



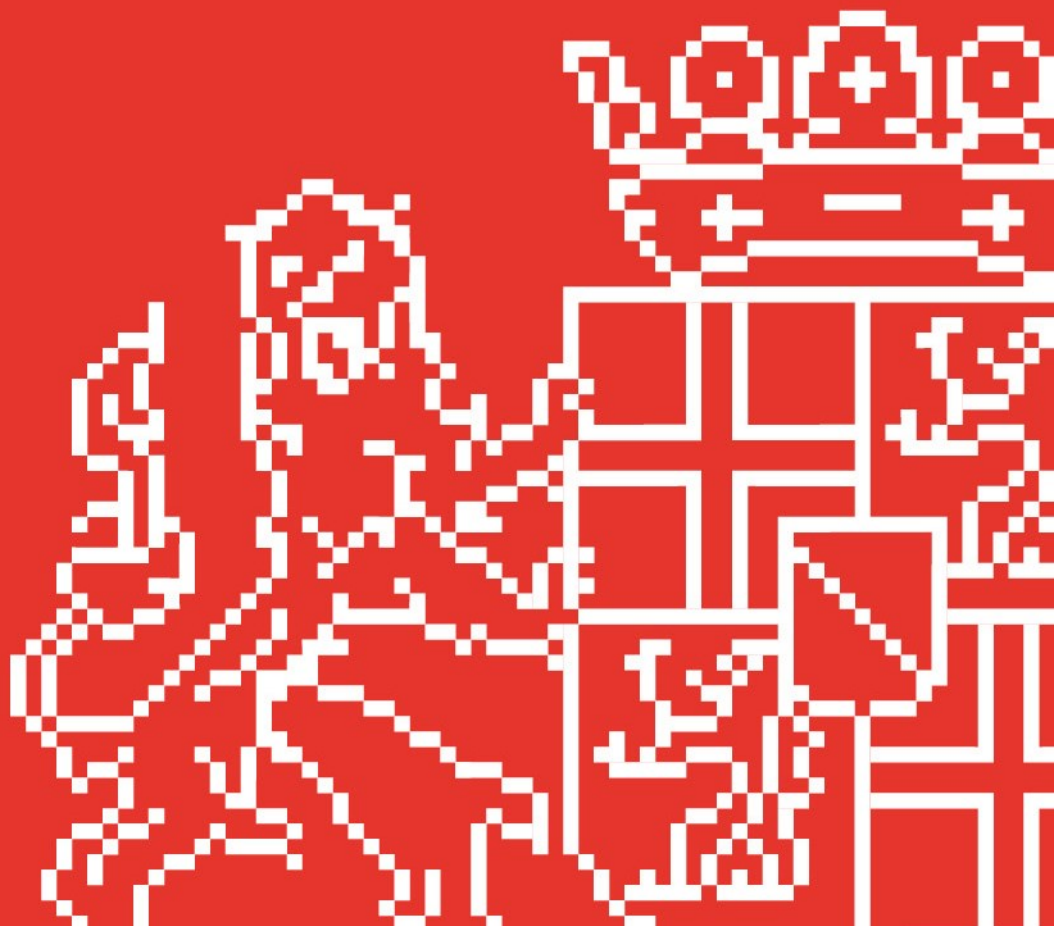
## Jaarverslag railveiligheid tramvervoersysteem 2022

Publicatiedatum

Status

versie 1.0

Referentienummer



# Jaarverslag railveiligheid 2022

## Inhoud

<b>INHOUD</b> .....	<b>2</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
<b>2 ACTIVITEITEN IN 2022</b> .....	<b>4</b>
2.1 BEHEERDER; TEAM TRAMBEHEER EN ONDERHOUD (TBO) .....	4
2.2 VERVOERDER; QBUZZ .....	4
2.3 TOEZICHTHOUDER; INSPECTIE LEEFOMGEVING EN TRANSPORT .....	5
2.4 VERGUNNING VERLENING EN HANDHAVING (RUD) .....	5
2.5 PROJECTEN .....	6
2.6 SAMENWERKING LOKAAL; SAFETY BOARD (SB) .....	7
2.7 ZORG VOOR RAILVEILIGHEID; BELEIDSMEDEWERKER VEILIGHEID .....	8
<b>BIJLAGE 1 : TOELICHTING RAILVEILIGHEID IN DE PROVINCIE UTRECHT</b> .....	<b>9</b>
1.1 WET LOKAAL SPOOR .....	9
1.2 BEHEERDER EN VERVOERDER .....	9
1.3 BEHEERVISIE 2020 – 2024 .....	10
1.4 TOEZICHT ILT .....	10
1.5 VERGUNNINGEN EN HANDHAVING; RUD .....	11
1.6 SAFETY BOARD .....	12
1.6 SAMENWERKING ANDERE DECENTRALE OVERHEDEN .....	12
1.7 GEMANDATEERDE BEVOEGDHEDEN .....	12
1.8 INCIDENTEN .....	13
1.9 ONDERSTEUNING BIJ ZORG VOOR RAILVEILIGHEID .....	14

# Jaarverslag railveiligheid 2022

## 1 Inleiding

Op grond van de Wet lokaal spoor (Wls) zorgt Gedeputeerde Staten voor “de veiligheid op en nabij de lokale spoorwegen”. In de provincie Utrecht gaat het dan om de tram.

Dit jaarverslag heeft betrekking op “railveiligheid”; het beheersen van risico's in het railverkeerssysteem tot een acceptabel niveau. Sociale veiligheid is hierin niet opgenomen omdat dit wordt gerapporteerd via het concessiebeheer van het Expertiseteam Openbaar Vervoer (EOV) van het domein Mobiliteit.

In bijlage 1 bij dit jaarverslag is samengevat wat de wet zegt over railveiligheid en hoe de vereiste zorg hiervoor in de provincie is georganiseerd.

De volgende paragrafen geven een overzicht van de activiteiten van de diverse betrokken organen in 2022.

Het jaarverslag is mede gebaseerd op de verslagen en rapportages van team Tram beheer en onderhoud (TBO), vervoerder Qbuzz en de activiteiten van de Regionale uitvoeringsdienst Utrecht (RUD).

# Jaarverslag railveiligheid 2022

## 2 Activiteiten in 2022

### 2.1 Beheerder; team Trambeheer en onderhoud (TBO)

Team TBO is aangewezen als beheerder van de traminfrastructuur en het trammaterieel. Belangrijke kaders voor het werk van TBO staan in de WIs en de geldende beheervisie (zie ook paragraaf 1.2 en 1.3 van bijlage 1).

Team TBO maakt een afzonderlijk “Jaarverslag beheer tramsysteem”. Kernpunten daaruit zijn:

- Het aantal noodremmingen en aanrijdingen per miljoen voertuig km is verhoogd. Zie hierover ook paragraaf 2.2 van vervoerder Qbuzz.
- In 2022 vonden er in 3 incidentenonderzoeken plaats. Opvallend is dat bij alle incidenten menselijk gedrag een rol speelt terwijl de aanpak na incidenten vaak gericht is op technische verbeteringen. De Safety Board heeft in 2022 een themabijeenkomst georganiseerd over de “human factor” in veiligheid. Voornemen is om de aandacht voor dit onderwerp te intensiveren.
- Het onderzoek naar de veiligheid van tramkruisingen en mogelijke verbetermaatregelen is gestart. Het afwegingskader kan worden gebruikt om te bepalen wat voor soort maatregelen nodig en proportioneel zijn. Aan de hand van het afwegingskader is een twintigtal tramkruisingen in Nieuwegein en Utrecht beoordeeld en zijn er per kruising suggesties gedaan voor kruising-specifieke verbetermaatregelen. Voor het vervolg is een programma “Verbetering Veiligheid Tramkruisingen” ingericht.
- In 2022 heeft IL&T een viertal inspecties uitgevoerd: twee systeemininspecties van infrastructuur en materieel en één systeemininspectie rondom het afgeven van omgevingsvergunning. Daarnaast is er een visuele inspectie uitgevoerd op de infra onderdelen wissels, spoorstaven, dwarsliggers en bevestigingsmiddelen.

Daarnaast is vanuit team TBO de Safety Board gefaciliteerd, zie paragraaf 2.6.

### 2.2 Vervoerder; Qbuzz

Qbuzz is aangewezen als vervoerder ten behoeve van de inzet van de bestuurders van de tram en de verkeersleiders. Belangrijke kaders voor het werk van Qbuzz staan in de WIs en de geldende beheervisie (zie ook paragraaf 1.2 en 1.3 van bijlage 1).

Om de prestaties van het bedrijf te monitoren hanteert Qbuzz KPI's. (Key Performance Indicators). Op het gebied van veiligheid is er bij twee van de zeven KPI's niet goed gepresteerd in vergelijking met de gestelde doelen. Deze twee KPI's zijn het aantal STS-passages en het aantal aanrijdingen met wegverkeer.

Qbuzz heeft in 2022 in totaal 22 onterechte STS-passages<sup>1</sup> gerapporteerd. Dit zijn significant meer meldingen dan er in 2021 en 2020 zijn gerapporteerd, namelijk respectievelijk 11 en 4. Dit hogere aantal STS passages is mede te verklaren door het toegenomen aantal seinen langs de baan. Onder andere de eindpunten Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid en Nieuwegein Stadscentrum hebben een vernieuwde versie van het Bombardier infra beveiligingssysteem gekregen waardoor er meer inzicht is voor de verkeersleiding op het gebied van infra verstoringen. De STS passages zijn hierdoor beter waar te nemen en worden zodoende meer gerapporteerd.

In 2022 zijn er tevens 20 aanrijdingen gerapporteerd tegenover 19 in 2021. Van de 20 aanrijdingen zijn er 8 aanrijdingen waarbij niemand gewond is geraakt en de schade zich hooguit beperkt tot kras- en blikshade.

---

<sup>1</sup> Dit houdt in dat er onterecht door een rood sein wordt gereden. Qbuzz onderzoekt alle onterechte STS passages om te voorkomen dat ze in de toekomst leiden tot incidenten of aanrijdingen. Bij de recente aanrijdingen was er geen sprake van een onterechte STS passage.

## Jaarverslag railveiligheid 2022

Het aantal gemelde noodremmingen is in 2022 gestegen van 64 (2021) naar 99. Dit valt te verklaren door de toename van de verkeersdrukke vanwege het aflopen van coronamaatregelen en de toegenomen meldcultuur onder bestuurders. Deze categorie meldingen wordt voor Qbuzz steeds belangrijker om de zogenaamde 'hot spots' in kaart te kunnen brengen zodat hier in de toekomst extra aandacht kan worden besteed aan de daar mogelijk aanwezige onveiligheden.

Op het gebied van mentorritten, her instructie, opleiding van nieuw personeel en meldingen van sociale veiligheid voldoet Qbuzz aan de door haarzelf gestelde doelen.

Om het aantal incidenten te verminderen, en het veiligheidsbewustzijn van zowel de trambestuurders als de verkeersleiders te vergroten zijn er een aantal acties opgenomen in het jaarplan 2022:

1. Uitvoeren table top oefeningen op gespreksdiscipline
2. Uitvoeren table top oefening VK+
3. Simulatortraining opnemen in her instructie
4. Tramregister digitaliseren
5. Incidentregistratie digitaliseren om betere analyse te kunnen uitvoeren

De implementatie van punt 5 is nog niet afgerond. Dit wordt wederom opgenomen als speerpunt voor 2023, en wordt nauw verbonden met de overige speerpunten om de afhandeling van incidenten en onderzoeken soepel te laten verlopen.

Het komende jaar zal Qbuzz zich onder andere focussen op:

- Het verbeteren van de samenwerking tussen Qbuzz, TBO en Alstom om het onderzoeken en afhandelen van incidenten beter te laten verlopen.
- Procedures en beleid herzien op het gebied van incidentanalyse, beelden en gegevens veiligstellen.
- Bovengenoemde procedures en beleid afstemmen met processen van TBO.

### 2.3 Toezichthouder; Inspectie Leefomgeving en Transport

Op grond van de WIs is ILT aangewezen als toezichthouder. Zie ook paragraaf 1.4 van bijlage 1.

- ILT heeft voor haar werkzaamheden een meerjarenplan 2021-2025 vastgesteld
- Op 3 mei 2022 heeft ILT een overtreding vastgesteld bij Qbuzz op het operationele opstartproces bij halte P+R Sciencepark Utrecht te Nieuwegein. Dit is gerapporteerd aan de RUD. De RUD heeft hierop Qbuzz een bestuurlijke boete opgelegd (zie ook paragraaf 2.4 hieronder over de RUD).
- Toezichthouder ILT heeft in 2022 de bestaande overeenkomst met aanvullende afspraken over piket (aanvullende diensten ILT bij incidenten) opgezegd. Vervoerregio Amsterdam (VRA) zag af van een aanvullende opdracht aan ILT inzake piket. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft naar aanleiding hiervan wel aanvullende afspraken met ILT over ondersteuning na (grote) incidenten gemaakt. Na ambtelijk intern overleg is, gezien de wijze waarop het trambedrijf in de provincie Utrecht is georganiseerd, besloten om net als bij VRA geen aanvullende afspraken te maken over ondersteuning door ILT.

### 2.4 Vergunning verlening en handhaving (RUD)

De RUD Utrecht is aangewezen voor het verlenen van vergunningen en eventuele handhaving bij zaken aangaande beheerder en vervoerder. Zie paragraaf 1.5 van bijlage 1 voor meer informatie over deze taken van de RUD.

In 2022 heeft de RUD Utrecht één keer van de handhavingsbevoegdheid gebruik gemaakt. Op 28 juni 2022 heeft de RUD een bestuurlijke boete opgelegd aan Qbuzz B.V. van € 25.000,- wegens overtreding van artikel 37, lid 2 WIs. De overtreding betrof het ontbreken van een medische keuring van een medewerker die de tram bestuurt.

## Jaarverslag railveiligheid 2022

Daarnaast heeft de RUD Utrecht nog 11 andere rapporten van inspecties, audits en controles beoordeeld welke door de toezichthouder ILT uitgevoerd zijn. In deze rapporten was geen sprake van overtredingen welke aanleiding tot handhavend optreden hadden kunnen zijn.

De RUD Utrecht heeft in 2022 de volgende vergunningen vastgesteld en afgegeven (of ingetrokken):

- Indienststellingsvergunningen o.g.v. art. 34, lid 4 WIs voor exemplaren van een reeds vergunde type tramvoertuig.

Op 3 februari 2022 toelating spoorvoertuig nr. 6076 (ingetrokken op 10 maart 2022)  
Op 22 februari 2022 toelating spoorvoertuig nr. 6077 (ingetrokken op 10 maart 2022)  
Op 10 maart 2022 toelating spoorvoertuig nr. 6076  
Op 10 maart 2022 toelating spoorvoertuig nr. 6077

- Vergunning o.g.v. art. 9, lid 1 WIs voor wijziging spoorinfrastructuur:  
Op 19 mei 2022 wijziging spoorinfrastructuur Nieuwegein City (NC)  
Op 30 mei 2022 wijziging spoorinfrastructuur Verkeerskundige Koppeling plus (VK+)

Verder heeft de RUD Utrecht alle “Big 8”-sessies bijgewoond ter ondersteuning van het door Gedeputeerde Staten gevoerde lokaal spoor-beleid en heeft als lid deelgenomen aan de bijeenkomsten van de Safety Board.

## 2.5 Projecten

### ***Vervoerskundige koppeling plus (VK+)***

Vanaf 2020 zijn binnen het project Vervoerskundige Koppeling Plus (VK+) diverse maatregelen gerealiseerd om de veilige tramexploitatie mogelijk te maken tussen de haltes Utrecht Centraal Centrumzijde en Utrecht Centraal Jaarbeursplein. Hiervoor is in 2022 in een uitgebreid informatie- en veiligheidsdossier aangetoond dat dit traject op een veilige wijze kan worden gebruikt. Na een positieve beoordeling van dit dossier door de Safety Board, IL&T en RUD is voor dit traject een (wijzigings)vergunning voor indienststelling afgegeven. Op basis van deze vergunning is in juli 2022 de doorkoppeling tussen de SUNIJ lijn en Uithoflijn in dienst gesteld en inmiddels rijden trams van IJsselstein en Nieuwegein-Zuid in één keer door naar P+R de Uithof.

### ***Stadscentrum Nieuwegein***

Het Nieuwegein City (NGC) project is in dienst gegaan conform planning. De systeemveiligheid is aangetoond in een informatie- en veiligheidsdossier. De Safety Board heeft een daarover een positief statement geleverd. Ook de externe ISA/ AsBo toetser Dekra heeft een positieve beoordeling in haar rapportage geleverd. Deze documenten zijn aan de inspectie ILT geleverd, waarop de inspectie ILT haar verklaring aan de beheerder van het trambedrijf heeft geleverd. Er is nog één openstaand punt, dit is de aanpassing van de gootbreedte voor wegverkeer op de kruising van de trambaan met de Zuidstedeweg, deze aanpassing is ten behoeve van het wegverkeer.

# Jaarverslag railveiligheid 2022

## 2.6 Samenwerking lokaal; Safety Board (SB)

In paragraaf 1.6 van bijlage 1 zijn de rol en taken van de Safety Board (SB) toegelicht.

De SB is vijftien keer bijeengekomen in 2022 waarvan viermaal in het kader van kennisuitwisseling en kennisopbouw.

Om ervoor te zorgen dat de laatste kennis en inzichten bij alle samenwerkende partijen aanwezig zijn organiseert de SB naast de reguliere vergadering thema bijeenkomsten voor kennisopbouw en kennisuitwisseling. De thema bijeenkomsten in 2022 betroffen;

- Locatiebezoek werkplaats remise: het belang van onderhoud van het materieel, hoe is dit georganiseerd en hoe werken de mensen veilig (30-3-22)
- Locatiebezoek Nieuwgein city: veiligheidsaspecten in het project (5-4-22)
- Locatiebezoek jaarbeursplein/ Lombokplein: veiligheidsaspecten in de projecten en ontwikkelingen in het gebied (14-6-22)
- Human Interest; menselijk gedrag, de gevolgen voor veiligheid, organisatieaspecten (12-9-22)

De adviezen van de SB betroffen onder andere:

1. Informatiedossier en vergunning aanvraag verkeerskundige koppeling tramlijnen
2. Informatiedossier en vergunning aanvraag project Nieuwgein city
3. Verkeerssituatie Lombokplein, voornemen gemeente Utrecht tot een extra gelijkvloerse verkeerskruising met de HOV-baan. (aanmerkelijke wijziging)
4. Informatiedossier communicatiesysteem Ultra (advies geen aanmerkelijke wijziging)
5. Informatiedossier overweg Symfonielaan (advies geen aanmerkelijke wijziging)
6. Wijziging aan de software van het infra besturingssysteem URTS (advies geen aanmerkelijke wijziging)
7. Jaarverslag Railveiligheid 2021

Naast bovenstaande adviezen werden door de SB drie incidentonderzoeken en de benodigde opvolging besproken:

1. Onderzoeksrapport aanrijding Graadt van Roggenweg
2. Onderzoeksrapport aanrijding Heidelberglaan
3. Onderzoeksrapport aanrijding Richterslaan

Over de volgende projecten is in de SB afstemming geweest (zonder dat dit resulteerde in een formeel advies);

1. Afwegingskader verkeersveiligheid, spoorwegovergangen
2. Stop Tonend Sein (STS) passages
3. Piketdienst Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT)
4. Borgen snelheidsbeperkingen
5. Monitoring taxi bewegingen (in het kader van afspraken VK+, HOV baan centrum)
6. Overkluising Smakkelaarspark; sterkte pilaren, robuustheid CAS signaal, verlichting, reflectiewaarde wanden
7. Aanpassing Bombardier infra beveiligingssysteem (OC 60)
8. Planning Safety Board in 2023

# Jaarverslag railveiligheid 2022

## 2.7 Zorg voor railveiligheid; beleidsmedewerker veiligheid

De beleidsmedewerker veiligheid is geplaatst in domein Mobiliteit, team Control en beheersing (CNB). In bijlage 1, paragraaf 1.9 zijn de taken geschetst van deze medewerker.

De activiteiten van de beleidsmedewerker in 2022 waren onder andere:

- Deelnemen aan de Safety Board namens de decentrale overheid (DO, zie bijlage 1, paragraaf 1.1).
- Redactie van het jaarverslag Railveiligheid 2021
- Informeel overleg met de integraal opdrachtgever tram met betrekking tot de verzelfstandiging van het team trambeheer en onderhoud (TBO)
- Informeel overleg met de domeinmanager met betrekking tot de inmiddels vervallen piketregeling van toezichthouder ILT.
- Meedenken over het plan van aanpak actualiseren beheervisie in 2023.
- Contacten met RUD met betrekking tot de uitvoering van vergunningverlening en handhaving wet lokaal spoor (WLS)
- Kennisopbouw en kennisdelen met het EC-Rail / DOVA platform inzake railveiligheid tram.



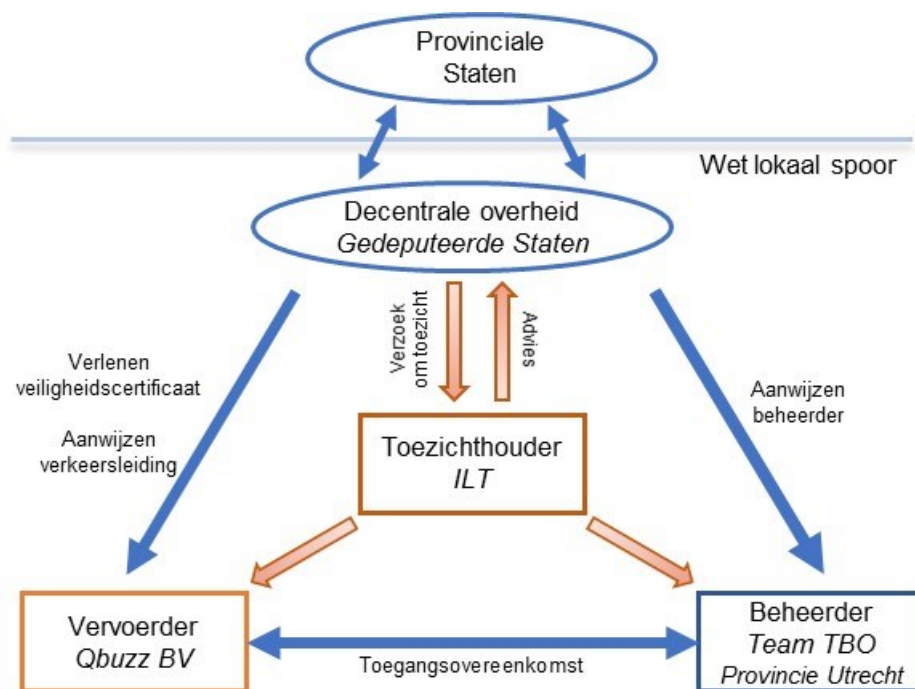
## Bijlage 1 : Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht

De provincie Utrecht heeft een trambedrijf. De provincie beheert de spoorweginfrastructuur en is eigenaar van de tramstellen.

Daarnaast is de provincie eigenaar van een opstel terrein aan het eind van de Uithollijn alsmede een opstel terrein met een remise met werkplaats en kantoorvoorzieningen in Nieuwegein. Tezamen gaat het om een volledig trambedrijf welke valt onder het domein Mobiliteit.

### 1.1 Wet lokaal spoor

Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor (Wls) in werking getreden. Deze wet stelt specifieke eisen aan Gedeputeerde Staten, in de wet en in dit verslag verder aangeduid als decentrale overheid (DO). Daarnaast kent de Wls de vervoerder en de beheerder (van de lokale spoorweginfrastructuur). Binnen de provincie Utrecht is Qbuzz de vervoerder en is team TBO aangewezen als beheerder. Naast deze drie entiteiten kent de Wls nog de toezichthouder. Dat is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).



### 1.2 Beheerder en vervoerder

In 2015 is de Wet lokaal spoor (Wls) in werking getreden. Deze wet schrijft voor dat de vervoerder, in ons geval Qbuzz, moet beschikken over een veiligheidscertificaat. En dat de beheerder, in ons geval TBO, moet beschikken over een aanwijzing als beheerder.

#### Aanwijzing beheerder

Het is de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten om de beheerder aan te wijzen. Dit geschiedt nadat door ILT een audit is uitgevoerd waarin is vastgesteld dat het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder voldoet aan de wettelijke eisen. Op basis van deze audit heeft Gedeputeerde Staten op 17 november 2020 TBO wederom voor vijf jaar aangewezen als beheerder van de lokale spoorwegen in de provincie Utrecht.

# Jaarverslag railveiligheid 2022

## **Veiligheidscertificaat vervoerder**

Het veiligheidscertificaat wordt uitgereikt door RUD in mandaat van Gedeputeerde Staten. Hier gaat een uitgebreide audit door ILT aan vooraf om vast te stellen dat het veiligheidsbeheersysteem van de vervoerder voldoet aan de wettelijke eisen. Op basis van deze audit heeft de RUD eind november 2020 aan Qbuzz een nieuw veiligheidscertificaat verstrekt.

Tegelijkertijd werd Qbuzz, eveneens op basis van de auditrapportage door ILT, door Gedeputeerde Staten aangewezen als verkeersleiding van de lokale spoorwegen in de provincie Utrecht.

Werknemers van Qbuzz die een veiligheidsfunctie uitoefenen (trambestuurders en verkeersleiders) moeten een medisch- en psychologisch onderzoek ondergaan. De keuringseisen en het keuringsprotocol zijn in 2020 aangepast en door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

## **1.3 Beheervisie 2020 – 2024**

Op basis van de Wet lokaal spoor moeten Gedeputeerde Staten minimaal eens in de vier jaar een Beheervisie vaststellen ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer. De visie is ten minste uitgewerkt in prestatienormen die betrekking hebben op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur. In maart 2020 hebben Gedeputeerde Staten de meest recente Beheervisie 2020 – 2024 vastgesteld.

In de Beheervisie is het niveau van veiligheid vastgelegd. Dit gebeurt op basis van de volgende vier principes:

- een dalende trend voor verkeersonveiligheid;
- voldoen aan het Stand Still-principe (het veiligheidsniveau van het tramverkeerssysteem in de provincie moet ook bij wijzigingen minimaal gelijk blijven);
- ALARP, dat wil zeggen dat risico's beperkt moeten worden naar een niveau, zo laag als redelijkerwijs gebruikelijk, ofwel As Low As Reasonably Practicable – ALARP;
- zelfredzaamheid; in geval van een calamiteit moeten reizigers en medewerkers zichzelf in veiligheid kunnen brengen zonder hulp van anderen.

In de Beheervisie worden de prestaties vermeld in de vorm van Key Performanc Areas (KPA's). Beheerder en vervoerder leggen jaarlijks op basis van deze KPA's aan Gedeputeerde Staten verantwoording af over hun prestaties. In de nieuwe Beheervisie zijn de prestatienormen tussen de provincie, de beheerder en de vervoerder aangepast.

## **1.4 Toezicht ILT**

De Wet lokaal spoor legt het toezicht op de wet neer bij de inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

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

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

# Jaarverslag railveiligheid 2022

In een bestuursovereenkomst tussen Gedeputeerde Staten en ILT zijn nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van de wettelijke taken. Deze overeenkomst is voor alle decentrale overheden met lokale spoorwegen gelijk (dat zijn naast de provincie Utrecht de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag – MRDH).

## Jaarlijks toezicht

ILT heeft in overleg met de provincie een vierjarig toezichtplan opgesteld met als doelstelling om alle aspecten van het trambedrijf aan een inspectie te onderwerpen. Het gaat om:

- toezicht op infrastructuur,
  - de risicoanalyse (hoe is deze tot stand gekomen, wat zijn de risico's)
  - de risicobeheersing (hoe beheerst men in het dagelijkse proces de mogelijke risico's gevonden uit de bovenstaande risico analyse)
  - implementatie in het VBS
- toezicht op materieel,
  - beheersing risico's
  - integrale afstemming tussen materieel, infra en vervoer.
- toezicht op vervoerproces en operaties,
  - beheersing risico's
  - integrale afstemming tussen materieel, infra en vervoer.
- gerichte inspecties op de uitvoering van werkzaamheden in of nabij de lokale spoorweginfrastructuur.

Het toezicht is opgebouwd uit de volgende stappen:

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

## 1.5 Vergunningen en handhaving; RUD

De RUD Utrecht is voor de Gedeputeerde Staten de uitvoeringsorganisatie voor het uitvoeren van vrijwel alle taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) van wet- en regelgeving in het fysieke domein waarvoor Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag is. Omdat daarmee ook alle juridische deskundigheid inzake vergunningverlening en handhaving en de daaruit voortvloeiende juridische procedures bij de RUD Utrecht berust, is daarvoor gekozen ook de uit de Wet lokaal spoor resulterende vergunningverlenende en handhavende bevoegdheden hier onder te brengen. Bovendien wordt daardoor een scheiding tussen de overheidstaken als Provincie en de bedrijfsbelangen als trambedrijf aangebracht en belangenverstremming tegen gegaan.

De RUD Utrecht voert deze bevoegdheden in mandaat van Gedeputeerde Staten uit. De daarvoor benodigde uren en gelden staan in een Dienstverleningsovereenkomst vermeld en worden door de Opdrachtgeversunit van het team Milieu van het domein Stedelijke Leefomgeving ter beschikking gesteld. Bij de uitvoering van de gemandateerde bevoegdheden wordt nauw samengewerkt met het team Control en Beheersing van het domein Mobiliteit.

### Beleidsregel handhaving

De Wet lokaal spoor geeft Gedeputeerde Staten de bevoegdheid te handhaven door het opleggen van een last onder bestuursdwang, een last onder dwangsom of het opleggen van een bestuurlijke boete. Deze bestuurlijke boete kan oplopen tot € 250.000,-. Gedeputeerde Staten hebben de handhavende bevoegdheden gemandateerd aan de RUD. Samen met de andere decentrale overheden met lokale spoorwegen, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn beleidsregels voor het opleggen van een bestuurlijke boete opgesteld. Deze zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

# Jaarverslag railveiligheid 2022

## 1.6 Safety Board

Provincie Utrecht heeft in 2018 een Safety Board ingesteld. Het doel van de Safety Board is het zorgdragen voor een bestendig en betrouwbaar veiligheidsniveau van het tramvervoersysteem gedurende de gehele levenscyclus. De Safety Board adviseert aan Gedeputeerde Staten en aan de directie van Qbuzz.

De Safety Board houdt zich bezig met de volgende activiteiten:

- ter informatie en afstemming behandelen van stukken die vanuit de WIs verplicht zijn, zoals de beheervisie, beheerplan en het jaarverslag van de beheerder;
- reviewen en monitoren effectiviteit van veiligheidsbeheersystemen;
- bewaken dat de 'veiligheidsketen' gesloten is, dat wil zeggen dat safety cases op elkaar passen, aan de kwaliteitseisen voldoen en dat er sprake is van voldoende integraliteit;
- adviseren van de beheerder met betrekking tot aanmerkelijke wijzigingen in het kader van de Wet lokaal spoor;
- adviseren bij aanpassingen van veiligheidsregelgeving voor het tramvervoersysteem.

De Safety Board bestaat uit de integraal opdrachtgever trambedrijf (voorzitter), de safety manager van TBO (beheerder), de safety manager van de concessiehouder Qbuzz (vervoerder), de beleidsadviseur veiligheid van de directie van de Provincie Utrecht (decentrale overheid), de veiligheidsmanagers van alle grote lopende projecten en een adviseur van de Regionale Uitvoeringsdienst (decentrale overheid, vergunningverlening en handhaving).

De uitspraken van de Safety Board hebben een adviserend karakter en laten de bevoegdheden zoals deze binnen de provincie verdeeld zijn onverlet.

De Safety Board wordt gefaciliteerd door TBO.

## 1.6 Samenwerking andere decentrale overheden

Naast de provincie Utrecht zijn er nog twee decentrale overheden met lokale spoorwegen. Dat zijn de Vervoerregio Amsterdam en MRDH. Onder de vlag van Expertisecentrum Rail (EC-Rail), dat onderdeel uitmaakt van CROW, vinden ongeveer 8 maal per jaar bijeenkomsten plaats die door partijen als zeer nuttig worden ervaren.

## 1.7 Gemandateerde bevoegdheden

Gedeputeerde Staten hebben een aantal specifieke bevoegdheden vanuit de Wet lokaal spoor gemandateerd aan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) en aan haar eigen team TBO.

### **Regionale Uitvoeringsdienst RUD**

Gedeputeerde Staten hebben een aantal specifieke bevoegdheden vanuit de Wet lokaal spoor gemandateerd aan de Regionale Uitvoeringsdienst RUD.

Dit betreft de volgende bevoegdheden:

- het verlenen van vergunningen voor indienststelling van nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde spoorweginfrastructuur aan TBO als beheerder;
- het verlenen van vergunningen voor de indienststelling van nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde spoorvoertuigen aan TBO als eigenaar van de spoorvoertuigen;
- het verlenen van een veiligheidscertificaat aan de vervoerder;
- handhaving van de Wet lokaal spoor.

De provincie Utrecht is mede-eigenaar en opdrachtgever van de RUD. De RUD is voor de provincie de uitvoeringsorganisatie voor het uitvoeren van vrijwel alle taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving van wet- en regelgeving in het fysieke domein waarvoor

# Jaarverslag railveiligheid 2022

de provincie bevoegd gezag is. De overeenkomst tussen de provincie en de RUD aangaande de gemandateerde bevoegdheden voor de Wet lokaal spoor zijn in 2020 verlengd.

## **Opdrachten aan ILT**

ILT is door de minister van I&W belast met toezicht en de RUD vanuit haar mandaat belast met handhaving en vergunningverlening. De RUD kan namens Gedeputeerde Staten aan ILT een opdracht verlenen voor 'toezicht op verzoek'. Hierdoor kunnen de RUD en ILT het toezicht en de handhaving in nauwe samenwerking realiseren en kan de RUD de realisatie van verbeterpunten of het oplossen van tekortkomingen uit adviezen van ILT bij beheerder en vervoerder laten controleren.

## **Vergunningverlening door TBO**

Voor het uitvoeren van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg is een vergunning van Gedeputeerde Staten vereist. Deze bevoegdheid tot vergunningverlening is gemandateerd aan de eigen organisatie TBO. De reden hiervoor is dat de vergunningverlening detailkennis van de traminfrastructuur en afstemming met de dienstregeling vraagt. Een taak waartoe de beheerder, als een spin in het web van het tramverkeersysteem, bij uitstek geschikt is.

## **1.8 Incidenten**

Ondanks alle maatregelen die er zijn getroffen om het railsysteem zo veilig te mogelijk maken doen zich in de praktijk ongevallen en incidenten voor.

### **Ongevalsonderzoek**

De beheerder en de vervoerder zijn vanuit hun veiligheidsbeheersysteem verplicht om incidenten en ongevallen te onderzoeken en daarvan verslag te doen aan Gedeputeerde Staten. Daarnaast zijn Gedeputeerde Staten ook zelf bevoegd om ongevallen te onderzoeken. Op basis van een overeenkomst kunnen Gedeputeerde Staten in voorkomende gevallen aan ILT vragen om een eerste onderzoek te doen en een 24-uurs rapportage op te stellen.

De lichte ongevallen en incidenten worden onderzocht door de lijnorganisatie. Zwaardere ongevallen worden onderzocht door de Permanente ongevalscommissie (POC) van de beheerder. Als een incident opvalt door de ernst of complexiteit kan deze ter informatie of ter advisering door de POC worden doorgeleid naar de Safety Board.

Ongevalsonderzoeken vinden plaats om ervan te leren, vaak leveren onderzoeken aanbevelingen en verbetermaatregelen op.

### **Meldingen bijzonder voorval**

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

# Jaarverslag railveiligheid 2022

## 1.9 Ondersteuning bij zorg voor railveiligheid

Binnen het domein Mobiliteit (team Control en beheersing) is in deeltijd (8 upw) een beleidsmedewerker veiligheid aangewezen om Gedeputeerde staten te ondersteunen bij de zorg voor railveiligheid zoals hierboven geschetst.

Dit omvat de volgende taken:

- a. onderhouden van de vereiste beheersing voor lokaal spoor;
- b. controleren van de uitvoering van de Wet lokaal spoor en de hieruit voortvloeiende taken;
- c. rapporteren aan de manager van het Domein Mobiliteit over de veiligheidsprestaties van de beheerder en de vervoerder;
- d. in overleg rapporteren over de gemandateerde bevoegdheden aan de RUD;
- e. vertegenwoordigen van de provincie in de rol van decentrale overheid in de Safety Board;
- f. aanspreekpunt voor beleidsmatige zaken voor ILT, OvV, gemeenten, vervoerders en het Rijk;
- g. bouwstenen leveren voor de verankering van het veiligheidsdossier in de OV-concessies;
- h. bouwstenen leveren voor de verankering van het veiligheidsdossier in projectplannen;
- i. voorbereiding van het jaarverslag railveiligheid.