



**Gemeente  
Amsterdam**

Versie 2.0  
Datum 15 maart 2018  
CEB/OVG/10874

# **Algemeen proces voor Indienststellingsvergunning, TBGN en artikel 12 vergunningen**



Jan Peter Lourens  
Kirsten Teulen

# Inhoud

1.	Inleiding.....	4
A.	Algemeen.....	4
B.	Toetsingen bepalen activiteiten .....	4
C.	Hoe te gebruiken.....	4
2.	Het stroomschema .....	6
A.	Algemeen.....	6
B.	De hoofdonderdelen .....	7
C.	De vragen.....	8
D.	Verantwoordelijken.....	9
E.	Scenario's.....	10
3.	Beschrijving alle stappen .....	12
A.	<u>Beoordeling</u> .....	12
	o / 1: Start, Toetsing Aanmerkelijk.....	12
	2 / 3 / 4: Toetsing (WLS) .....	12
	4: IDS-vergunning.....	13
B.	<u>Beoordeling TBGN en werkvergunningen</u> .....	13
	5: TBGN.....	13
	6: Werk in of nabij Ruimtelijk Profiel Metro en Tram.....	14
	14: Werkaanvragen (bij GVB) .....	14
C.	<u>Werkzaamheden voor IDS-vergunning</u> .....	16
	7: ILT-verklaring.....	16
	8: ISA-verklaring .....	16
	9: Informatie Dossier en Safety Case .....	16
	10: Realisatie van het project .....	17
	11: CCB-verklaring en VTA/VTW-proces .....	17
	12: SRAC's .....	18
	13: SB-verklaring.....	18
D.	<u>Vergunnen en Indienstellen</u> .....	19
	15: Vergunning Indienstellen.....	19
	16: Controle voor start rijden .....	19
E.	<u>Ter beschikking Stelling</u> .....	20
	10: Realisatie van het project .....	20
	19: Ter Beschikking Stellen Assets .....	20
F.	<u>Overig</u> .....	21

17: Start Exploitatie .....	21
18: Aanpassen TO en toezicht op naleving voorwaarden .....	21
20: Einde diverse processtromen .....	21
4. Diverse .....	22
A. afkortingen .....	22
B. Projectenportefeuille Tram .....	22
C. Projectenlijst Metro.....	22

### **Verwachte updates in 2018**

In 2018 verwachten wij de volgende zaken toe te voegen om zo tot een 3.0 versie te komen:

- 1) Het toevoegen van een verwijzing naar projectenlijst metro
- 2) Het verder verdiepen van de procedures rondom werken aan Tram infra
- 3) Het verwerken van inzichten en verbeteringen die aan het licht komen bij het gebruik van deze handleiding en procedure

## 1. Inleiding

### A. Algemeen

Dit rapport hoort bij het algemene schema voor het proces vergunningen voor Indienstellen en werken aan/langs het spoor.

Het is bedoeld als handleiding voor AO&I managers en projectleiders om duidelijkheid te geven over welke activiteiten nodig zijn voor een indienstellingsvergunning, de indienstelling en ter beschikkingstelling van assets aan gebruikers, en voor TBGN en werkvergunningen langs of sporen.

Aan de hand van een zestal vragen wordt bepaald of er een vergunningen nodig is voor Indienstellen, of er een TBGN-procedure nodig is, en eventueel of er vergunningen nodig zijn voor diverse werkzaamheden in, aan of nabij de tram- en metrosporen van MET.

Het is van belang om dit proces vroegtijdig op te starten.

### B. Toetsingen bepalen activiteiten

Aan de hand van onderstaande vragen wordt bepaald welke stappen van het processchema doorlopen dienen te worden.

- 1.1 Is de wijziging aanmerkelijk?
- 2.1 Is de wijziging Veiligheidsrelevant?
- 3.1 Is er een Indienstellingsvergunning nodig?
- 4.1 Zo nee (vraag 4), is een formele Indienstelling dan toch gewenst?
- 5.1 Is er een tijdelijke buitengebruikname (TBGN) noodzakelijk
- 6.1 Worden werkzaamheden aan of langs het spoor (PVR) uitgevoerd (zo ja, dan WLS artikel 12 vergunning).

### C. Hoe te gebruiken

- **Start elk project**

Dit proces dient voor elk nieuw project doorlopen te worden.

Bij de start van elk project is informatie nodig om de bepaalde punten te kunnen beoordelen. Hiervoor dient bij aanvang van een project een (voorlopig) informatie dossier opgesteld te worden. Dit is een korte beschrijving van de werken met eenvoudige tekeningen

- **Beoordeling t.b.v. Indienstellingsvergunning**

.Voor het project dient basisinformatie aangeleverd te worden waarmee beoordeeld kan worden of er een Indienstellingsvergunning nodig is.

In eerste instantie is een korte omschrijving voldoende om te bepalen of een wijziging "aanmerkelijk" is.

Zo ja, dan is waarschijnlijk aanvullende informatie nodig om vast te stellen of het werk ook "veiligheidsrelevant" is, en IDS-vergunning

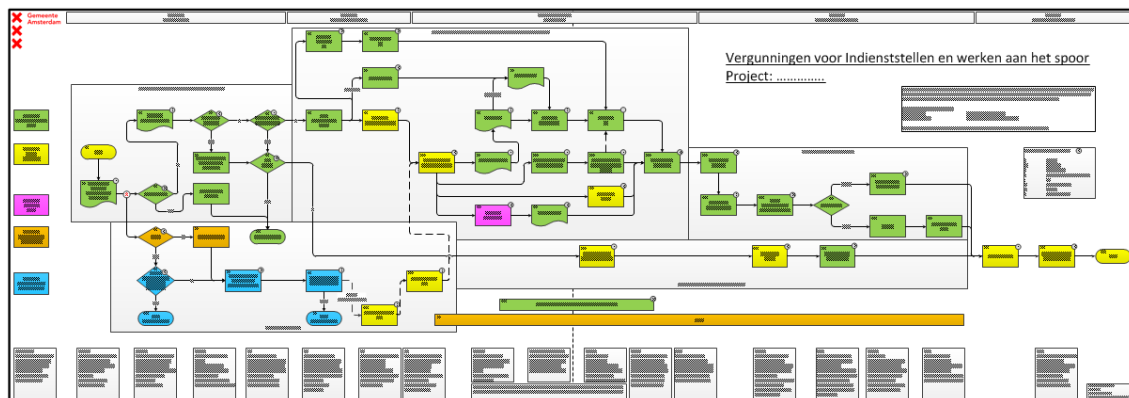
- **Bepaal noodzaak werkvergunningen**  
bij de start van het project dient ook direct bepaalt te worden of TBGN's en/of werkvergunningen nodig zijn bij de uitvoering. Hiervoor kunnen langdurige behandeltermijnen nodig zijn. Tijdige aanvraag is dus belangrijk om de beoogde uitvoeringsplanning niet in gevaar te brengen.
- **Stel benodigde stroomschema vast**  
Als de voorgaande zes vragen zijn beantwoord, kan bijgaand stroomschema specifiek gemaakt worden voor het project. Daarmee wordt direct duidelijk welke activiteiten uit het totale stroomschema wel of niet van toepassing zijn.
- **Verwerk stroomschema in eigen planning**  
De betreffende activiteiten dienen in de eigen projectplanning te worden opgenomen

## 2. Het stroomschema

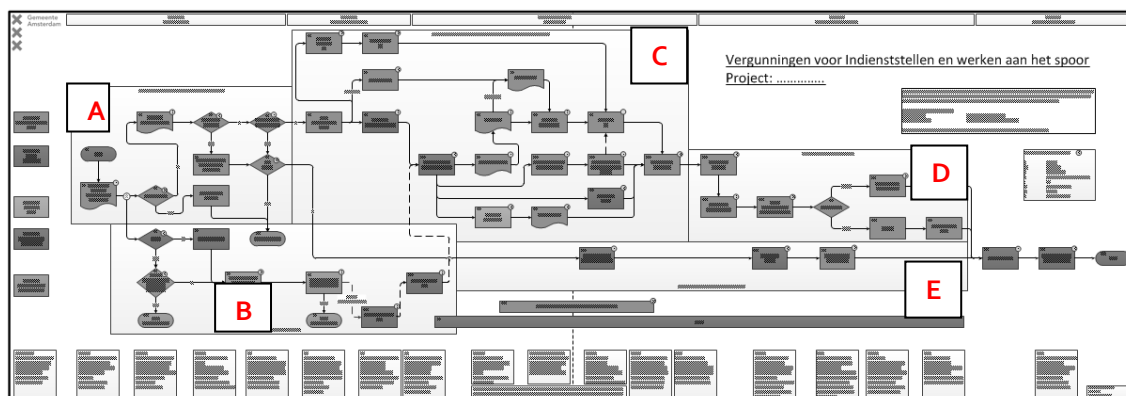
### A. Algemeen

Onderstaand stroomschema laat het totaal aan activiteiten zien dat nodig kan zijn bij Indienststellen en werkvergunningen.

Dit schema geeft een veelheid aan informatie over het totale proces.



- Het schema is onder te verdelen in een vijftal hoofdonderdelen die elk een bepaalde fase van dit proces beschrijven. Deze hoofdonderdelen (A t/m E) zijn verder uitgelegd in de volgende paragraaf.
- De ruitvormige stappen betreffen vragen. Dat zijn de keuzes of beoordelingen. De belangrijkste vragen zitten in onderdeel A. Deze worden kort beschreven in paragraaf C van dit hoofdstuk.
- De kleuren van de processtappen geven een relatie aan met andere procedures. Groen zijn stappen die we ook kennen van de KNO-procedure "Indienststellen Infra" (102.5). Roze blokken verwijzen naar de procedure 104.2 voor VTA/VTW's. Oranje betreft onderdelen van de TBGN-procedure. De blauwe blokken hebben een relatie met de procedure voor werken in en om spoorinfra (106.3). De gele blokken zijn activiteiten van een algemeen projectproces.
- Onder het schema staan tekstblokken die een korte uitleg geven over de activiteiten. Een uitgebreidere omschrijving is te vinden in het volgende hoofdstuk van dit document.
- Bij elk blokje staat met een letter in een kleine cirkel aangegeven welke partij, verantwoordelijk is voor de activiteit. Aan de rechterkant van het schema staat aangegeven welke partij bedoeld wordt met de lettercode.



## B. De hoofdonderdelen

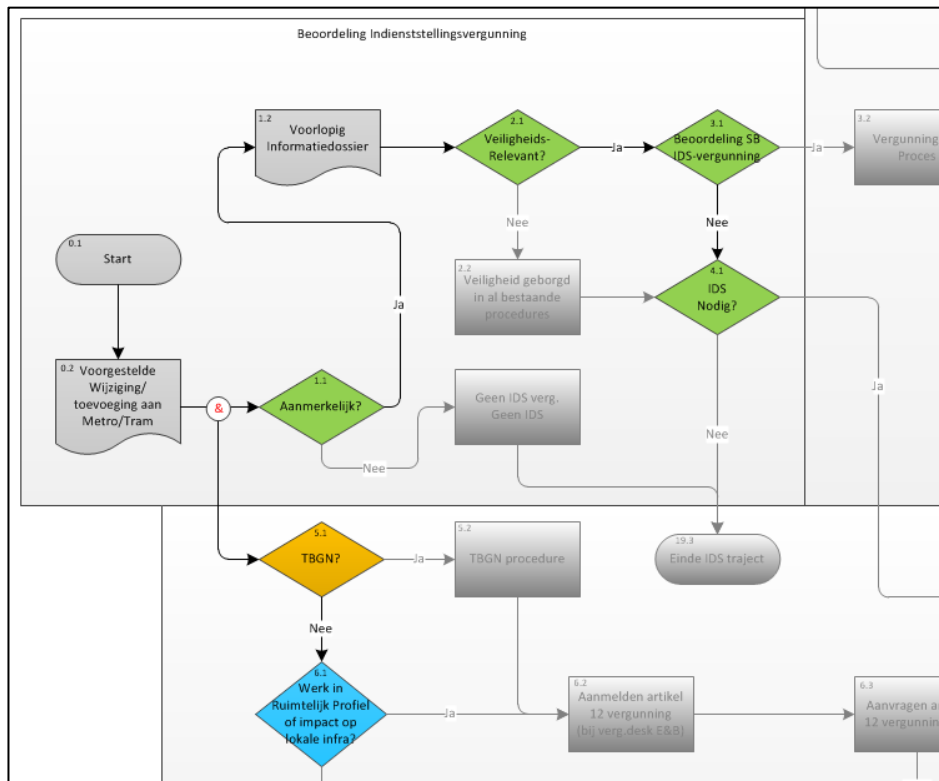
Het processchema is in vijf hoofdblokken ingedeeld (zie A t/m E hierboven):

- A. Beoordeling Indienststellingsvergunning  
Dit zijn de activiteiten die nodig zijn om te beoordelen of een Indienststellingsvergunning noodzakelijk is. Dit dient direct aan het begin van elk project te gebeuren.
- B. Beoordeling TBGN en werkvergunningen  
Bij het begin van elk project is het ook belangrijk om te bepalen of er een TBGN nodig is en eventueel overige werkvergunningen, zoals WLS artikel 12 (toestemming werken aan of nabij spoorinfra) of de werkaanvragen bij GVB in verband met inplannen van werkzaamheden en veilig werken. Afstemmen en afhandelen hiervan kan langere tijd in beslag nemen. Het is daarom zeer belangrijk dit aan het begin van elk project in beeld te brengen en op te starten.
- C. Werkzaamheden voor IDS-vergunning  
Indien een IDS vergunning vereist is, zijn er veel dingen die geregeld moeten worden om een vergunning aan te kunnen vragen. Belangrijk is om hierbij de IDS-coördinator in te schakelen, en om zo snel mogelijk ook een veiligheidsmanager aan te stellen.
- D. Vergunnen en Indienststellen Infra  
Na het verkrijgen van een vergunning, en het afronden van de uitvoeringswerkzaamheden kan de infra indienstgesteld worden. Dit betekent dat de Beheerder
- E. Ter beschikking stellen overige Assets  
Assets die niet direct te maken hebben met de spoorinfra en spoorveiligheid hebben geen vergunning nodig, maar zullen soms wel formeel ter beschikking worden gesteld aan de gebruiker.

De beschrijving van activiteiten is voor de leesbaarheid in het volgende hoofdstuk volgens deze blokken opgedeeld.

## C. De vragen

Bij de start van elk project is informatie nodig om de bepaalde punten te kunnen beoordelen. Hiervoor dient bij aanvang van een project een (voorlopig) informatie dossier opgesteld te worden. Dit is een korte beschrijving van de werken met eenvoudige tekeningen.



Na het doorlopen van deze vragen kan het schema specifiek gemaakt worden voor het project. Dit schema is in Visio beschikbaar, en door het "beantwoorden" van de verschillende vragen zullen de van belang zijnde blokken opkleuren, en de niet relevante stappen kleuren grijs. Zo is in één oogopslag het projectspecifieke schema inzichtelijk. Vervolgens zouden er bijvoorbeeld mijlpalen van het project en toekenning van verantwoordelijken per activiteit specifiek voor het project toegevoegd worden.

In het volgende hoofdstuk van dit draaiboek staat per stap beschreven wat er moet gebeuren en wie daarbij actie moet ondernemen, dan wel wie verantwoordelijk is voor bepaalde beslissingen.

## D. Verantwoordelijken

De letters, die in kleine cirkels bij de processtappen staan, geven aan welke partij verantwoordelijk is voor de activiteit. Hier staat alleen de organisatie, of het organisatieonderdeel genoemd. In het volgende hoofdstuk staat per stap meer nauwkeurig aangegeven van wie er binnen de betreffende de groep actie wordt verwacht.

In het schema staat aan de rechterkant in een kader de legenda gegeven van betreffende partijen. Zie ook de lijst hieronder.

P:	Project
M	MET – E&B
S	SafetyBoard (SB)
C	Configuration Control Board (CCB)
I	Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
V	Vergunningdesk MET
R	GVB Rail Services
E	GVB Exploitatie

---

## E. Scenario's

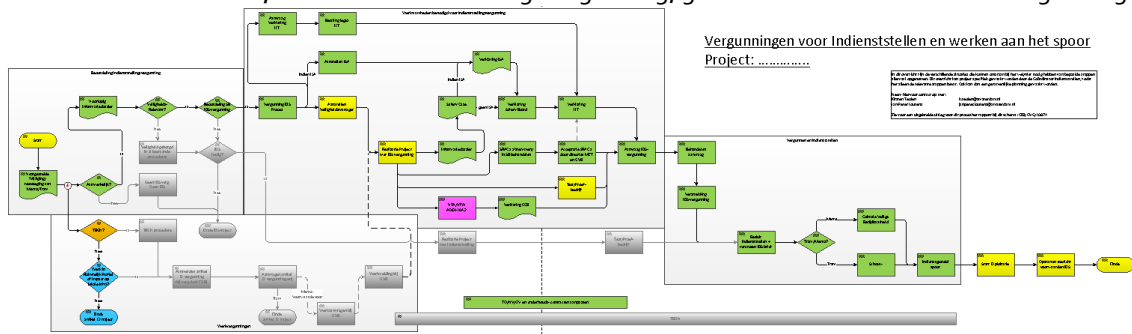
Afhankelijk van de beantwoording van bovenstaande vragen zullen er verschillende paden ontstaan (zie processchema). Theoretisch zijn er 18 mogelijkheden. In de praktijk zullen enkele paden echter niet waarschijnlijk zijn.

Hieronder staan voor alle 18 opties voorbeelden genoemd van werkzaamheden die op betreffend scenario van toepassing kan zijn.

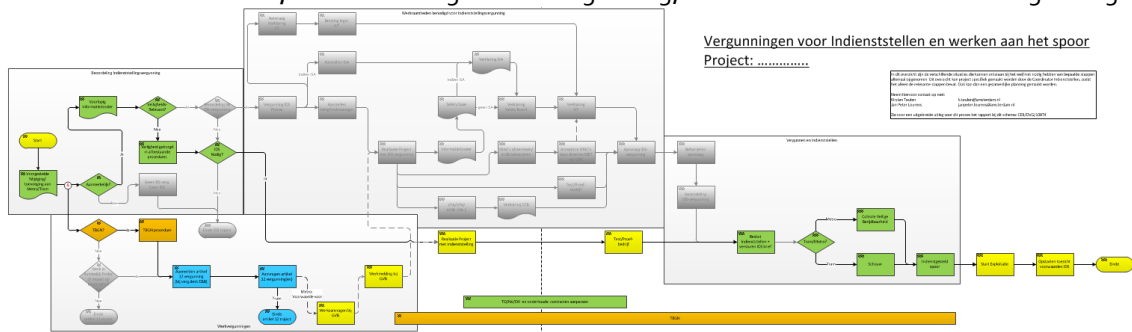
Scenario #	1. Aanmerkelijk	2. Veiligheids relevant	3. IDS-vergunning	4. Alleen IDS	5. TBGN	6. PVR	Voorbeeld
I	Ja	Ja	Ja		Ja		Projecten waarbij nieuw spoor wordt vastgemaakt aan bestaand spoor zoals de Entree of Spoorfasering zuid
II	Ja	Ja	Ja		Nee	Ja	Keerlus IJ-tram
III	Ja	Ja	Ja		Nee	Nee	Een nieuwe lijn die niet in het PVR zit of onder artikel 12 WLS valt.
IV	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja		OMA (emplacement buiten dienst)
V	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Keerlus Osdorpplein/remote wijziging in treinbeveiliging(die beperken op de baseline)
VI	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Niet mogelijk
VII	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja		Niet mogelijk
VIII	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Indienststellen noodstroomvoorziening
IX	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Niet mogelijk
X	Nee				Ja		MVP werk met TBGN
XI	Nee				Nee	Ja	MVP werk zonder TBGN
XII	Nee				Nee	Nee	Buiten scope Beheerder, bijvoorbeeld bus/het gebruik van een bestaande mantelbuis onder het spoor
XIII	Ja	Nee		Ja	Ja		Een niet één op één vervanging met lokaal "proven technology" zoals kunststof dwarsliggers in de nachtvensters
XIV	Ja	Nee		Ja	Nee	Ja	Een niet één op één vervanging met lokaal "proven technology" zoals kunststof dwarsliggers waar TBGN voor nodig is
XV	Ja	Nee		Ja	Nee	Nee	Niet mogelijk
XVI	Ja	Nee		Nee	Ja		MVP met kleine technische wijziging
XVII	Ja	Nee		Nee	Nee	Ja	MVP met kleine technische wijziging + TBGN
XVIII	Ja	Nee		Nee	Nee	Nee	Niet mogelijk

Het hele proces is beschikbaar in een visio bestand, waarin de bovenstaande vragen eenvoudig beantwoord kunnen worden en waarmee dan het schema in kleur weergegeven wordt specifiek voor dat geldende project .

Voorbeeld: Scenario III, wel een indienststellingsvergunning, geen TBGN of artikel 12 werkvergunning



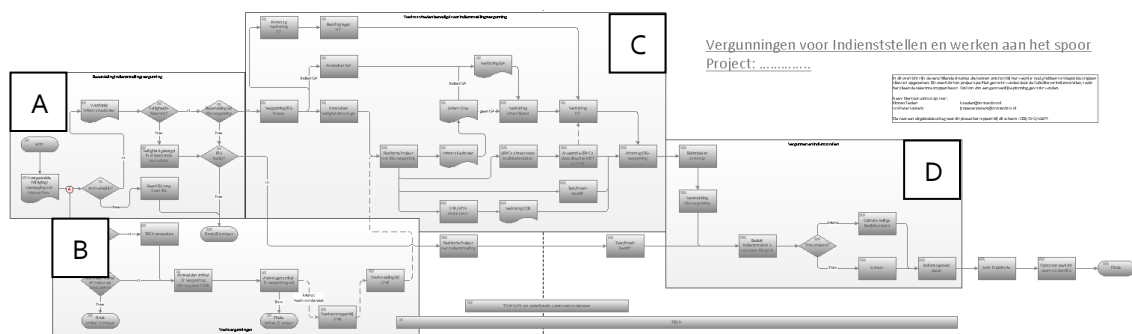
Voorbeeld: Scenario XIII, indienststelling zonder vergunning, wel TBGN en artikel 12 werkvergunning



### 3. Beschrijving alle stappen

Het processchema is in vijf hoofdblokken ingedeeld:

- F. Beoordeling Indienststellingsvergunning
- G. Beoordeling TBGN en werkvergunningen
- H. Werkzaamheden voor IDS-vergunning
- I. Vergunnen en Indienststellen
- J. Overig



De beschrijving van activiteiten is voor de leesbaarheid in dit hoofdstuk volgens deze blokken opgedeeld.

#### A. Beoordeling

Dit rapport hoort bij het algemene processchema voor vergunningen voor Indienststellen en werken aan/langs het spoor (met hetzelfde documentnummer als dit rapport).

##### o / 1: Start, Toetsing Aanmerkelijk

Elk nieuw project dient getoetst te worden op een aantal zaken met betrekking tot de Wet Lokaalspoor.

Voor de eerste toets (stap 1.1, Aanmerkelijke wijziging) is minimaal informatie nodig zoals gevraagd in het format voor een voorlopig informatiedossier [Decos CEB/OVG/5766](#).

De toetsing "Aanmerkelijk" wordt gedaan door de Veiligheidsadviseur van E&B.

Zie voor een uitleg over de toetsing 1 t/m 4 de Handreiking bij procedure 'beoordeling aanmerkelijke wijziging' cf WLS art 10.3 [CEB/OVG/07499](#).

Indien het werk als Aanmerkelijk wordt beoordeeld, dan volgen de toetsen 2, 3 (en 4). Hiervoor is een uitgebreider Voorlopig Informatiedossier nodig (stap 1.2).

##### 2 / 3 / 4: Toetsing (WLS)

Indien een wijziging beoordeeld is als "Aanmerkelijk", dan dient het ook getoetst te worden op onderstaande punten:

- 2.1: Is de wijziging/toevoeging Veiligheidsrelevant

- 3.1: Is hiervoor een Indienstellingsvergunning noodzakelijk?
- 4.1: Indien geen vergunning noodzakelijk, is er dan toch een formele Indienstelling nodig?

De toetsingen 2.1 "Veiligheidsrelevant" en 3.1 "vergunning" worden gedaan door de Safety Board. De toetsing 4.1 "IDS zonder vergunning" wordt gedaan door de IDS-coördinator samen met de betreffende Asset Manager (tram of metro).

Bij 2.1 kan bepaald worden dat de wijziging wel Aanmerkelijk is, maar niet Veiligheidsrelevant. Dit betreft dan een wijziging van functie waarin veiligheid voldoende geborgd is in de bestaande procedures.

#### **4: IDS-vergunning**

Als geen vergunning nodig is, kan een formele Indienstelling (IDS) toch nodig zijn (stap 4.1). Bijvoorbeeld bij niet spoorgebonden assets (geen WLS), die wel van direct belang voor reizigersvervoer (bijvoorbeeld OV-Chip poorten). De Beheerder kan hiermee voorwaarden voor gebruik opleggen en/of het startmoment afhankelijk maken van bijvoorbeeld testresultaten. Bepaling of een formele IDS nodig is gebeurt door de coördinator Indienstellen, samen met de betreffende Asset Manager (Tram of Metro).

## **B. Beoordeling TBGN en werkvergunningen**

### **5: TBGN**

De procedure voor Tijdelijke Buitengebruikname van spoorsecties (TBGN) is nodig om tijdig projecten op elkaar af te stemmen welke impact kunnen hebben op de exploitatie van metro of tram of op het overige openbaar vervoer in de vervoerregio. De voorbereidingstijden hiervoor zijn lang. Voor het afstemmen van de projecten op zich, maar vooral ook voor maatregelen met betrekking tot verkeer en (vervangend) vervoer is veel tijd nodig. Mogelijk dienen dienstregelingen hiervoor worden aangepast.

Tramprojecten dienen minimaal 12 maanden voor start uitvoering te worden aangemeld. Voor metroprojecten geldt bij voorkeur 3 jaar voor start uitvoering, maar bij uitzondering kan dit mogelijk tot 1 jaar voor start uitvoering.

In de procedure TBGN wordt een transparant proces doorlopen rondom het tijdelijk buiten gebruik nemen van delen van het tram- of metronet, waarbij de coördinerende rol bij de eigenaar van de infrastructuur (MET-E&B) wordt belegd. Voor reguliere projecten ligt de eindbeslissing voor het buiten gebruik nemen van metro sporen bij het Dagelijks Bestuur van Vervoerregio Amsterdam.

Vóór start uitvoering van werkzaamheden onder een TBGN dient de Initiatiefnemer eerst nog een vergunning WLS artikel 12 aanvragen (zie stap 6), en in het kader van de spoorveiligheid ook een

werkaanvraag voor veilig werken in of nabij het metrospoor aan te vragen bij GVB-Railservices (stap 14).

5.1 Toetsing of TBGN noodzakelijk is:

- Procedure MET 102.1: Aanvragen Tijdelijke Buitengebruikname Metro
- [CEB/OVG/04923](#): Procedure Tijdelijke Buitengebruikname tramspoor
- [CEB/OVG/06273](#): Procedure Tijdelijke Buitengebruikname metrospoor

5.2 Procedures

- Voorschrift Veilig Werken Metro (RailAlert)
- Voorschrift Veilig Werken Tram (RailAlert)

TBGN-procedure versie 8 (voorstel 24 mei 2016)

Handreiking bij Procedure TBGN Tram: [CEB/OVG/06265](#)

## 6: Werk in of nabij Ruimtelijk Profiel Metro en Tram

Bij werken in of rond het Ruimtelijk Profiel van Metro of Tram is een vergunning nodig volgens de WLS artikel 12:

*Het is verboden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen zonder daartoe verleende vergunning van gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur\*.*

*\* het dagelijks bestuur, heeft deze taak gedelegeerd aan het college van B&W van Amsterdam, zij hebben Paul Kleyn, directeur MET is hiervoor gemandateerd.*

Met de aanvraag van deze vergunning wordt gecontroleerd of de veiligheid op en in de directe nabijheid van de lokale spoorweginfrastructuur niet in gevaar wordt gebracht door de werkzaamheden of zaken, en tevens of het een doelmatig gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur niet in gevaar brengt.

Lokale spoorweginfrastructuur staat gedefinieerd in Besluit lokaal spoor, artikel 2.

Het ruimtelijk profiel is vastgesteld voor zowel tram als metro en op de website van MET beschikbaar.

De vergunning dient door project aangevraagd te worden bij de vergunningdesk MET E&B ([spoorvergunning@amsterdam.nl](mailto:spoorvergunning@amsterdam.nl)).

De proceduretijden van deze vergunning zijn 2 weken voor werken bij tram- en 6 weken voor werken bij metrosporen.

Let op dat aansluitend ook nog een werkvergunning van GVB nodig is (stap 14), waarvoor ook nog gerekend moet worden op 6 weken proceduretijd.

### 14: Werkaanvragen (bij GVB)

Werkzaamheden tijdens de realisatiefase van projecten zullen regelmatig de exploitatie, de veiligheid van medewerkers of de omgeving direct beïnvloeden. Om te mogen werken langs of

aan sporen dient het werk afgestemd te worden met GVB, en in de meeste gevallen is ook een werkvergunning van GVB nodig.

Informatie hierover is te vinden in de procedures:

- Procedure GVB: Voorschriften en eisen voor werken langs- en/of in trambanen
- Procedure GVB: Veiligheidsvoorschriften werken aan de metrobaan

#### 14.0: Werkaanvragen bij GVB

Alle werkzaamheden die niet de railinfrastructuur maar mogelijk wel de exploitatie van de tram kunnen beïnvloeden dienen tijdig met GVB Vervoer afdeling Tijdelijke Verkeersmaatregelen (GVB-TVM) te worden afgestemd: [TijdelijkeVerkeersMaatregelen@gvb.nl](mailto:TijdelijkeVerkeersMaatregelen@gvb.nl) ; telefoon 020-4606421.

Als initiatiefnemer dient u aan te tonen dat wordt voldaan aan alle regels voor veilig werken op en rond het metronet (werkaanvraag bij Regieorganisatie ([vergunning@gvb.nl](mailto:vergunning@gvb.nl))). Hiervoor is minimaal nodig: een werkplan, een plan veilige berijdbaarheid, een V&G-plan en een uitvoeringsplanning.

#### 14.1: Werkmelding bij GVB

Na afstemming en vergunningverlening, moet steeds vóór aanvang van de feitelijke start van de werkzaamheden aan GVB worden gemeld door de uitvoerende partij.

Instructies hierover zullen door GVB worden gegeven.

## **C. Werkzaamheden voor IDS-vergunning**

### **7: ILT-verklaring**

Bij de aanvraag voor een Indienstellingsvergunning dient een verklaring van de toezichthouder te worden bijgevoegd (WLS artikel 9.3). De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is bevoegd deze verklaring te leveren.

De ILT geeft een verklaring af over in hoeverre het gebouwde voldoet aan de veiligheid, mits het gebruikt en onderhouden wordt zoals beschreven in het informatiedossier en Safety Case.

Het Informatiedossier en bijbehorende Safety Case vormen de basis van de veiligheidsbewijsvoering waarop ILT de verklaring kan afgeven.

Voor een efficiënte afhandeling van het dossier is een goede en tijdige afstemming van de projectorganisatie met de ILT van belang. Het is aan te raden om de ILT al aan het begin bij een project te betrekken.

Bij de aanvraag dient een verklaring van geen bezwaar van de Safety Board meegeleverd te worden, en waar van toepassing ook een ISA verklaring.

Voor de behandeling door ILT dient rekening te worden gehouden met een proceduretijd van 8 weken. Met een goede en tijdige afstemming, en beschikbaarheid van ILT-medewerkers, zou eventueel enkele weken korter kunnen.

De ILT kan in haar verklaring opmerkingen en voorwaarden stellen waaraan de Beheerder en/of gebruikende partij dienen te voldoen. Voor zover van toepassing zullen deze voorwaarden ook opgenomen worden bij de indienstelling.

De IDS-coördinator verzorgt de aanmelding van het werk, en de aanvraag van de verklaring bij ILT, en draagt tevens zorg voor een tijdige betaling van de leges.

De afstemming met ILT kan worden gedaan door het project in overleg met de Safety Board.

De Beheerder vraagt de ILT-verklaring aan, onder aansturing van de IDS-coördinator.

### **8: ISA-verklaring**

Een Independent Safety Assessor is een onafhankelijk en gecertificeerd deskundig persoon (of organisatie) die kan beoordelen of een systeem veilig is.

Beoordeling vindt plaats op basis van de Safety Case (Veiligheidsdossier).

In bepaalde gevallen zal de Safety Board onder stap 3 van dit proces bepalen of een ISA vereist is (grote of complexe projecten). Een project kan altijd zelf ook beslissen om een ISA in te schakelen.

Met een ISA wordt zekerheid gekregen van een goed opgebouwde Safety Case.

Met een ISA verklaring kan de beoordeling door de Safety Board en de ILT soepeler verlopen.

### **9: Informatie Dossier en Safety Case**

Zodra een Indienstellingsvergunning vereist is, dient er een Safety Case te worden opgesteld om de veilige werking van het te nieuw te bouwen of te wijzigen systeem aan te tonen.

Basis voor de Safety Case (ook wel veiligheidsdossier) is het Informatiedossier waarin aangegeven wordt wat er precies wordt aangelegd.

Om een goede Safety Case te kunnen opstellen is het van belang een ervaren veiligheidsdeskundige aan te stellen met voldoende kennis over de betreffende (rail)systemen, veiligheidsdossiers (Safety Case) en processen met ILT.

Het opstellen van het Informatiedossier en Safety Case is de verantwoordelijkheid van de projectorganisatie.

De veiligheidsmanager kan het project onafhankelijk(!) van advies voorzien.

De Veiligheidsmanager is aan de Safety Board gekoppeld, zelfstandig, of via een bestaand SB-lid.

Handreiking informatiedossier, veiligheidsdossier en gebruiksmelding, [CEB/OVG/02565](#)

Voorbeeld format informatie- en veiligheidsdossier, zie [CEB/UIT/0217](#)

## **10: Realisatie van het project**

### 10.1 Realisatie

Geen bijzonderheden.

10.3 Test/Proefbedrijf (stappen 10.3 en 19 zijn gelijk, maar vinden plaats in een andere flow)

Voor veel projecten zal een test/proefbedrijf nodig zijn om de goede (en veilige) werking aan te tonen. Een positief resultaat hiervan is voorwaarde voor indienststellen.

Wanneer SRAC's van toepassing zijn op gebouwde systeem, zullen bijbehorende procedures bij aanvang van het proefbedrijf opgesteld en geïmplementeerd moeten zijn. Toetsing van de implementatie dient onderdeel te zijn van het proefbedrijf.

Bij sommige (kleinere/kortlopende) projecten kan de test op goede werking pas op het laatste moment gebeuren, pas ná het moment van besluit tot Indienststellen. Bijvoorbeeld wanneer er in een nachtgat of korte TBGN wordt gewerkt. Wanneer dat het geval is dient er van te voren een testprogramma en benodigde resultaten vastgesteld te worden. Er wordt dan een persoon gemachtigd om ter plekke, namens de Beheerder / Vergunningverlener?, vast te stellen dat de testen/proeven goed zijn gedaan en dat de Indienststelling een feit is.

## **11: CCB-verklaring en VTA/VTW-proces**

De Configuration Control Board (CCB) heeft onder andere als taak om verzoeken vanuit een project omtrent wijzigingen of afwijkingen op het IPVE te beoordelen. Dit gebeurt volgens procedure 104.2 "Wijziging en afwijking configuratie metro- en tramnetwerk".

Het project dient zorg te dragen voor een correcte en tijdige afhandeling van de benodigde afwijkingsverzoeken. De CCB kan dan aan het einde van een project een verklaring over de juiste afhandeling van dit proces afgeven. Deze verklaring hoort als bijlage geleverd te worden bij een vergunningaanvraag.

Het doel, de samenstelling en de volledige taakomschrijving van het CCB is te vinden in de charter CCB, document CEB/OVG/04667.

De IDS-coördinator verzorgt de aanvraag voor de CCB-verklaring.

## **12: SRAC's**

SRAC's (Safety Related Application Conditions) zijn veiligheidsrandvoorwaarden die op het te leveren/geleverde systeem van toepassing zijn om een veilig gebruik te kunnen garanderen. Deze voorwaarden worden veelal door de leverancier of bouwer aangedragen, en dienen door de beherende en gebruikende partijen te worden afgestemd (12.1) en geaccepteerd (12.2). Vervolgens dienen de partijen te borgen dat aan de voorwaarden wordt voldaan, bijvoorbeeld door het opstellen en implementeren van procedures. De lijst SRAC's, samen met de acceptatie van de betrokken directies is onderdeel van de veiligheidsbewijsvoering, en kan als bijlage worden toegevoegd aan de Safety Case.

De IDS-coördinator beoordeelt met de veiligheidsmanager E&B waar SRAC's geïmplementeerd dienen te worden, en deze controleert vervolgens op tijdig opstellen en implementatie van benodigde documenten en procedures..

## **13: SB-verklaring**

Het college Amsterdam heeft met de delegatie van WLS bevoegdheden aan MET de opdracht gegeven tot het instellen van een onafhankelijk adviesorgaan, in de vorm van een Safety Board (SB). Hierin zijn alle organisaties vertegenwoordigd welke bij het railvervoersysteem in de regio Amsterdam zijn betrokken (in ieder geval de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio en het GVB). De (SB) adviseert onafhankelijk over de veiligheid in het kader van de WLS in de stadsregio Amsterdam. Dit advies dient te worden betrokken bij beslissingen over WLS-vergunningen. De SB kan beschikken over alle relevante informatie. Een SB-verklaring is vereist bij elke vergunningaanvraag.

Project of de IDS-Coördinator kan deze verklaring aanvragen bij de Safety Board. Indien de SB goed geïnformeerd is tijdens het verloop van een project, kan een verklaring in ongeveer 4 weken worden verkregen.

## **D. Vergunnen en Indienstellen**

### **15: Vergunning Indienstellen**

#### 15.1 Aanvraag

De IDS vergunning wordt aangevraagd door de betreffende Asset-Manager.

De aanvraag bevat een goede beschrijving van het werk, en een onderbouwing van de veiligheid van het systeem..

Bijlagen: CCB-, SB-, ILT- verklaringen (en ISA-verklaring indien van toepassing).

De vergunning dient aangevraagd te worden bij de vergunningdesk MET E&B ([spoorvergunning@amsterdam.nl](mailto:spoorvergunning@amsterdam.nl)).

De proceduretijd van deze vergunning is voor metro ongeveer 6 weken.

#### 15.2/3 Behandelen aanvraag en verstrekken vergunning

De vergunning wordt opgesteld door de vergunningdesk, en getekend door de Beheerder. De eventuele voorwaarden van ILT en SB/CCB zullen in het algemeen worden overgenomen. De vergunning wordt verstrekt aan de Asset Manager.

#### 15.4 Besluit tot Indienstellen

Zodra aan alle opschortende vergunningsvoorwaarden is voldaan, kan de Asset Manager besluiten om de vergunde onderdelen in dienst te stellen

Bij het besluit tot indienststellen kunnen voorwaarden worden gesteld aan de gebruiker.

De beslissing tot Indienstellen wordt gestuurd aan de directie van de organisatie welke de systemen in gebruik gaat nemen.

#### 15.5 Indienstgesteld systeem

De indienststelling is pas een feit als aan de laatste voorwaarden is voldaan (bijvoorbeeld CVB of Schouw), en de resultaten zijn terug gemeld aan de Asset Manager (stap 16).

Vanaf dat moment kan de vervoerder/gebruiker het indienstgestelde onderdeel in gebruik nemen en starten met exploitatie.

### **16: Controle voor start rijden**

Metro:

GVB kent een procedure Controle Veilige Berijdbaarheid voor metro projecten. Deze controle bevat meerdere onderdelen. Een aantal technisch inhoudelijke controles, zoals Baan, Energie, Beveiliging en Netwerken. Als laatste is er de "Vrijgave door Coördinerend Controleur Veilige Berijdbaarheid".

De Asset Manager vraagt het ondertekende formulier "Vrijgave C-CVB" waarmee de Indienststelling.

De technisch inhoudelijke controles zijn voor GVB intern en zijn niet bedoeld voor deze laatste stap van de indienststelling.

Tram:

Bij Tram kent GVB de Schouw welke dezelfde functie heeft binnen indienststellen als de CVB bij metro.

## **E. Ter beschikking Stelling**

Als er geen sprake is van een Indienststellingsvergunning, kan ervoor gekozen worden om de nieuwe/gewijzigde assets formeel ter beschikking te stellen aan de gebruiker.

Bij een dergelijke indienststelling zal vooraf een protocol worden afgesproken tussen betrokken partijen met betrekking tot scope, test, acceptatie, voorwaarden, schouw of CVB en het moment van de ter beschikkingstelling.

### **10: Realisatie van het project**

#### 10.2 Realisatie

Geen bijzonderheden.

#### 10.4 Test/Proefbedrijf

Voor veel projecten zal een test/proefbedrijf nodig zijn om de goede (en veilige) werking aan te tonen. Een positief resultaat hiervan is voorwaarde voor indienststellen.

Wanneer SRAC's van toepassing zijn op gebouwde systeem, zullen bijbehorende procedures bij aanvang van het proefbedrijf opgesteld en geïmplementeerd moeten zijn. Toetsing van de implementatie dient onderdeel te zijn van het proefbedrijf.

### **19: Ter Beschikking Stellen Assets**

(stappen 10.3 en 19 zijn gelijk, maar vinden plaats in een andere flow)

Bij sommige (kleinere/kortlopende) projecten kan de test op goede werking pas op het laatste moment gebeuren, pas ná het moment van besluit tot Indienststellen. Bijvoorbeeld wanneer er in een nachtgat of korte TBGN wordt gewerkt. Wanneer dat het geval is dient er van te voren een testprogramma en benodigde resultaten vastgesteld te worden. Er wordt dan een persoon gemachtigd om ter plekke, namens de Beheerder, vast te stellen dat de testen/proeven goed zijn gedaan en dat de Indienststelling een feit is. Dit besluit wordt daarna nog officieel bevestigd doormiddel van een brief aan de directie van de assetuser.

## F. Overig

### **17: Start Exploitatie**

GVB kan na ontvangst van de indienststellingsbrief besluiten tot start exploitatie.

### **18: Aanpassen TO en toezicht op naleving voorwaarden**

#### 18.1

De SRAC's, zoals tijdens project zijn afgestemd met betrokkenen (GVB en MET), en wijzigingen van de assets dienen opgenomen te worden in de daarvoor geëigende juridische stukken, zoals onderhoudscontracten (Bori) en Toegangsovereenkomst (NV/OV).

#### 18.2

Na start exploitatie dient gecontroleerd te worden of de exploitant de vergunnings- en Indienststellingsvoorwaarden en eventuele gebruiksbeperkingen naleeft. Bijvoorbeeld:

- aanleveren resultaat C-CVB (stap 16),
- instructies aan bestuurders en verkeersleiding,
- instellen veiligheidsmaatregelen

### **20: Einde diverse processtromen**

---

## 4. Diverse

### A. afkortingen

AO&I	Acceptatie, Overdracht in Indienststellen
CCB	Configuration Control Board
CVB	Controle Veilige Berijdbaarheid
IDS	Indienststellen (volgens WLS)
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IPVE	Integraal Programma van Eisen
ISA	Independent Safety Assessor
NV	Netverklaring
OV	Operationele Voorwaarden
OVCP	OV-Chip poort
SB	Safety Board
SRAC	Safety Related Application Condition
TBGN	Tijdelijke Buitengebruik name
TO	Toegangsovereenkomst
VTA	Verzoek tot Afwijking
VTW	Verzoek tot Wijziging
WLS	Wet Lokaalspoor

### B. Projectenportefeuille Tram

In Decos is een Excellijst te vinden met een actueel overzicht van de lopende tramprojecten. Hierin staat ook aangegeven of de SB getoetst heeft, of er een IDS-vergunning nodig is en uiteindelijk ook of de vergunning inmiddels is verstrekt.

[Decos CEB/OVG/06742](#)

### C. Projectenlijst Metro

Wanneer beschikbaar zal hier een verwijzing worden opgenomen naar alle metro projecten waarvoor een Indienstelling dan wel ter beschikkingstelling noodzakelijk is.

---