast. |
| 52 | 4.3 | Gem Ams/DIVV | GVB is niet geprivatiseerd maar extern verzelfstandigd. GVB (als rechtsopvolger van Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam) is door B&W in 1982 aangewezen als bestuurder van de spoorwegdienst van de metrolijn Oostlijn. In deze paragraaf moet een onderscheid worden gemaakt in: GVB holding N.V. GVB Exploitatie B.V., volgens mij de concessiehouder. GVB Infra B.V., dochter van GVB Exploitatie B.V., is opdrachtnemer van beheer en onderhoud van railinfrastructuur | JA | De beschrijving van de structuur van GVB is, voor zover relevant, gecorrigeerd. |
| 53 | 4 | Gem Ams/DIVV | Zie opmerking A.1 (OVV 137). | NEE | |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|---|------------|--|
| 54 | 5.2.1 | SRA | De zienswijze van de Raad - zoals hier geformuleerd - dat [geen van de betrokken partijen reductie van dit veiligheidsrisico hoog op de agenda is geplaatst] lezen wij in het perspectief van de analyse (i.e. bedoeld wordt geen/te weinig brandpreventie), maar kan makkelijk geheel verkeerd worden begrepen. Stadsregio Amsterdam investeert (met subsidie van rijk) ca. 40 miljoen in vluchtwegmaatregelen om (vooral) brandveiligheidsrisico's te reduceren! Dit project loopt al tien jaar en zal in 2013 - 2014 worden afgerond. Daarnaast is veiligheid leidend in de eisen ten aanzien van nieuw materieel en nieuwe systemen. De nieuwe concessie-eisen vanaf 2012 stellen veiligheid ook aan de orde. | JA | In de tekst is gespecificeerd dat het gaat om het huidige materieel. Ook is toegevoegd dat SRA met subsidie van het Rijk circa 40 miljoen euro in vluchtwegmaatregelen heeft geïnvesteerd, om (vooral) brandveiligheidsrisico's te reduceren. De Raad waardeert deze investering om de veiligheid te verbeteren. Echter, de investering richt zich alleen op het beperken van de gevolgen van brand, en niet op het voorkomen van brand. De verbetering van (brand)veiligheid begint bij het in kaart brengen en aanpakken van mogelijke oorzaken van brand. De Raad vindt het daarom opmerkelijk dat er weinig aandacht is besteed aan brandpreventieve maatregelen, zeker gelet op de genoemde hoge investeringen ten aanzien van tunnelveiligheid om de gevolgen van brand te reduceren. |
| 55 | 5.2.1 | Gem Ams/DIVV | De zienswijze van de Raad – zoals hier geformuleerd – dat 'geen van de betrokken partijen reductie van dit veiligheidsrisico hoog op de agenda is geplaatst' lezen wij in het perspectief van de analyse (i.e. bedoeld wordt geen/te weinig brandpreventie), maar kan makkelijk geheel verkeerd worden begrepen. Stadsregio Amsterdam investeert (met subsidie van rijk) ca. € 40 miljoen in vluchtwegmaatregelen om (vooral) brandveiligheidsrisico's te reduceren! Dit project loopt al tien jaar en zal in 2013 – 2014 worden afgerond. Daarnaast is veiligheid leidend in de eisen ten aanzien van nieuw materieel en nieuwe systemen. | JA | In de tekst is gespecificeerd dat het gaat om het huidige materieel. Ook is toegevoegd dat SRA met subsidie van het Rijk circa 40 miljoen euro in vluchtwegmaatregelen heeft geïnvesteerd, om (vooral) brandveiligheidsrisico's te reduceren. De Raad waardeert deze investering om de veiligheid te verbeteren. Echter, de investering richt zich alleen op het beperken van de gevolgen van brand, en niet op het voorkomen van brand. De verbetering van (brand)veiligheid begint bij het in kaart brengen en aanpakken van mogelijke oorzaken van brand. De Raad vindt het daarom opmerkelijk dat er weinig aandacht is besteed aan brandpreventieve maatregelen, zeker gelet op de genoemde hoge investeringen ten aanzien van tunnelveiligheid om de gevolgen van brand te reduceren. |
| 57 | 5.2.1 | Gem Ams/DIVV | Het spanningsveld tussen enerzijds afschakelen ten behoeve van beveiliging tegen electrocutie (reizigers en hulpverlening) en anderzijds wegleiden andere metrotreinen is evident en niet te vermijden. De Onderzoeksraad meent dat dit beter in procedures zou moeten worden beschreven dan wel beter op elkaar moet worden afgestemd. Waarop is deze kwalificatie gebaseerd? Operator CAB en verkeersleider communiceren tijdens incident frequent in zogenaamd BOB-overleg. Afschakelen van de voeding door de operator CAB gebeurt in overleg met de verkeersleider (e.e.a. zoals vastgelegd in Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem Amsterdam). Ter zijde: wat heeft dit met het onderhavige incident van doen? | NEE | Het spanningsveld tussen afschakelen ten behoeve van beveiliging tegen electrocutie en het wegleiden van treinen betreft geen kwalificatie maar een feitelijke constatering. Uit diverse interviews is gebleken dat de procedure in de praktijk soms anders wordt toegepast. |
| 58 | 5.2.3 | GVB | De gebruikte zin in het rapport wekt tenminste de suggestie dat het seinsysteem niet in orde zou zijn. De seinen en de nader te noemen formele regeling waren er al ruim voordat buitenstaanders de term "safe haven principe" in omloop brachten. Het safe haven principe is gebaseerd op de werkwijze van GVB om bij problemen door te rijden naar een station. N.B: "Safe haven" wordt niet vermeld in de formele regelgeving. Het "Dienstreglement" en de "Voorschriften voor de treindienst" voorzien er in dat tussen twee stations niet wordt gestopt tenzij dat door het seinstelsel wordt opgelegd. De term Safe haven is overigens ontstaan in de periode dat brandveiligheid van de Noord/Zuidlijn (politiek) beoordeeld werd. Bij GVB is de term er langzamerhand in geslopen omdat er van buiten de organisatie parallellen getrokken werden tussen de N/Z en de Oostlijn. | JA | De Onderzoeksraad heeft, mede naar aanleiding van de ontvangen reacties op het inzagerapport, paragraaf 5.2.3 "relatie tussen beide voorvallen" verduidelijkt. Duidelijker is aangegeven dat er weliswaar een relatie bestaat tussen beide voorvallen, maar dat de verkeersafhandeling na de brand geen directe oorzaak is van de botsing; dat was de gladheid. Doordat niet eerder een trein had hoeven stoppen voor het inrijdsein, had de gladheid zich nog niet geopenbaard. Pas toen er een metrotrein moest stoppen kwam de gladheid aan het licht. Ook is het begrip 'safe haven' verduidelijkt, en is toegelicht dat dit begrip op een strikte en een minder strikte manier kan worden toegepast. Een strikte toepassing van dit principe houdt in dat een trein altijd pas mag vertrekken van een metrostation als het volgende ondergrondse station kan worden binnengereden. In dat geval is verzekerd dat een trein een 'safe haven' kan bereiken. Het strikt doorvoeren van dit principe beperkt echter de dichtheid van de treinopvolging. GVB hanteert de minder strikte toepassing: een metrotrein mag al vertrekken van een station als op het volgende station nog een trein staat, omdat – bij een ongestoorde dienstregeling - een voorgaande metrotrein naar verwachting zal zijn vertrokken als de volgende aankomt. Bij het voorval op 20 februari 2010 besloot de verkeersleider de metrotrein op station Amstel niet tegen te houden, wat volgens de toepassing van het 'safe haven' principe zoals GVB dat hanteert ook niet nodig was. Een korte treinopvolging (de reden om het 'safe haven' principe op deze manier toe te passen), was op dit moment vanwege de verstoring in de tunnel echter niet realiseerbaar. De verkeersleiding had in dit geval dus ook de risico's kunnen vermijden en wel het strikte principe kunnen toepassen. Daar was nog een andere reden voor: de verkeersleiding was ook al belast met het afhandelen van de verstoring in de tunnel. Dat vergroot de kans dat zij extra handelingen die kunnen voortvloeiën uit het niet strikt toepassen van het 'safe haven' principe, niet tijdig kunnen uitvoeren. De minder strikte toepassing van het 'safe haven' principe leidt bij grote verstoringen van de dienstregeling dus niet tot een voordeel in de zin van snelle treinopvolging, maar mogelijk wel tot een nadeel in de zin van een verminderde beheersing van de veiligheidsrisico's. Het zou daarom naar mening van de Onderzoeksraad vanuit veiligheidsoogpunt voor de hand liggen om bij een verstoorde dienstregeling treinen die zich reeds in een 'safe haven' bevinden tegen te houden totdat de volgende 'safe haven' weer vrij is, en dit principe pas weer te verlaten als de dienstregeling weer normaal is. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|---|
| 59 | 5.2.3 | SRA | <p>Het safe-havenprincipe is niet correct of volledig weergegeven. Juister zou zijn het safe have principe als volgt te definiëren 'Veiligheidsprincipe voor metrosystemen waarbij in geval van een calamiteit in een tunnelbaanvak, niet zijnde botsing of ontsporing, de incidenttrein naar een safe haven zal rijden ter ontruiming.'</p> <p>De essentie van het safe haven-principe is dus dat een metrotrein in geval van een brand in het voertuig doorrijdt naar het eerstvolgende station. Metrostations bieden de reizigers de beste overlevingskansen, omdat deze zijn ontworpen om grote reizigersstromen te verwerken. Metrostations bieden ook de beste mogelijkheden voor hulpverleners om de plaats van een incident op het spoor te bereiken. Het safe haven-principe wordt door GVB gehanteerd overeenkomstig de Amsterdamse Leidraad voor Integrale Veiligheid (ALIVE). ALIVE geldt sinds juni 2005 als Amsterdamse beleids- en toetsingskader waaraan een veilige tunnel voor tram- of metro-exploitatie moet voldoen. ALIVE is opgesteld voor nieuwe tunnelprojecten, maar geeft in paragraaf 4.4. ook de consequenties voor lopende tunnelprojecten, waaronder de renovatie van de Oostlijn. ALIVE geeft aan dat een voertuig in geval van een brand altijd een station moet kunnen bereiken. Dit mag ten aanzien van de Oostlijn niet worden geïnterpreteerd als eis dat het perron altijd vrij moet zijn voordat een achteropkomende trein van het vorige station vertrekt. Een bestuurder van een metrotrein in de Oostlijntunnel heeft op het moment van vertrek geen zekerheid, doch wel mag verwachten dat het volgende station bij aankomst vrij zal zijn om te stoppen langs het perron. Bij een ongestoorde dienstregeling is dit altijd het geval, omdat de vorige metrotrein het station heeft verlaten voordat de volgende trein aankomt.</p> | JA | De Onderzoeksraad verwijst naar de eerder gegeven reactie over dit onderwerp. |
| 60 | 5.2.3 | Gem Ams/DIVV | <p>Het safe-havenprincipe moet anders worden geïnterpreteerd dan de Onderzoeksraad hier voorstelt. Het safe- havenprincipe is als volgt gedefinieerd: 'Veiligheidsprincipe voor metrosystemen waarbij in geval van een calamiteit in een tunnelbaanvak, niet zijnde botsing of ontsporing, de incidenttrein naar een safe haven zal rijden ter ontruiming.' De essentie van het safe haven-principe is dus dat een metrotrein in geval van een brand in het voertuig doorrijdt naar het eerstvolgende station. Metrostations bieden de reizigers de beste overlevingskansen, omdat deze zijn ontworpen om grote reizigersstromen te verwerken. Metrostations bieden ook de beste mogelijkheden voor hulpverleners om de plaats van een incident op het spoor te bereiken. Het safe haven-principe wordt door GVB gehanteerd overeenkomstig de Amsterdamse Leidraad voor Integrale Veiligheid (ALIVE). ALIVE geldt sinds juni 2005 als Amsterdamse beleids- en toetsingskader waaraan een veilige tunnel voor tram- of metro-exploitatie moet voldoen. ALIVE is opgesteld voor nieuwe tunnelprojecten, maar geeft in paragraaf 4.4. ook de consequenties voor lopende tunnelprojecten, waaronder de renovatie van de Oostlijn. ALIVE geeft aan dat een voertuig in geval van een brand altijd een station moet kunnen bereiken. Dit mag ten aanzien van de Oostlijn niet worden geïnterpreteerd als eis dat het perron altijd vrij moet zijn voordat een achteropkomende trein van het vorige station vertrekt. Een bestuurder van een metrotrein in de Oostlijntunnel heeft op het moment van vertrek geen zekerheid, doch wel mag verwachten dat het volgende station bij aankomst vrij zal zijn om te stoppen langs het perron. Bij een ongestoorde dienstregeling is dit altijd het geval, omdat de vorige metrotrein het station heeft verlaten voordat de volgende trein aankomt. Verstoringen zoals zaterdag 20 februari 2010 – waarbij het incident met de smeulbrand leidde tot een opstopping van treinen in de tunnel – kunnen er toe leiden dat er metrotreinen in de tunnel tussen de stations tot stilstand (moeten) worden gebracht.</p> | JA | De Onderzoeksraad verwijst naar de eerder gegeven reactie over dit onderwerp. |
| 61 | 5.2.3 | SRA | <p>Idem. Niet eens met constatering: het safe-havenprincipe (volgens bovenstaande definitie) gaat dus wel degelijk op: een incidenttrein zal te allen tijden trachten om een perron te bereiken om het incident aldaar af te handelen. In geval van een gecombineerd scenario van (a) een verstoring van de dienstregeling met ergens in de tunnel één of meer stilstaande treinen en (b) een incident in de tunnel met een stilstaande trein zullen de verkeersleiding en de bestuurder alles in het werk stellen om de incidenttrein naar het dichtstbijzijnde perron te loodsen/rijden. Verstoringen in de dienstregeling en stilstaande incidenttreinen zullen wel voor vertragingen zorgen in de afhandeling van het incident. Er wordt in tegenstelling tot de constatering van de Onderzoeksraad door GVB niet uitgesloten dat zich een dergelijke combinatie van scenario's (verstoring en incident in stilstaande trein) voordoet. Een dergelijke stapeling van (meestal onafhankelijke) gebeurtenissen heeft wel een aanmerkelijk kleinere kans van optreden.</p> | JA | De Onderzoeksraad verwijst naar de eerder gegeven reactie over dit onderwerp. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|---|------------|---|
| 62 | 5.2.3 | Gem Ams/DIVV | Idem. DIVV is het oneens met de constatering in het rapport: het safe-havenprincipe (volgens bovenstaande definitie) gaat dus wel degelijk op: een incidenttrein zal te allen tijden trachten om een perron te bereiken om het incident aldaar af te handelen. In geval van een gecombineerd scenario van (a) een verstoring van de dienstregeling met ergens in de tunnel één of meer stilstaande treinen en (b) een incident in de tunnel in een stilstaande trein zullen de verkeersleiding en de bestuurder alles in het werk stellen om de incidenttrein naar een dichtbijzijnd perron te loodsen/rijden. Verstoringen in de dienstregeling en stilstaande incidenttreinen zullen wel voor vertragingen zorgen in de afhandeling van het incident. Er wordt in tegenstelling tot de constatering van de Onderzoeksraad door GVB niet uitgesloten dat zich een dergelijke combinatie van scenario's (verstoring en incident in stilstaande trein) voordoet. Een dergelijke stapeling van (meestal onafhankelijke) gebeurtenissen heeft een aanmerkelijk kleinere kans van optreden. | JA | De Onderzoeksraad verwijst naar de eerder gegeven reactie over dit onderwerp. |
| 63 | 5.2.3 | Gem Ams/DIVV | Er vonden in 2010 proeven plaats om de regelmaat van het treinverkeer te verbeteren. Gebleken is dat er eerst aanvullende voorzieningen moeten worden getroffen in de infrastructuur en besturing om de proeven te kunnen vervolgen. Na afronding van de proeven (naar verwachting in 2011) zal een beslissing worden genomen. | NEE | De Raad neemt met instemming kennis van deze reactie, omdat de regelmaat van het treinverkeer een positief effect kan hebben op de veiligheid. |
| 64 | 5.2.4 | SRA | Stadsregio deelt de eerste twee conclusies van de Onderzoeksraad niet. Zie opmerkingen 24-25. (OvV nummer 59 en 61) Stadsregio staat evenmin achter de derde conclusie: een verstoorde dienstregeling verhoogt de kans op conflicten, maar de spoorbeveiliging voorkomt botsingen. De kans op uitvallen van het spoorbeveiligingssysteem is marginaal en verwaarloosbaar. Daarbij komt nog dat als dit systeem uitvalt het metrobedrijf wordt stilgelegd. | JA | De Onderzoeksraad verwijst naar de eerder gegeven reactie over dit onderwerp. |
| 65 | 5.2.3 | Gem Ams/DIVV | DIVV deelt de eerste twee conclusies van de Onderzoeksraad niet. Zie opmerkingen nrs. 29 en 30. (OvV nummer 60 en 62) DIVV staat evenmin achter de derde conclusie: een verstoorde dienstregeling verhoogt de kans op conflicten, maar de spoorbeveiliging voorkomt botsingen. De kans op uitvallen van het spoorbeveiligingssysteem is marginaal en verwaarloosbaar. Daarbij komt nog dat als dit systeem uitvalt het metrobedrijf wordt stilgelegd. | JA | De Onderzoeksraad verwijst naar de eerder gegeven reactie over dit onderwerp. |
| 66 | 5.3.1 | Gem Ams/DIVV | DIVV plaatst hierbij echter de kanttekening dat niet voor alle voorzienbare risico's maatregelen worden getroffen. Risico's met een klein effect of met een zeer kleine kans van optreden zullen veelal als restrisico worden geaccepteerd. Deze kanttekening moet niet worden opgevat als het marginaliseren van risico's van een metrobrand en een botsing van metrotreinen. | NEE | De Raad is het er mee eens dat niet voor alle voorzienbare risico's maatregelen genomen kunnen worden. Wel acht de Raad het van belang dat partijen alle inspanningen plegen om de veiligheid te verbeteren, die redelijkerwijs van hen verwacht kunnen worden. Indien een risico als acceptabel wordt beschouwd en geen beheersmaatregelen worden genomen, is de onderbouwing hierbij van cruciaal belang. In het Transportveiligheidssysteem Metro van GVB ontbreekt deze onderbouwing. |
| 67 | 5.3.1 | Gem Ams/DIVV | Ten tijde van de kwantitatieve risicoanalyse (in opdracht van DIVV in kader van de renovatie van de Oostlijn) was de risicomatrix van GVB nog niet opgesteld. Bij de risicoanalyse voor de tunnelveiligheid is de kans op brand gebaseerd op de incidentenregistratie GVB 2002-2005. Vervolgens is een analyse gemaakt d.m.v. een foutenboom welke branden fataal zijn. Het verwondert ons dat in de periode na 2005 de kans op brand een factor 25 groter is dan in de risicoanalyse is aangenomen. Nadere analyse lijkt ons noodzakelijk. De gemeente Amsterdam zal daartoe – mede in het kader van de aanstaande gebruiksmelding voor de Oostlijntunnel - acties ondernemen in overleg met GVB. | NEE | De Raad neemt met instemming kennis van het feit dat de gemeente Amsterdam nadere analyse zal (doen) uitvoeren. |
| 68 | 5.3.1 | Gem Ams/DIVV | Inderdaad: als zich problemen voordoen in systemen die bewaken dat de metrotreinen stoppen voor seinen, kan een stoptonendsein-passage plaatsvinden. Maar daarvoor zijn die systemen juist in werking. Deze systemen hebben een marginale en verwaarloosbare faalkans. Als deze systemen uitvallen, wordt het metrobedrijf stilgelegd | NEE | Een botsing kan ook plaatsvinden wanneer het treinbeveiligingssysteem wel functioneert, bijvoorbeeld door gladheid van het spoor. Het tweede voorval op 20 februari 2010 is daarvan een voorbeeld. |
| 69 | 5.3.1 | Gem Ams/DIVV | 'Gegeven het feit dat gladheid van het spoor regelmatig voorkomt, ...' DIVV hecht er aan om onderscheid te maken tussen de baanvakken/secties in de buitenlucht (gladheid door regen) en baanvakken/secties in de tunnel (gladheid door andere oorzaken). Op pagina 21 van de onderzoeksrapportage staat dat glijden in de tunnel volgens metrobestuurders niet of nauwelijks voor komt. | NEE | De Raad heeft dit onderscheid niet gemaakt, omdat het hier juist gaat om het in kaart brengen van mogelijke oorzaken van gladheid en de frequentie van voorkomen. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|---|
| 70 | 5.3 | GVB | Ook door ons wordt rookontwikkeling als een volstrekt ongewenste situatie beoordeeld. Echter een tot rookontwikkeling leidende storing zal, naar wij met ruim 30 jaar ervaring met dit materieel weten, doorgaans niet of niet snel leiden tot een serieuze brand met substantiële risico's voor onze passagiers. Vaak is het een gevolg van technisch defect of bijvoorbeeld door verbranding van door de ventilatie aangezogen stof op de warme remweerstand. Zowel het technisch defect als het verbranden van stoffen op de remweerstand zijn niet altijd te voorkomen maar tevens goed beheersbaar gemaakt in het ontwerp van het voertuig, (zie verder volgend blad) <i>Wel escaleert onze operationele organisatie bij rookontwikkeling direct naar brand en schaaft pas terug nadat is vastgesteld dat het een brand betreft in de zin zoals hiervoor aangegeven. Ook registreren wij dit type storingen in de database als brand. Hoewel het brandje in de metrocabine een iets ander karakter had, is ook in dit geval het risico en de gevolgschade beperkt gebleven als gevolg van goede compartimentering tussen cabine en reizigerscompartiment, alsmede door effectief handelen van ons personeel.</i> | NEE | Elke vorm van brand/rookontwikkeling heeft in potentie ernstige gevolgen. Hoewel niet elke brand/rookontwikkeling daadwerkelijk ernstige gevolgen met zich meebrengt, vindt de Raad tien gebeurtenissen per jaar met in potentie ernstige gevolgen zorgelijk. De hier beschreven risico-onderbouwing heeft de Onderzoeksraad niet teruggevonden in de risicomatrix van GVB. |
| 71 | 5.3 | GVB | M.b.t. de directe oorzaak is er geen verschil van mening tussen de Onderzoeksraad en GVB. Ook wij zijn tot de conclusie gekomen dat de botsing tussen twee metro's is veroorzaakt door gladheid van het spoor. In dat licht bezien hebben we reeds op basis van ons eigen onderzoek al een aantal verbeteracties in gang gezet. Ondermeer hebben we in samenspraak met de toezichhoudende Inspectie Verkeer & Waterstaat praktische maatregelen getroffen om de risico's tengevolge van het smeren van de spoorstaven te reduceren. Daarnaast hebben wij de hulp ingeroepen van een deskundig adviesbureau om het smeerbeleid structureel te verbeteren. | NEE | De opmerking is (deels) verwerkt in paragraaf 2.6 <i>Genomen maatregelen GVB</i> . De reactie leidt niet tot een andere conclusie. |
| 72 | 5.3 | GVB | 100% nauwkeurig aangeven van veiligheidsborging is onmogelijk. Voorstel: GVB kan met de huidige stand van zaken <i>onvoldoende</i> aangeven... In ons streven om door middel van een gestructureerde aanpak calamiteiten (zoals) brand te voorkomen, weekt zich de historie dat onze organisatie van oudsher "activiteiten gestuurd" handelt. Een paar jaar geleden zijn wij gestart met de implementatie van risicomangement in onze processen, maar het vergt tijd alvorens het toepassen organisatiebreed gemeengoed geworden is. | JA | De tekst is aangepast. |
| 73 | 5.3 | GVB | De daadwerkelijke afhandeling van beide incidenten is voorspoedig verlopen. GVB heeft sinds medio 2008 de noodorganisatie geprofessionaliseerd en heeft zwaar ingezet op het opleiden en trainen van personeel. De nadruk ligt hierbij op het gestructureerd identificeren van (de impact van) een incident en een snelle, veilige afhandeling. De noodorganisatie GVB heeft aangetoond in staat te zijn ook bij gelijktijdigheid van incidenten (botsing, rookontwikkeling) tot een goede afhandeling te komen. GVB ziet dit als een uitloeiisel van de zorg en aandacht die hier de afgelopen jaren aan besteed is. | NEE | De Raad neemt met instemming kennis van de inspanningen die GVB noemt. Deze hebben echter betrekking op de gevolgen van beide incidenten, terwijl de conclusies van de Raad zich richten op de risico's (het ontstaan van de incidenten). |
| 74 | 5.4.1 | SRA | De beschrijving in deze alinea van de totstandkoming van het IPvE is onjuist. Het is niet zo dat een Integraal Programma van Eisen is opgesteld voor de NZL en ondertekend door partijen. De NZL heeft al jaren een eigen Programma van Eisen. Er is eind 2009 een Integraal Programma van Eisen voor het gehele Amsterdamse metrosysteem vastgesteld door de secretaris van Stadsregio en de directeur van DIVV. Dit is in 2010 door de wethouder bekrachtigd. Het IPvE is met inbreng van alle betrokkenen, waaronder het GVB opgesteld. Dit IPvE geldt dus voor het gehele net, waarbij nieuwe projecten zoals de NZL zullen worden ingepast. De laatste zin van deze alinea is dan ook merkwaardig: "doet vermoeden".... Het is een IPvE voor het gehele net, bestaand en nieuw. In dit IPvE is veiligheid wel degelijk opgenomen (top level eisen, op niveau daaronder worden de eisen verder uitgewerkt). | JA | Het is juist dat het IPvE voor het gehele metronetwerk zal gelden. Dit is verduidelijkt in de tekst. Bij het onderzoek van de Raad is echter wel gebleken dat binnen GVB op uitvoeringsniveau het IPvE (nog) niet algemeen bekend is. |
| 75 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | De beschrijving in deze alinea van de totstandkoming van het IPvE is onjuist. Het is niet zo dat een Integraal Programma van Eisen is opgesteld voor de NZL en ondertekend door partijen. De NZL heeft (uiteraard) al jaren een eigen Programma van Eisen Er is eind 2009 een Integraal Programma van Eisen voor het gehele Amsterdamse metrosysteem vastgesteld door de secretaris van SRA en de directeur van DIVV. Dit is in 2010 door de wethouder bekrachtigd. Het IPvE is met inbreng alle betrokkenen, waaronder het GVB opgesteld. Dit IPvE geldt dus voor het gehele net, waarbij nieuwe projecten zoals de NZL zullen worden ingepast. De laatste zin van deze alinea is dan ook opmerkelijk: "doet vermoeden".... Het is een IPvE voor het gehele net, bestaand en nieuw. In dit IPvE is veiligheid wel degelijk opgenomen (top level eisen, op niveau daaronder worden de eisen verder uitgewerkt). Daarnaast is er een Programma van Eisen (IPvE) voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur, dat onderdeel uitmaakt van de Overeenkomst Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur 2006 t/m 2011 (d.d. 1 december 2008). | JA | Het is juist dat het IPvE voor het gehele metronetwerk zal gelden. Dit is verduidelijkt in de tekst. Bij het onderzoek van de Raad is echter wel gebleken dat binnen GVB op uitvoeringsniveau het IPvE (nog) niet algemeen bekend is. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|--|
| 76 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | Het dagelijks beheer wordt niet overgedragen door delegatie, zie opmerking A.4. (OvV nummer 140) | JA | De Onderzoeksraad heeft de beschrijvingen in de betreffende paragraaf aangepast aan deze reactie. |
| 77 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | DIVV herkent zich niet in het beeld dat de Onderzoeksraad in het rapport schetst ten aanzien van (het gebrek aan) de afstemming tussen DIVV en GVB aangaande kwaliteit en veiligheid. Ook met de vaststelling van het IPVE zal vervolgens per vernieuwings- en nieuwbouwproject moeten worden afgestemd, wat ook veelvuldig en op intensieve wijze gebeurt. DIVV heeft afstemming met diverse afdelingen van GVB hoog op de agenda staan vanuit het besef dat nieuwe infrastructuur moet worden ingepast in de bestaande infrastructuur. Het gaat dan om zowel de eisen van de toekomstige gebruiker (CCV met de schakelwacht en de verkeersleiding) als de exploitant (Vervoer) als de voorwaarden van de exploitant ten aanzien van inpassing van werken in de dienstregeling met eventuele buitendienststellingen. Als voorbeeld wordt het project Renovatie Oostlijn aangevoerd. Er is sinds jaren sprake van een zeer intensieve samenwerking en afstemming tussen DIVV en GVB. Ook bij AMSYS wordt veelvuldig overleg gepleegd tussen medewerkers van DIVV en GVB. Er is tevens een stuurgroep AMSYS gevormd waarin op het hoogste ambtelijke niveau van SRA, DIVV en GVB besluiten worden genomen en/of bestuurlijke besluiten worden voorbereid. | NEE | Deze zienswijze wordt niet door alle betrokken partijen, op alle relevante niveaus, gedeeld. Hoewel GVB inderdaad betrokken is bij de genoemde vernieuwingsprojecten, heeft GVB geen beslissingsbevoegdheid. De betrokkenheid van GVB beperkt zich tot het geven van advies. |
| 78 | 5 | Gem Ams/DIVV | Inderdaad is DIVV bezig een veiligheidsmanagementsysteem te implementeren. De reden hiervoor is om tijdig klaar te zijn om straks verantwoordelijkheden voortvloeiend uit de nieuwe Wet Lokaalspoor te kunnen dragen. | NEE | De Raad heeft kennisgenomen van deze reactie. |
| 79 | 5 | Gem Ams/DIVV | De huidige wetgeving voor railveiligheid is helder. Zie opmerkingen A1 tot en met A.5. (OvV nummer 137 t/m 141) | NEE | De Raad is van mening dat in wet- en regelgeving onvoldoende concreet is geformuleerd welke eisen aan veiligheid worden gesteld, om er als betrokken partij bij het invullen van de eigen rol houvast aan te hebben. |
| 80 | 5.4.1 | SRA | In tegenstelling tot wat er in het onderzoeksrapport staat, houdt AMSYS zich bezig met de aanschaf (niet met de ontwikkeling, dat doet de leverancier) van nieuwe voertuigen. Het besluit van de Gemeenteraad daarbij is dat de vervanging van de bestaande treinen wordt gecombineerd met de uitbreiding voor de NZL (dezelfde voertuigen). Leidend daarbij is de planning van de vervanging van de bestaande voertuigen. Het is pertinent onjuist dat de vervanging van de bestaande treinen moest wachten op de aanschaf van de NZL-treinen, en ook is het onjuist dat dit in opdracht van Stadsregio zou zijn. Het besluit tot gecombineerde aanschaf is eind 2006 genomen. Toen was ook al bekend dat dit vanaf eind 2011, begin 2012 zou zijn. Feit is dat bij het opstellen van het programma van eisen, de aanbesteding en de contractering, GVB-deskundigen zeer nadrukkelijk betrokken zijn, en een essentiële bijdrage hebben geleverd en nog leveren. Daarnaast heeft de Directeur van AMSYS 2 wekelijks contact met de Directie GVB over de raakvlakken tussen de twee organisaties. | JA | De tekst is aangepast: de zinsnede dat de vervanging van het huidige materieel moest wachten op het uitkomen van het nieuwe materieel is geschrapt. Ook de rol van SRA als opdrachtgever is geschrapt. Dit laat onverlet dat GVB, hoewel inderdaad betrokken bij het genoemde vernieuwingsproject, hierin geen beslissingsbevoegdheid heeft. De betrokkenheid beperkt zich tot het geven van advies. Dit is in de tekst opgenomen. |
| 81 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | In tegenstelling tot wat er in het onderzoeksrapport staat, houdt AMSYS zich bezig met de aanschaf (niet met de ontwikkeling, dat doet de leverancier) van nieuwe voertuigen. Het besluit van de Gemeenteraad daarbij is dat de vervanging van de bestaande treinen wordt gecombineerd met de uitbreiding voor de NZL (dezelfde voertuigen). Leading daarbij is de planning van de vervanging van de bestaande voertuigen. Het is pertinent onjuist dat de vervanging van de bestaande treinen moest wachten op de aanschaf van de NZL-treinen, en ook is het onjuist dat dit in opdracht van SRA zou zijn. Het besluit tot gecombineerde aanschaf is eind 2006 genomen, en vanaf dat moment is, in nauwe samenwerking met GVB, gewerkt aan de komst van nieuwe treinen. Toen was ook al bekend dat dit vanaf eind 2011, begin 2012 zou zijn. Feit is dat bij het opstellen van het programma van eisen, de aanbesteding en de contractering, GVB-deskundigen zeer nadrukkelijk betrokken zijn, en een essentiële bijdrage hebben geleverd en nog leveren. Daarnaast heeft de Directeur van AMSYS tweewekelijks contact met de Directie GVB over de raakvlakken tussen de twee organisaties. | JA | De tekst is aangepast: de zinsnede dat de vervanging van het huidige materieel moest wachten op het uitkomen van het nieuwe materieel is geschrapt. Ook de rol van SRA als opdrachtgever is geschrapt. Dit laat onverlet dat GVB, hoewel inderdaad betrokken bij het genoemde vernieuwingsproject, hierin geen beslissingsbevoegdheid heeft. De betrokkenheid beperkt zich tot het geven van advies. Dit is in de tekst opgenomen. |
| 82 | 5.4.1 | SRA | De suggestie dat de projectaanpak afbreuk doet aan het veiligheidsniveau van de lijkt ons wat zwaar aangezet, en wordt niet onderbouwd. In ieder geval is dat niet het geval bij de huidige projecten NZL, AMSYS en renovatie Oostlijn. In alle vernieuwingen wordt GVB op voorhand betrokken en staat niet voor een voldongen feit. | NEE | Hoewel GVB inderdaad betrokken is bij de genoemde vernieuwingsprojecten, heeft GVB geen beslissingsbevoegdheid. De betrokkenheid beperkt zich tot het geven van advies. |
| 83 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | De suggestie dat de projectaanpak afbreuk doet aan het veiligheidsniveau van de reiziger is naar de mening van DIVV zwaar aangezet, en wordt door de Onderzoeksraad niet onderbouwd. In ieder geval is dat volgens DIVV niet het geval bij de huidige projecten NZL, AMSYS en renovatie Oostlijn. In alle vernieuwingen wordt GVB op voorhand betrokken en niet voor voldongen feiten gesteld. | NEE | Hoewel GVB inderdaad betrokken is bij de genoemde vernieuwingsprojecten, heeft GVB geen beslissingsbevoegdheid. De betrokkenheid beperkt zich tot het geven van advies. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|--|
| 84 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | <p>DIVV heeft geen bemoeienis met de nieuwe OV-concessie. GVB Rail Services ook niet (of hoogstens zeer beperkt) Wordt hier door de Onderzoeksraad gedeeld op het nieuwe beheer- en onderhoudscontract tussen de gemeente en GVB dat eveneens per 1 januari 2012 van kracht zal worden?</p> <p>Het is DIVV niet duidelijk wat nu precies de bevindingen van de Onderzoeksraad zijn op dit punt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen aandacht voor het veiligheidsniveau van de bestaande metrolijnen? - DIVV stelt geen eisen ten aanzien van veiligheid? - Concessieaanvraag neemt (te) veel tijd van GVB in beslag? - Nieuwe rolverdeling na verzelfstandiging is niet uitgekristalliseerd? - Partijen hebben onvoldoende inzicht in het veiligheidsniveau van de reiziger? - Hoe kunnen partijen verantwoordelijk voor de veiligheid vervullen zonder een gemeenschappelijk programma van eisen? <p>Ten aanzien van het programma van eisen wordt de Onderzoeksraad verwezen naar het IPvE dat voor het gehele metrosysteem van kracht is en dat in eind 2009 is vastgesteld.</p> | NEE | Kern van deze passage is dat de Onderzoeksraad in haar onderzoek niet heeft kunnen vaststellen of GVB en DIVV elk afzonderlijk maar ook gezamenlijk voldoende inzicht hebben in de veiligheid van de reiziger in het Amsterdamse metrovervoer. Dat er inmiddels een IPvE is vastgesteld beoordeelt de Onderzoeksraad positief maar ook dan kan GVB in de exploitatie nog steeds voor voldongen feiten komen te staan, die afbreuk doen aan het veiligheidsniveau van de reiziger. Met het IPvE is namelijk nog niet gegarandeerd dat GVB in het vervolg bij projecten wordt betrokken op een manier die verder gaat dan alleen het geven van advies. |
| 85 | 5 | SRA | Ook voor de huidige exploitatie zijn de partijen bezig een veiligheidsdossier op te bouwen; dit in lijn met de ervaringen en aankomende veranderende wetgeving zoals de Wet lokaalspoor. Overigens eist Stadsregio in de concessie per 2012 dat het veiligheidsmanagementsysteem van de diverse partijen op elkaar zijn afgestemd. | JA | De tekst is aangepast. |
| 86 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | <p>De door de Raad geformuleerde conclusies onderschrijven wij niet. Het metroreglement is helder; het stellen van nadere eisen naast het vigerende metroreglement achten wij dan ook principieel onjuist. Wel is het zo dat er vanuit de verantwoordelijkheid van toekomstig houder van de gebruiksmelding van de Oostlijntunnel er momenteel nadere gebruikseisen geformuleerd worden.</p> <p>Daarnaast is eind 2009 het Integraal Programma van Eisen voor het gehele Amsterdamse metrosysteem vastgesteld door de secretaris van SRA en de directeur van DIVV.</p> | NEE | De Onderzoeksraad acht het van belang dat partijen zelf, naast hetgeen de wet van de partijen eist, nadenken of het nodig is extra eisen te stellen. Dit te meer daar het Metroreglement weinig regelt inzake veiligheid. Zaken als het identificeren en analyseren van risico's en het nemen van maatregelen om de risico's te beheersen worden in het Metroreglement niet geregeld. De conclusie over het IPvE is naar aanleiding van de inzage reacties gewijzigd: In 2010 is een programma van eisen ten aanzien van de kwaliteit en veiligheid van het metrosysteem (bestuurlijk) vastgesteld. De invloed van dit IPvE op het veiligheidsniveau voor de reiziger is op dit moment nog niet vast te stellen. In het onderzoek kwam naar voren dat dit IPvE binnen GVB op operationeel niveau nog niet bekend is. |
| 87 | 5.4.2 | SRA | Stadsregio begrijpt niet wat met deze paragraaf bedoeld wordt. Stadsregio is geen opdrachtgever van de gemeente Amsterdam. Er is wel een convenant tussen beide partijen voor de financiering en uitvoering van het beheer en onderhoud van de Amsterdamse railinfrastructuur. Zie opmerking 20. (OvV nummer 46) | JA | SRA is concessieverlener voor het openbaar vervoer in de stadsregio en is daarmee opdrachtgever van de concessiehouder, GVB. De Onderzoeksraad heeft de beschrijvingen in de betreffende paragraaf verduidelijkt. |
| 88 | 5.4.2 | SRA | Het rapport stelt dat Stadsregio een boeteregeling heeft opgenomen indien GVB niet aan de eisen uit wet- en regelgeving voldoet. Correkter is: Voorwaarde voor het uitvoeren van de vervoersconcessie Amsterdam is dat het materieel aan de wet- en regelgeving voldoet. Een boeteregeling op dit onderdeel is niet opgenomen in de concessievoorwaarden. Stadsregio heeft wel het recht bij structurele overtreding van deze eis de concessie te beëindigen. | JA | De tekst is aangepast. |
| 89 | 5.4.2 | SRA | De maximum treinfrequentie en opvolgtijden zijn vastgelegd in het IPvE. Stadsregio kan dus niet eigenmachtig hogere frequenties instellen. | NEE | Het voorbeeld is slechts gebruikt om duidelijk te maken dat de eisen die de Stadsregio stelt invloed (kunnen) hebben op de veiligheid van het metrovervoer. |
| 90 | 5.4.2 | Gem Ams/DIVV | De maximum treinfrequentie en opvolgtijden zijn vastgelegd in het voornoemde IPvE, dat door de eigenaar en de concessieverlener is vastgesteld. SRA kan dus niet eigenmachtig hogere frequenties instellen. | NEE | Het voorbeeld is slechts gebruikt om duidelijk te maken dat de eisen die de Stadsregio stelt invloed (kunnen) hebben op de veiligheid van het metrovervoer. |
| 91 | 5.4.2 | SRA | Stadsregio stelt als opdrachtgever van het openbaar vervoer vervoerseisen aan het materieel, maar deze dienen te vallen binnen de toelatingseisen zoals door GVB worden gehanteerd ten aanzien van compatibiliteit en systeemveiligheid. Daarnaast zijn minimale eisen gesteld in het huidige contract door middel van de verplichting te voldoen aan de wettelijke eisen. Binnen het concessiebeheer worden dergelijke afspraken nagelopen. Stadsregio heeft momenteel geen directe rol in de veiligheid van de reiziger. Deze rol is krachtens de spoorwegwetgeving toebedeeld aan de bestuurder van de spoorwegdienst. Dientengevolge valt ook het toezichthouden in de huidige wetgeving niet onder de verantwoordelijkheid van de Stadsregio. In de concessieverlening 2012 speelt veiligheid een belangrijke rol en zijn met de huidige inzichten uitgebreidere eisen gesteld. Ook is het zo dat de vernieuwing van de spoorwegwetgeving de rolverdeling tussen de diverse spelers zal wijzigen en dat Stadsregio zich voorbereidt op zijn nieuwe rol. | NEE | Het is juist dat krachtens spoorwegwetgeving de bestuurder van de spoorwegdienst is belast met de zorg voor de veiligheid van de reiziger. De Onderzoeksraad is van mening dat dit de Stadsregio niet ontslaat van de plicht om de eigen verantwoordelijkheid zo ver in te vullen als nodig en redelijkerwijs mogelijk is voor een veilig openbaar vervoer, en dit niet te beperken tot dat wat op basis van wetgeving van ze verwacht mag worden. De Raad verwijst voor zijn standpunt in dezen verder naar de beschouwing van dit rapport. |
| 92 | 5.4.2 | Gem Ams/DIVV | SRA is geen opdrachtgever van de gemeente Amsterdam. Zie opmerking A.4. (OvV nummer 140) | JA | De Onderzoeksraad heeft de beschrijvingen in de betreffende paragraaf aangepast aan deze reactie. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|--|
| 93 | 5.4.2 | Gem Ams/DIVV | Wij delen uw visie niet dat er met de eis dat GVB het materieel in overeenstemming moet hebben met wet- en regelgeving sprake zou zijn van delegatie van een taak. De directie GVB heeft vanuit het Metroreglement immers een zelfstandige verantwoordelijkheid hiervoor. Ook het toezicht op uitvoering van deze taak is geregeld in de Spoorwegwet 1875. | JA | De Onderzoeksraad heeft de feitelijke beschrijving in de betreffende paragraaf aangepast aan deze reactie. |
| 94 | 5.4.2 | Gem Ams/DIVV | Bij metroverkeer volgens een ongestoorde dienstregeling zal - ook in de spitsdienstregeling - een metrotrein vertrekken voordat een metrotrein op een achterliggend station vertrekt. Dit is niet met seinen geregeld (d.w.z. er is wat betreft seinvoering geen relatie tussen het vertrek van beide treinen.) De metrotrein kan dus bij verstoringen wel vertrekken op een moment dat het volgende perron nog niet vrij is. | NEE | De Raad heeft zich in deze passage gebaseerd op informatie van GVB. |
| 95 | 5.4.2 | Gem Ams/DIVV | SRA heeft een eigen rol ten aanzien van de sociale veiligheid van de reiziger, maar momenteel geen rol in de fysieke veiligheid van de reiziger. Deze rol is krachtens de spoorwegwetgeving toebedeeld aan de bestuurder van de spoorwegdienst. Zie opmerking A.1. (OvV nummer 137). Wel is het zo dat de vernieuwing van de spoorwegwetgeving de rolverdeling tussen de diverse spelers zal wijzigen. | NEE | Het is juist dat krachtens spoorwegwetgeving de bestuurder van de spoorwegdienst is belast met de zorg voor de veiligheid van de reiziger. De Onderzoeksraad is van mening dat dit de Stadsregio niet ontslaat van de plicht om de eigen verantwoordelijkheid zo ver in te vullen als nodig en redelijkerwijs mogelijk is voor een veilig openbaar vervoer, en dit niet te beperken tot dat wat op basis van wetgeving van ze verwacht mag worden. De Raad verwijst voor zijn standpunt in dezen verder naar de beschouwing van dit rapport. |
| 96 | 5 | Gem Ams/DIVV | Wij delen uw mening niet dat de opdrachtgever een eigen verantwoordelijkheid moet nemen voor de veiligheid van de reizigers. De zorg voor de veiligheid van de reizigers is immers al belegd, en een gedeelde verantwoordelijkheid zal niet leiden tot een helderder verantwoordelijkheidtoedeling. Indien u van mening bent dat extern toezicht onvoldoende is vastgelegd is volgens DIVV raadzaam te pleiten voor een betere vastlegging hiervan. | NEE | Zie de eerder gegeven reactie over invulling verantwoordelijkheid voor veiligheid. De Raad spreekt overigens niet van een gedeelde verantwoordelijkheid, maar juist van een eigen verantwoordelijkheid van elk van de betrokken partijen. |
| 97 | 5 | Gem Ams/DIVV | Voor wat betreft de railveiligheid hoeft onder de huidige wetgeving de veiligheid niet nader geconcretiseerd te worden in een concessie. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt immers niet bij de concessieverlener maar is toebedeeld aan de bestuurder van de spoorwegdienst (vervoerder). Daar waar sprake is van vervoer door een tunnel gaat, dient de houder van de gebruiksmelding (in het kader van bouwveiligheid) zorg te dragen dat aan de eisen die door het bevoegd gezag gesteld zijn voldaan wordt. Overigens heeft SRA in de nieuwe OV-concessie (in voorbereiding) wel eisen ten aanzien van fysieke veiligheid opgenomen. | NEE | Zie de eerder gegeven reactie over invulling verantwoordelijkheid voor veiligheid. |
| 98 | 5.4.2 | SRA | Wij delen uw mening niet dat de opdrachtgever een eigen verantwoordelijkheid moet nemen voor de veiligheid van de reizigers. Volgens het huidige metroreglement is deze verantwoordelijkheid aan de bestuurder van de spoorwegdienst toebedeeld. Daarnaast is hiertoe is in de huidige concessie opgenomen dat de vervoerder aan de wettelijke eisen van veiligheid dient te voldoen. Ook is Stadsregio van mening dat een gedeelde verantwoordelijkheid niet zal leiden tot een helderder verantwoordelijkheidtoedeling. Stadsregio is van mening dat een dergelijke paragraaf goed past als conclusie binnen hoofdstuk 3: waar op dit moment niet zo'n dergelijke conclusieparagraaf is. Zie ook opmerking 9. (OvV nummer 15). | NEE | Zie de eerder gegeven reactie over invulling verantwoordelijkheid voor veiligheid. De Raad spreekt overigens niet van een gedeelde verantwoordelijkheid, maar juist van een eigen verantwoordelijkheid van elk van de betrokken partijen. |
| 99 | 5.5.1 | SRA | De nieuwe concessie Amsterdam is per 26 augustus 2010 onderhands aan GVB gegund. Hoofdstuk 2 artikel 15 van het concessiebesluit stelt de eisen wat betreft veiligheid vast in het contract. | JA | De tekst is aangepast. |
| 100 | 5.5.1 | SRA | De nieuwe concessie borgt veiligheidseisen die voor het gehele metronetwerk gelden. Wanneer NZL rijdt, zal deze hier ook aan moeten voldoen. Het niveau van veiligheid tussen de nieuwe concessie-eisen en NZL documentatie zijn op elkaar afgestemd. Het huidige systeem is hierbij ook in acht genomen. Deze zijn dus niet in strijd met elkaar. | JA | In het rapport is aangegeven dat het IPvE in december 2009 ambtelijk is vastgesteld en in 2010 bestuurlijk door de wethouder is bekrachtigd. Tijdens het onderzoek bleek echter dat het Integraal Programma van Eisen (IPVE) op uitvoerend niveau binnen GVB nog niet overal bekend is en dat niet duidelijk is wanneer het in werking treedt. Overigens wordt niet gesteld dat het IPVE en de nieuwe concessie met elkaar in strijd zijn. |
| 101 | 5.5.1 | Gem Ams/DIVV | Projecten grijpen volgens ons niet in op de verantwoordelijkheid van GVB: die blijft onverminderd van kracht. Wel is het zo dat projecten impact (kunnen) hebben op de veiligheid van het metrosysteem. Juist daarin is de rol van de (directie van) GVB dus cruciaal, nl. het bewaken of de projecten het veiligheidsniveau niet ontoelaatbaar verminderen. De Directie GVB is verantwoordelijk voor toelating van nieuw materieel. Voor nieuwe railinfrastructuur en nieuw materieel geldt een toelatingsregime waarbij de toelating getoetst wordt door IVW. | NEE | De Raad spreekt niet alleen het GVB, maar ook de opdrachtgevers aan op hun verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid. Juist omdat de projecten impact (kunnen) hebben op de veiligheid, vindt de Raad dat de opdrachtgever bij die projecten een eigen verantwoordelijkheid heeft op het gebied van veiligheid. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|---|------------|---|
| 102 | 5.5.1 | SRA | <p>Ten aanzien van het nieuwe materieel: huidige materieel wordt vanaf 2012 vervangen (knelpunt 1). We treffen hier een onvolledige weergave van de feiten aan: het materieel moet niet alleen aan de eisen van de NZL voldoen, maar die zijn hetzelfde als voor het Metrosysteem als geheel. Het materieel moet er inderdaad zijn als de NZL open gaat (2017), maar moet er ook al zijn in 2012 als vervanging van de bestaande lijn.</p> <p>Ook bij de spoorbeveiliging wordt in de tekst een verkeerde voorstelling van zaken gegeven: Het treinbeveiligingssysteem wordt ontwikkeld voor het gehele Metrosysteem, inclusief de NZL, en niet in de volgorde zoals in de tekst gesuggereerd. Het wordt als eerste op het bestaande net geïmplementeerd, maar is inderdaad later af dan de komst van de nieuwe treinen. Daarom worden die inderdaad met twee systemen uitgerust, en rijden eerst nog enkele jaren in het oude systeem. De knelpunten die aan het eind van de alinea zijn genoemd geven een verkeerde suggestie en zijn onjuist: Het is niet zo dat het materieel nog niet wordt vervangen omdat het nieuwe materieel nog niet is ontwikkeld; er is in december 2006 besloten het materieel te vervangen en de uitvoering duurt 4-5 jaar.</p> <p>Het tweede knelpunt zou zijn dat de treinen worden ontwikkeld voor een nieuw veiligheidssysteem en niet voor aansluiting op het bestaande systeem. Integendeel: Het PvE voor de nieuwe treinen eist aansluiting op het bestaande systeem, met de mogelijkheid tot inbouw van een nieuw systeem.</p> | JA | De opmerking is terecht. Aangezien de paragraaf over het nieuwe materieel niet relevant bleek voor de conclusies en aanbevelingen, is deze uit het rapport gehaald. |
| 103 | 5.5.1 | Gem Ams/DIVV | <p>Ten aanzien van het nieuwe materieel: huidige materieel wordt vanaf 2012 vervangen (knelpunt 1). Naar de mening van DIVV geeft de Onderzoeksraad een onvolledige weergave van de feiten: het materieel moet niet alleen aan de eisen van de NZL voldoen, maar die zijn hetzelfde als voor het Metrosysteem als geheel. Het materieel moet er inderdaad zijn als de NZL open gaat (2017), maar moet er ook al zijn in 2012 als vervanging van de bestaande lijn. Ook bij de spoorbeveiliging wordt in de tekst volgens DIVV een verkeerde voorstelling van zaken gegeven:</p> <p>Het treinbeveiligingssysteem wordt ontwikkeld voor het gehele Metrosysteem, inclusief de NZL, en niet in de volgorde zoals in de tekst wordt gesuggereerd. Het systeem wordt als eerste op het bestaande net geïmplementeerd, maar is inderdaad later gereed dan de komst van de nieuwe treinen. Daarom worden die treinen inderdaad met twee systemen uitgerust, en rijden eerst nog enkele jaren in het oude systeem.</p> <p>De knelpunten die aan het eind van de alinea zijn genoemd geven volgens DIVV een verkeerde suggestie en zijn aantoonbaar onjuist. Het is niet zo dat het materieel nog niet wordt vervangen omdat het nieuwe materieel nog niet is ontwikkeld; er is in dec.2006 besloten het materieel te vervangen en de uitvoering duurt net als overal 4-5 jaar.</p> <p>Het tweede knelpunt zou zijn dat de treinen worden ontwikkeld voor een nieuw veiligheidssysteem en niet voor aansluiting op het bestaande systeem. Het tegendeel is waar: het PvE voor de nieuwe treinen eist aansluiting op het bestaande systeem, met de mogelijkheid tot inbouw van een nieuw systeem.</p> | JA | De opmerking is terecht. Aangezien de paragraaf over het nieuwe materieel niet relevant bleek voor de conclusies en aanbevelingen, is deze uit het rapport gehaald. |
| 104 | 5.5.1 | SRA | <p>Wij delen uw conclusie niet dat Stadsregio een eigen verantwoordelijkheid heeft op het gebied van (toezicht op) veiligheid. Deze verantwoordelijkheid is in de regelgeving bij de bestuurder van de spoorwegdienst gelegd. Wel is het een feit dat beslissingen van Stadsregio in het kader van (de opdrachtverlening van) openbaar vervoersdiensten een impact kunnen hebben op de veiligheid van de reiziger en het personeel van de vervoerder. Het is de verantwoordelijkheid van Stadsregio om hiermee zorgvuldig om te gaan. Het is aan de bestuurder van de spoorwegdienst om bezwaar te maken tegen uitgangspunten of besluiten die de veiligheid van reizigers in gevaar zou brengen.</p> <p>De verantwoordelijkheid van Stadsregio is niet expliciet vastgelegd in Wp2000. Wettelijk gezien dienen in de concessie voorschriften te worden opgenomen t.a.v. veiligheid, maar in de wettekst is hieromtrent niets vastgelegd. In de Memorie van Toelichting is hierover in paragraaf 5.9.2 wel iets geschreven (onderstreping is aangebracht in kader van deze review):</p> <p>* In het programma van eisen wordt ten eerste aangegeven aan welke beleidsmatige eisen uit het verkeers- en vervoerplan de offerende vervoerder moet voldoen. Dit betreft eisen ten aanzien van de bereikbaarheid in een gebied, de sociale functie van het vervoer voor mensen die daarvan afhankelijk zijn, de sociale veiligheid van het openbaar vervoer en de afstemming met de mogelijke milieudoelstellingen.</p> <p>» Het programma van eisen en het aanbod uit de winnende offerte zijn samen de basis voor de concessievoorschriften. De concessievoorschriften zijn het kader waarbinnen de vervoerder in de afgesproken periode het openbaar vervoer moet verrichten.</p> <p>Met andere woorden: de concessievoorschriften lijken dus vooral de sociale veiligheid te hoeven omvatten.</p> | NEE | Net als bij eerdere reacties merkt de Onderzoeksraad ook hier op dat het niet gaat om een verantwoordelijkheid die is neergelegd in wet- en regelgeving, maar om een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Ook de eigen redenering van SRA leidt tot de conclusie dat SRA wél eigen verantwoordelijkheid heeft: "Wel is het een feit dat beslissingen van Stadsregio ... de veiligheid van reizigers in gevaar zou brengen". |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|--|
| 105 | 5.5.1 | Gem Ams/DIVV | Wij delen uw conclusie niet dat SRA een eigen verantwoordelijkheid heeft op het gebied van (toezicht op) veiligheid. Zie opmerkingen A1 t/m A.5 (OVV 137 t/m 141). | NEE | De Onderzoeksraad verwijst voor zijn standpunt naar de eerder gegeven reacties over dit onderwerp. |
| 106 | 6 | SRA | [...waardoor de veiligheid van de reiziger niet is geborgd.] De veiligheid van de reiziger kan nooit volledig zeker worden gesteld. Het eindresultaat moet zijn dat de risico's die reizigers en rijdend GVB-personeel lopen zich op een bepaald/vastgesteld/geaccepteerd laag niveau bevinden. Het onderzoek van de Onderzoeksraad heeft niet aangetoond dat dit niveau wordt overschreden. | NEE | Het is de taak van de betrokken partijen om vast te stellen dat de risico's zich op een geaccepteerd laag niveau bevinden. Omdat dit niveau niet is vastgelegd door betrokken partijen, heeft de Raad in haar onderzoek niet kunnen vaststellen of dit niveau overschreden wordt. Betrokken partijen kunnen niet aantonen welk geaccepteerd laag niveau zij hanteren, noch hoe zij vaststellen dat dit niveau niet wordt overschreden. |
| 107 | 6 | Gem Ams/DIVV | Het hier geïntroduceerde causale verband tussen overbrugging van glijbeveiliging en werking van de noodremming is niet correct. De werking van de noodremming (i.e. ingreep ATB, inzetten van remming) bij glad spoor is wel geborgd, maar deze zal weinig effect hebben vanwege doorglijden van de metrotrein. | JA | Deze opmerking is terecht; de tekst is aangepast en luidt nu dat een noodremming bij glad spoor <i>mogelijk</i> niet leidt tot het voldoende afremmen van het metrovoertuig. |
| 108 | 6 | Gem Ams/DIVV | '...waardoor de veiligheid van de reiziger niet is geborgd'. Misschien is het een kwestie van taal en definities, maar de veiligheid van de reiziger kan nooit volledig zeker worden gesteld. Het eindresultaat moet zijn dat de risico's die reizigers en rijdend GVB-personeel lopen zich op een bepaald/vastgesteld/geaccepteerd laag niveau bevinden. Het onderzoek van de Onderzoeksraad heeft niet aangetoond dat dit niveau wordt overschreden. Deze conclusie is volgens DIVV te generiek gesteld; het zou hier volgens DIVV alleen risico's mogen betreffen die zijn verbonden aan incidenten die zijn onderzocht. Dit is niet aantoonbaar het geval voor andere risico's, e.e.a. is dus ten onrechte door de Onderzoeksraad gegeneraliseerd. | JA | De Raad stelt de conclusie generiek omdat deze op de achterliggende oorzaken van beide voorvallen is gebaseerd. Wel ziet de Onderzoeksraad aanleiding de conclusie iets te nuanceren, en heeft het woord 'niet' vervangen door 'onvoldoende'. |
| 109 | 6 | Gem Ams/DIVV | DIVV staat niet achter deze conclusie. Zie opmerking 56 (OVV 105): DIVV heeft verantwoordelijkheden ten aanzien van de bouwwerkveiligheid van tunnels en stations en de goede staat van de railinfrastructuur. De verantwoordelijkheden ten aanzien van renovatie en vernieuwingsprojecten hebben volgens DIVV geen enkele relatie met het onderhavige incident. DIVV bestrijdt dat er sprake is van slechte afstemming. In het onderzoeksrapport legt de Onderzoeksraad echter geen relatie tussen de kwaliteit van de afstemming en het incident op 20 februari 2010. Zou naar de mening van de onderzoekers een optimale afstemming bij renovatie en vernieuwingsprojecten dit incident hebben voorkomen? Zie verder opmerkingen 38 en 39. (OvV nummer 77 en 102) | NEE | Elke verandering in de infrastructuur kan van invloed zijn op de veiligheid, zowel in positieve als negatieve zin. Het is daarom van belang dat de risico's die een verandering met zich meebrengt, in kaart worden gebracht. Aan de hand van de identificatie en analyse van de risico's kunnen beheersmaatregelen worden genomen. Omdat de opdrachtgever niet dezelfde partij is als de exploitant, is onderlinge afstemming noodzakelijk. |
| 110 | 6 | SRA | Wij delen niet de conclusie dat Stadsregio een eigen verantwoordelijkheid heeft op het gebied van (toezicht op) veiligheid. Kan de Onderzoeksraad toelichten wat het opnemen van dergelijke concessievoorwaarden zou hebben bijgedragen om het onderhavige incident te voorkomen? | NEE | De conclusies 3 t/m 5 gaan over de achterliggende oorzaken van de voorvallen en daarmee over de vraag op welke wijze de verschillende partijen de eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van veiligheid hebben ingevuld. De Onderzoeksraad gaat hier ook in de beschouwing uitgebreid op in. |
| 111 | 6 | Gem Ams/DIVV | Wij delen niet de conclusie dat SRA een eigen verantwoordelijkheid heeft op het gebied van (toezicht op) veiligheid. Zie opmerking 56 (OVV nummer 105). Kan de Onderzoeksraad toelichten wat het opnemen van dergelijke concessievoorwaarden zou dat hebben bijgedragen om het onderhavige incident te voorkomen? | NEE | De conclusies 3 t/m 5 gaan over de achterliggende oorzaken van de voorvallen en daarmee over de vraag op welke wijze de verschillende partijen de eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van veiligheid hebben ingevuld. De Onderzoeksraad gaat hier ook in de beschouwing uitgebreid op in. |
| 127 | 1.2 en 6 | IVVV | De conclusies 1. De brand in de metrotrein is ontstaan in de ruimte onder het dashboard. 2. De botsing tussen de treinen is veroorzaakt door gladheid aan het spoor. 3. Het GVB onderschat systematisch de ernst van risico's, waardoor de veiligheid van de reizigers niet is geborgd. 4. De gemeente Amsterdam (DIVV) heeft zijn verantwoordelijkheden t.a.v. veiligheid onvoldoende ingevuld en onvoldoende afgestemd met GVB. 5. De SRA heeft de eigen verantwoordelijkheid onvoldoende ingevuld en in de lopende concessie geen concrete eisen gesteld aan de veiligheid van de reiziger. die uw Raad trekt, betreffen de vragen één tot en met drie. Er worden echter geen conclusies getrokken over de vermeende invloed van de wijzigingen in wet- en regelgeving op de veiligheid (vraag 4). Voor de doelstelling van het onderzoek en de volledigheid van het rapport zouden ook op deze vraag conclusies getrokken kunnen worden. | NEE | De Raad heeft geen conclusies getrokken over de wijzigingen in de wet- en regelgeving omdat de besluitvorming over de voorgestelde wijzigingen in de wet- en regelgeving voor tram en metro nog niet is afgerond. De Raad besteedt hier in de beschouwing nader aandacht aan. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|------------|------------------|---|------------|---|
| 128 | 5.4.1 | SRA | <p>Het voorbeeld aangaande safe haven dat wordt genoemd is gedateerd, nl. uit de tijd van de voorbereiding en ingebruikneming van de Amstelveerlijn (1990). Het invoegen van lijn 51 in de metrotunnel van de Oostlijn (destijds reeds in gebruik voor metrolijnen 53 en 54) heeft inderdaad een verdichting van het aantal treinbewegingen tot gevolg gehad, die de uitvoering van het safe-havenprincipe complexer maakt. Niettemin is in geval van een ongestoord treinenverloop - volgens de dienstregeling, ook in drukke spitsperiodes - op het moment van vertrek van een metrotrein de voorgaande metro op het volgende station reeds in beweging is gekomen.</p> <p>Dat neemt niet weg dat er ook wel actuele voorbeelden zijn van spanning tussen veiligheid en exploitatie. Dit is inherent aan de bedrijfsvoering; die spanning kan niet worden vermeden. Het is zaak dat de verantwoordelijke partijen daarover besluiten nemen en desgevraagd verantwoording kunnen afleggen.</p> | JA | De Raad verwijst naar zijn eerdere opmerkingen over het 'safe haven' principe. De Raad onderschrijft overigens dat het van belang is dat de verantwoordelijke partijen expliciet stilstaan bij en besluiten nemen over mogelijke spanning tussen veiligheid en exploitatie en daarover desgevraagd verantwoording kunnen afleggen. |
| 129 | 5.4.1 | Gem Ams/DIVV | <p>Het voorbeeld aangaande safe haven dat wordt genoemd is gedateerd, nl. uit de tijd van de voorbereiding en ingebruikneming van de Amstelveerlijn (1990). Het begrip safe haven was op dat moment nog niet gangbaar. Het invoegen van lijn 51 in de metrotunnel van de Oostlijn (destijds reeds in gebruik voor metrolijnen 53 en 54) heeft inderdaad een verdichting van het aantal treinbewegingen tot gevolg gehad, die de uitvoering van het safe-havenprincipe complexer maakt. Niettemin is in geval van een ongestoord treinenverloop - volgens de dienstregeling, ook in drukke spitsperiodes - op het moment van vertrek van een metrotrein de voorgaande metro op het volgende station reeds in beweging is gekomen. Zie opmerking 29.</p> <p>Het voorbeeld van het materieel is ongelukkig gekozen. De vervanging van het bestaande Oostlijnmaterieel laat niet op zich wachten. De eerste nieuwe metro wordt afgeleverd in het voorjaar van 2012 en gaat na een periode van 6 maanden testen de oude "zilvermeeuw" metro vervangen die vanaf 1976 in dienst is.</p> <p>Dat neemt niet weg dat er ook wel actuele voorbeelden zijn van spanning tussen veiligheid en exploitatie. Dit is inherent aan de bedrijfsvoering; die spanning kan niet worden vermeden. Het is zaak dat de verantwoordelijke partijen daarover besluiten nemen en desgevraagd verantwoording kunnen afleggen.</p> | JA | De Raad verwijst naar zijn eerdere opmerkingen over het 'safe haven' principe. De Raad onderschrijft overigens dat het van belang is dat de verantwoordelijke partijen expliciet stilstaan bij en besluiten nemen over mogelijke spanning tussen veiligheid en exploitatie en daarover desgevraagd verantwoording kunnen afleggen. |
| 130 | 6 | SRA | Stadsregio mist in dit hoofdstuk de conclusies ten aanzien van de antwoorden op de onderzoeksvragen zoals gesteld op pagina 10 van het rapport. Dit geldt vooral voor de vragen 2, 3 en 4. | NEE | De onderzoeksvragen zoals verwoord in de inleiding van het rapport waren leidend bij het onderzoek. De beantwoording van de vragen is verwerkt in hoofdstuk 5, de analyse, en in de beschouwing. In de beschouwing is in breder verband ingegaan op de achterliggende vragen naar de manier waarop GVB omgaat met signalen van onveiligheid en naar de mate waarin GVB, gemeente Amsterdam en SRA in staat zijn voldoende maatregelen te nemen om veiligheidsrisico's te beheersen. |
| 131 | 6 | Gem Ams/DIVV | DIVV mist in dit hoofdstuk de conclusies ten aanzien van de antwoorden op de onderzoeksvragen zoals gesteld op pagina 10 van het rapport. Dit geldt vooral voor de vragen 2, 3 en 4. | NEE | De onderzoeksvragen zoals verwoord in de inleiding van het rapport waren leidend bij het onderzoek. De beantwoording van de vragen is verwerkt in hoofdstuk 5, de analyse, en in de beschouwing. In de beschouwing is in breder verband ingegaan op de achterliggende vragen naar de manier waarop GVB omgaat met signalen van onveiligheid en naar de mate waarin GVB, gemeente Amsterdam en SRA in staat zijn voldoende maatregelen te nemen om veiligheidsrisico's te beheersen. |
| 132 | | Gem Ams/DIVV | De rol van beheerder van de railinfrastructuur valt onder GVB Rail Services, niet onder GVB Railmaterieel. De term tactisch beheerder is inmiddels verlaten vanwege de onduidelijkheid die deze term opleverde. | JA | De tekst is verduidelijkt op dit punt. De term tactisch beheerder is geschrapt. |
| 133 | 1.1 2.3 | IVW | Het aantal vermelde slachtoffers is niet gelijk, 30 resp. 31 gewonden. Het juiste aantal gewonden is 31. | JA | De tekst is aangepast. |
| 134 | | Gem Ams /DIVV | Het rapport van de Onderzoeksraad gaat terecht uit van het bestaand wettelijk kader met daarin de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden ten aanzien van de metroveiligheid. De bevindingen en conclusies van de Onderzoeksraad zijn gebaseerd op deze vigerende wet- en regelgeving en op de contracten, overeenkomsten, convenanten, etc. die van kracht zijn in het Amsterdamse openbaar vervoer. De gemeente Amsterdam merkt op dat de vigerende regelgeving verouderd is. Binnen de kaders van deze regelgeving hebben partijen in Amsterdam onderling afspraken gemaakt waarmee de operationele veiligheid van het metrovervoer is geborgd. Deze review start met een toelichting daarop gevolgd door een paginawijze behandeling. | JA | In het rapport is duidelijker uitgelegd dat de wet- en regelgeving in de nabije toekomst zal veranderen. Overigens is gezien het stadium waarin de voorgenomen Wet lokaal spoor zich bevindt (de consultatiefase) op dit moment niet bekend hoe de nieuwe wetgeving uiteindelijk zal luiden. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|---|------------|---|
| 135 | Algemeen | IVW | <p>In het rapport wordt uitgegaan van de huidige wet- en regelgeving en tegelijkertijd rekening gehouden met de aanpassing van de regelgeving ten aanzien van tram en metro. Een heldere scheiding tussen de huidige situatie en de situatie na aanpassing van de regelgeving ten aanzien van tram en metro zou de toegankelijkheid van het rapport bevorderen.</p> <p><i>Voor de volledigheid onderstaand de belangrijkste voorgestelde wijzigingen ten aanzien van tram en metro.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - De verantwoordelijkheden t.a.v. de dienstverlening en de veiligheid komen in één hand te liggen, zodat de afweging tussen beide op één niveau kan worden gemaakt. - De eindverantwoordelijkheid voor zowel aanleg, beheer en exploitatie komt in één hand te liggen, namelijk die van de decentrale overheid. - De rol van de externe toezichthouder, de IVW zal worden geregeld. Door middel van het verplicht te stellen veiligheidssysteem - dat door de IVW moet worden goedgekeurd - wordt aandacht gegeven aan de verdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen de bedrijven, het zelflerend vermogen van de bedrijven en de permanente verbetering van de veiligheid. - Met betrekking tot veiligheid van de reizigers kan ik u melden dat het hebben van een veiligheidssysteem voor zowel de vervoerder als de beheerder verplicht wordt gesteld, evenals de afstemming tussen beide veiligheidssystemen. Daarnaast zullen de vervoerder en beheerder hun veiligheidssysteem op het veiligheidsdocument van de opdrachtgevende overheid (blijvend) op elkaar afstemmen. - Met betrekking tot tunnelveiligheid zijn de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, het Bouwbesluit en het Metroreglement van toepassing. Daarnaast wordt in de nieuwe wet- en regelgeving voor tram- en metro een risicoanalyse voorgeschreven waarbij een tunnel aan een veiligheidsniveau moet voldoen voordat hij in gebruik mag worden genomen. | JA | In het rapport is duidelijker uitgelegd dat de wet- en regelgeving in de nabije toekomst zal veranderen. Overigens is gezien het stadium waarin de voorgenomen Wet lokaal spoor zich bevindt (de consultatiefase) op dit moment niet bekend hoe de nieuwe wetgeving uiteindelijk zal luiden. |
| 137 | | Gem Ams/DIVV | <p><u>Wettelijke taken en bevoegdheden aangaande veiligheid: directie GVB.</u> <u>Volgens de Spoorwegwet 1875 en aanverwante spoorwegwet- en regelgeving is de bestuurder van de spoorwegdienst verantwoordelijk voor zowel de veilige berijdbaarheid van het spoor, als voor een goede staat van onderhoud van het materieel alsmede voor het opleidingsniveau van bestuurders en andere veiligheidsfunctionarissen. In Amsterdam heeft het College van B&W (in 1982) de directie van het voormalige Gemeentevervoerbedrijf benoemd als bestuurder van de spoorwegdienst metro-Oostlijn. De directie GVB heeft (tot op de dag van vandaag) als enige partij de rechtstreekse beïnvloedingsmogelijkheid van de volledige veiligheids-Trias: Infrastructuur, Materieel en Organisatie.</u></p> <p><u>GVB Activa BV is eigenaar van het metromaterieel. GVB is op grond van het Burgerlijk Wetboek als eigenaar en gebruiker van spoorvoertuigen aansprakelijk voor schade als deze niet aan de eisen voldoen.</u></p> <p><u>Bovenstaande is van toepassing gedurende de normale bedrijfsvoering van het metrobedrijf (i.e. exploitatie en beheer- en onderhoudsbedrijf), maar ook tijdens calamiteiten. De directie GVB heeft voor de incidentbeheersing het Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem Amsterdam vastgesteld. Het Noodplan omvat de beschrijving van acties volgens op de calamiteit waaronder, ontruiming, redding en samenwerking met overheidshulpdiensten.</u></p> <p><u>GVB is als werkgever krachtens de Arbeidsomstandighedenwet verantwoordelijk voor de veilige werkomgeving van (o.a.) het rijdend personeel.</u></p> | JA | Het is juist dat GVB als werkgever krachtens de Arbeidsomstandighedenwet verantwoordelijk is voor de veilige werkomgeving van (o.a.) het rijdend personeel. Aangezien dit geen onderdeel van het onderzoek is, is dit niet in het beoordelingskader opgenomen. De beschrijving van de rollen en (overdracht van) taken inzake infrastructuur en materieel is, voor zover relevant voor het rapport, aangepast aan de reactie. Daarnaast merkt de Onderzoeksraad op dat de reactie niet alleen betrekking heeft op deze wettelijke taken en bevoegdheden. Ook komt hier de zienswijze van de gemeente naar voren op de verantwoordelijkheden die uit deze wettelijke taken voortvloeien. De Onderzoeksraad gaat hier in de beschouwing uitgebreid op in. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|--|
| 138 | | Gem Ams/DIVV | <p><u>Wettelijke taken en bevoegdheden aangaande veiligheid: gemeente Amsterdam</u></p> <p>De gemeente Amsterdam is eigenaar van de railinfrastructuur en van de bouwwerken metrotunnel en metrostations. De gemeente heeft het beheer van de infrastructuur en de bouwwerken ondergebracht bij de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV). DIVV is strategisch beheerder. De gemeente is op grond van het Burgerlijk Wetboek als eigenaar van opstallen aansprakelijk voor schade als het eigendom niet aan de eisen voldoet. Dit geldt ook voor de railinfrastructuur die door DIVV wordt beheerd.</p> <p>Voor het gebruik van de bouwwerken metrotunnel en metrostations dient DIVV een gebruiksmelding in bij het College van B&W. De Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) behandelt de gebruiksmelding en consulteert daarbij de adviezen van de brandweer en van de landelijke Commissie Tunnelveiligheid. DIVV is houder van deze 'vergunning' en heeft de taak duurzaam en aantoonbaar te voldoen aan de eisen ten aanzien van brandveilig gebruik. In het kader van de gebruiksmelding kan, moet en zal de vergunninghouder ook eisen kunnen stellen aan het gebruik, dus aan de exploitant. Rechtstreeks, dus zonder daarvoor SRA als opdrachtgever van de exploitant aan te spreken.</p> | JA | De beschrijving van de rollen en (overdracht van) taken inzake infrastructuur en materieel is, voor zover relevant voor het rapport, aangepast aan de reactie. Daarnaast merkt de Onderzoeksraad op dat de reactie niet alleen betrekking heeft op deze wettelijke taken en bevoegdheden. Ook komt hier de zienswijze van de gemeente naar voren op de verantwoordelijkheden die uit deze wettelijke taken voortvloeien. De Onderzoeksraad gaat hier in de beschouwing uitgebreid op in. |
| 139 | | Gem Ams/DIVV | <p><u>Wettelijke taken en bevoegdheden aangaande veiligheid: Stadsregio Amsterdam</u></p> <p>Stadsregio Amsterdam is opdrachtgever voor openbaar-vervoerdiensten in de regio. De Wet personenvervoer schrijft voor dat in de openbaar-vervoerconcessie voorschriften aangaande veiligheid moeten worden opgenomen.</p> <p>Over de aard en inhoud hiervan is in de wettekst niets vastgelegd. In de Memorie van Toelichting is hierover in paragraaf 5.9.2 wel het volgende geschreven (onderstreping is aangebracht in kader van deze review):</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>In het programma van eisen wordt ten eerste aangegeven aan welke beleidsmatige eisen uit het verkeers- en vervoerplan de offerende vervoerder moet voldoen. Dit betreft eisen ten aanzien van de bereikbaarheid in een gebied, de sociale functie van het vervoer voor mensen die daarvan afhankelijk zijn, de sociale veiligheid van het openbaar vervoer en de afstemming met de mogelijke milieudoelstellingen.</i> <i>Het programma van eisen en het aanbod uit de winnende offerte zijn samen de basis voor de concessievoorschriften. De concessievoorschriften zijn het kader waarbinnen de vervoerder in de afgesproken periode het openbaar vervoer moet verrichten.</i> <p>Met andere woorden: de concessievoorschriften lijken dus vooral de sociale veiligheid te hoeven omvatten. Hierop wordt verder niet ingegaan.</p> | JA | De beschrijving van de rollen en (overdracht van) taken inzake infrastructuur en materieel is, voor zover relevant voor het rapport, aangepast aan de reactie. Daarnaast merkt de Onderzoeksraad op dat de reactie niet alleen betrekking heeft op deze wettelijke taken en bevoegdheden. Ook komt hier de zienswijze van de gemeente naar voren op de verantwoordelijkheden die uit deze wettelijke taken voortvloeien. De Onderzoeksraad gaat hier in de beschouwing uitgebreid op in. |
| 140 | | Gem Ams/DIVV | <p><u>Beheer en onderhoud railinfrastructuur: gemeente Amsterdam</u></p> <p>De gemeente Amsterdam is eigenaar van de railinfrastructuur. DIVV is strategisch beheerder en opdrachtgever van het operationeel beheer en onderhoud van railinfrastructuur en van de uitvoering van dagelijks onderhoud en vervangingsonderhoud.</p> <p>De Stadsregio financiert het beheer en onderhoud. De Stadsregio stelt als opdrachtgever van het OV eisen ten aanzien van de beschikbaarheid van de railinfrastructuur voor exploitatie. De afspraken tussen de Stadsregio en de gemeente zijn vastgelegd in een convenant.</p> <p>Het convenant bevat het feit dat de gemeente Amsterdam is verplicht om het onderhoud te laten uitvoeren door 'de Concessiehouder, het GVB'. DIVV is strategisch beheerder, GVB is operationeel beheerder en verzorgt het dagelijks beheer en onderhoud. Een bedrijfs onderdeel van GVB (GVB Infra BV) is opdrachtnemer van het beheer en onderhoud. De gemeente en GVB Infra BV hebben hiertoe een overeenkomst gesloten.</p> | JA | De beschrijving van de rollen en (overdracht van) taken inzake infrastructuur en materieel is, voor zover relevant voor het rapport, aangepast aan de reactie. Daarnaast merkt de Onderzoeksraad op dat de reactie niet alleen betrekking heeft op deze wettelijke taken en bevoegdheden. Ook komt hier de zienswijze van de gemeente naar voren op de verantwoordelijkheden die uit deze wettelijke taken voortvloeien. De Onderzoeksraad gaat hier in de beschouwing uitgebreid op in. |

| Nummer | Hoofdstuk | Betrokken Partij | Reactie | Verwerking | Toelichting/Wijze verwerking |
|--------|-----------|------------------|--|------------|--|
| 141 | | Gem Ams/DIVV | <p><u>Beheer en onderhoud metromaterieel:</u> GVB_Rijdend materieel is via de Activa B.V. – geplaatst onder GVB holding N.V. - geclausuleerd eigendom van GVB. De gemeente Amsterdam (voor deze DIVV) is toezichhouder op de waarde (het waardebehoud) van deze strategische activa. In dat verband legt Activa B.V. jaarplannen en een strategische visie ter goedkeuring voor aan DIVV. (Dit vervalt vanaf januari 2011: vanaf dat moment rapporteert Activa B.V. ten aanzien van de waardeontwikkeling aan Stadsregio Amsterdam.) De lasten van het onderhoud worden gedekt door een vergoeding die de Activa B.V. ontvangt van GVB Exploitatie B.V. als tegenprestatie voor het gebruik van het materieel. Exploitatie B.V. dekt deze lasten op haar beurt weer uit de subsidie voor uitvoering van de OV-concessie.</p> | JA | De beschrijving van de rollen en (overdracht van) taken inzake infrastructuur en materieel is, voor zover relevant voor het rapport, aangepast aan de reactie. Daarnaast merkt de Onderzoeksraad op dat de reactie niet alleen betrekking heeft op deze wettelijke taken en bevoegdheden. Ook komt hier de zienswijze van de gemeente naar voren op de verantwoordelijkheden die uit deze wettelijke taken voortvloeien. De Onderzoeksraad gaat hier in de beschouwing uitgebreid op in. |
| 142 | | Gem Ams/DIVV | <p>Tot slot van deze beschrijving van de gemeentelijke visie op taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden nog het volgende. Een veilig metrosysteem kan en mag niet alleen zijn gebaseerd op een wettelijk kader. Er moet sprake zijn van expliciete, transparante afspraken tussen partijen en een gezamenlijk streven om de integrale veiligheid van het vervoersysteem op een voldoende hoog niveau te hebben en houden. Die afspraken betreffen ook het omgaan met onvermijdelijke spanningsvelden, bijvoorbeeld tussen exploitatie en veiligheid.</p> <p>Beslissingen van de Stadsregio in het kader van (de opdrachtverlening van) openbaar vervoersdiensten kunnen een impact kunnen hebben op de veiligheid van de reiziger en van het personeel van de vervoerder. Dit geldt ook voor beslissingen van de gemeente in het kader van (de opdrachtverlening van) het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Hierboven is reeds aangegeven dat de verantwoordelijkheid voor veiligheid vooral binnen het domein ligt van diezelfde vervoerder, te weten de bestuurder van de spoorwegdienst. Het is de verantwoordelijkheid van de Stadsregio en de gemeente om hiermee zorgvuldig om te gaan en de bestuurder in dit opzicht de ruimte te geven voor eigen afwegingen. Het is daarnaast aan de bestuurder van de spoorwegdienst om bezwaar te maken tegen uitgangspunten of beslissingen die de veiligheid van reizigers in gevaar kunnen brengen. De partijen in de Amsterdamse regio streven naar een optimale balans op dit punt, maar deze situatie is nog niet bereikt. Wat dat betreft kan DIVV instemmen met de resultaten van het onderzoek dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft ingesteld.</p> | JA | De beschrijving van de rollen en (overdracht van) taken inzake infrastructuur en materieel is, voor zover relevant voor het rapport, aangepast aan de reactie. Daarnaast merkt de Onderzoeksraad op dat de reactie niet alleen betrekking heeft op deze wettelijke taken en bevoegdheden. Ook komt hier de zienswijze van de gemeente naar voren op de verantwoordelijkheden die uit deze wettelijke taken voortvloeien. De Onderzoeksraad gaat hier in de beschouwing uitgebreid op in. |
| 143 | | Gem Ams/DIVV | SRA stelt als opdrachtgever van het openbaar vervoer vervoerseisen aan het materieel, maar deze dienen te vallen binnen de toelatingseisen zoals door GVB worden gehanteerd ten aanzien van compatibiliteit en systeemveiligheid. | NEE | De Onderzoeksraad heeft kennisgenomen van deze opmerking. |