

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	24-3-2020	REFERENTIE	J. Golstein
ONS NUMMER	8207B879	DOORKIESNUMMER	06 46994703
NUMMER PS	-2020MM45	E-MAILADRES	Jeroen.Golstein@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Beheervisie Tramsysteem 2020-2024	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Vaststelling Beheervisie Tramsysteem 2020 - 2024

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

In de brief van 24-3-2020 informeren wij u over het besluit dat is genomen door GS betreffende de Beheervisie Tramsysteem 2020-2024 (als bijlage bijgevoegd). GS dienen, op basis van de Wet lokaal spoor (Wls), te beschikken over een Beheervisie voor een periode van maximaal 4 jaar. De Beheervisie uit 2015 is bij het indienststellingsbesluit van de Uithoflijn eind vorig jaar door ons eenmalig verlengd tot voorjaar 2020 en daardoor nu bijna verlopen. Het doel van deze Beheervisie 2020-2024 is om een geactualiseerd kader vast te stellen waarbinnen de beheerder haar taken uitvoert. GS hebben in 2015 het team Trambedrijf Beheer en Organisatie (TBO) binnen de provinciale organisatie aangewezen als beheerder. Naast het beheren van het lokale spoor volgens de definitie in de Wls heeft deze Beheervisie ook betrekking op de overige tramassets in provinciaal beheer bij TBO: de voertuigen, ICT-systemen, remise en opstelterreinen. Hierdoor is er sprake van een integraal Tramsysteem, met daarbij dezelfde aansturings-, toezicht- en verantwoordingslijn. Ten opzichte van de vorige Beheervisie uit 2015 zijn er verschillende onderdelen aangepast:

Ingebruikname Uithoflijn en vernieuwing Sneltram Utrecht Nieuwegein-IJsselstein (SUNIJ-lijn):

De Beheervisie 2020-2024 houdt rekening met de ingebruikname van de Uithoflijn eind 2019, de vernieuwing van de SUNIJ-lijn in 2020 en de vervoerkundige koppeling tussen beide lijnen zoals nu in voorbereiding is.

Actualisatie organisatie:

In deze Beheervisie 2020-2024 beschrijven GS hoe de rolverdeling rondom de trambevoegdheden is georganiseerd. In deze geactualiseerde Beheervisie zijn de organisatieontwikkelingen uit 2019 meegenomen en zijn de rollen en verantwoordelijkheden eenduidig beschreven. Hiermee wordt invulling gegeven aan het zogenaamde Statuut Lokaal Spoor, waartoe GS bij het organisatiebesluit in 2019 opdracht heeft gegeven.

Concretisering Veiligheidskader:

In deze Beheervisie is het veiligheidskader uitgewerkt voor het Tramsysteem, waarbij ten opzichte van de vorige Beheervisie sprake is van een doorontwikkeling: onder ander door de instelling van een Safety Board in 2018, het nader specificeren van de toe te passen veiligheidsprincipes en het aan de beheerder opdragen van het organiseren van jaarlijks calamiteitenoefeningen.

Actualisatie Beleidskader en uitwerking in beheerprestaties (KPI's):

Deze Beheervisie beschrijft welke beheerprestaties de komende jaren geleverd dienen te worden door de beheerder en hoe deze zich verhouden tot het prestatiegebied van de vervoerder en de omgeving (externe factoren). Hierbij wordt aangesloten bij de beleidseisen zoals die geformuleerd zijn op basis van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 en de Uitvoeringsprogramma's 2019-2023 voor Openbaar Vervoer en Wegen. Dit laatste in relatie tot de uitwerking van duurzaam wegbeheer. Deze beleidseisen zijn in deze Beheervisie vertaald naar zogenaamde Kritisch Prestatie Indicatoren (KPI), in het bijzonder op de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid:

- KPI beschikbaarheid: de beheerder dient minimaal 97% van de exploitatietijd een technisch werkend systeem (infrastructuur en voertuigen) op te leveren, waarbij deze 97% geldt voor zowel de Uithoflijn als de SUNIJ-lijn (deze prestatienorm is geen gemiddelde van beide lijnen);
- KPI betrouwbaarheid: hierbij is een maximaal aantal storingen per jaar bepaald, die mogen leiden tot een niet-beschikbaarheid per lijn (geen reizigersvervoer beschikbaar gedurende 30 minuten of langer).
- KPI veiligheid: hierbij is onderscheid gemaakt tussen de veiligheid binnen het Tramsysteem (reizigers en personeel) en de verkeersveiligheid van het Tramsysteem in relatie tot andere weggebruikers. Ook zijn de normen relatief, de absolute hoogte is afhankelijk gemaakt van het aantal gereden tramvoertuigkilometers per jaar:
 - o Binnen het Tramsysteem geldt het stand still-principe; het jaarlijks aantal (letsel)incidenten moet ten opzichte van de referentieperiode 2018-2019 minimaal gelijk blijven bij een gelijk blijvend aantal tramvoertuigkilometers.
 - o De verkeersveiligheid (aantal letselongevallen) moet een continue dalende trendlijn laten zien ten opzichte van de referentieperiode 2018-2019 bij een gelijk blijvend aantal tramvoertuigkilometers.

De normen behorende bij de KPI's worden in Q1 2022 definitief bepaald op basis van de operationele ervaringen van zowel de Uithoflijn als de vernieuwde SUNIJ-lijn. GS kunnen dan besluiten om de prestatie-eisen aan te passen.

De uitwerking van de KPI's, inclusief de definities voor monitoring, zijn geconcretiseerd ten opzichte van de vorige Beheervisie. Hierdoor kan de beheerder er eenduidiger op sturen en verantwoording afleggen. De beheerder doet dit op basis van de wettelijk verplichte jaarlijkse Beheerplannen WIs en de WIs-jaarrapportages aan GS. Voor de (financiële) verantwoording moet de beheerder als onderdeel van de provinciale organisatie aansluiten bij de reguliere P&C-cyclus.

Uitwerking werkwijze beheerder:

Onderdeel van de activiteiten van de beheerder voor de komende periode, is dat hij op een heldere en transparante wijze het Tramsysteem (systeem- en functiebeschrijving) en het eisenbeheer vastlegt en beheert als vervanger voor het huidige IPVE, veiligheidsrisicomanagement toepast en zorg draagt voor een verdere professionalisering van het assetbeheer, waarin gestuurd wordt op een transparante afweging tussen doelmatigheid en efficiency. De beheerder dient hiervoor een Strategisch Assetmanagement Plan (SAMP) op te stellen die een onderlegger vormt voor het Meerjareninvesteringsprogramma/Meerjarenonderhoudsprogramma (MIP/MOP) bij de provinciale begrotingen en de afwegingen tussen kostenniveau en hoogte van de KPI's. Ook dient de beheerder in haar activiteiten aan te sluiten bij de voorbereiding en aanbesteding van de nieuwe vervoersconcessie door GS en de implementatie door de vervoerder.

Voorgeschiedenis

GS-besluit 17-11-2015: Implementatie WIs, waaronder vaststelling Beheervisie 2015-2019.

GS-Besluit 19-11-19: Indienstelling Uithoflijn, incl. verlening Beheervisie tot voorjaar 2020.

GS-besluit 9-4-2019: Organisatiebesluit, incl. uitwerking organisatie WIs in een Statuut Lokaal Spoor.

GS-besluiten 11-9-2019: Organisatiebesluit over Vernieuwde Topstructuur, rollen en mandaten WIs.

GS-besluit 3-12-2019: vaststelling van Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019-2023.

Essentie / samenvatting:

GS dienen op basis van de Wet lokaal spoor (WIs) een Beheervisie vast te stellen. Het doel hiervan is om een kader vast te stellen waarbinnen de beheerder van de infrastructuur zijn taken uitvoert. De Beheervisie Tramsysteem 2020-2024 vervangt de vorige Beheervisie uit 2015. In de Beheervisie beschrijven GS de organisatie en rolverdeling rondom het Tramsysteem en geven daarmee invulling aan het GS-besluit van 9 april 2019 om een Statuut Lokaal Spoor op te stellen. In deze Beheervisie zijn de actuele eisen vanuit het Mobiliteitsbeleid vertaald naar het Tramsysteem, en in het bijzonder de technische beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Ook is het veiligheidskader doorontwikkeld.

De bijbehorende Kritisch Prestatie Indicatoren (KPI's) worden in Q1 2022 definitief bepaald op basis van de operationele ervaringen van zowel de Uithoflijn als de vernieuwde SUNIJ-lijn. GS kunnen dan besluiten om de prestatie-eisen aan te passen. Onderdeel van de komende activiteiten van de beheerder is, dat hij op een heldere

en transparante wijze het Tramsysteem (systeembeschrijving) en het eisenbeheer vastlegt en beheert, veiligheidsrisicomanagement toepast en zorg draagt voor een verdere professionalisering van het assetbeheer, waarin gestuurd wordt op een transparante afweging tussen doelmatigheid en efficiency. Op basis van deze Beheervisie dient de beheerder de uitwerking hiervan op te nemen in een Strategisch Assetmanagement Plan (SAMP) en de jaarlijkse beheerplannen, die een onderlegger vormen voor het MIP/MOP bij de provinciale begroting.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Deze Beheervisie stelt de kaders voor het beheer van het Tramsysteem conform de doelen zoals zijn opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023: meer tevreden reizigers en een hogere kostendekkingsgraad. Met het vaststellen van deze Beheervisie geven GS invulling aan Actielijn 4, Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019-2023.

Financiële consequenties

De uitgangspunten in de Beheervisie die effect hebben op de financiële uitwerking zijn niet gewijzigd. De financiële uitwerking van de Beheervisie past binnen de begroting 2020, het MIP/MOP en het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 (programma 5, Bereikbaarheid productgroep Openbaar Vervoer Beheer & Onderhoud). Indien er sprake is van bijstelling van de prestaties en/of het benodigde onderhoudsbudget wordt dit in de reguliere P&C-cyclus door GS aan Provinciale Staten voorgelegd. Dat is op basis van deze visie niet het geval.

Vervolgprocedure / voortgang

Door het genomen besluit is de Beheervisie Tramsysteem 2020-2024 vastgesteld en wordt van kracht na publicatie in het Provinciaal blad. Op basis hiervan realiseert de beheerder de beheeractiviteiten conform de WIs; waaronder het opstellen van het jaarlijkse Beheerplan waarin deze activiteiten worden geprogrammeerd. Het Beheerplan 2020 wordt in Q2 2020 aangeboden aan GS.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,