



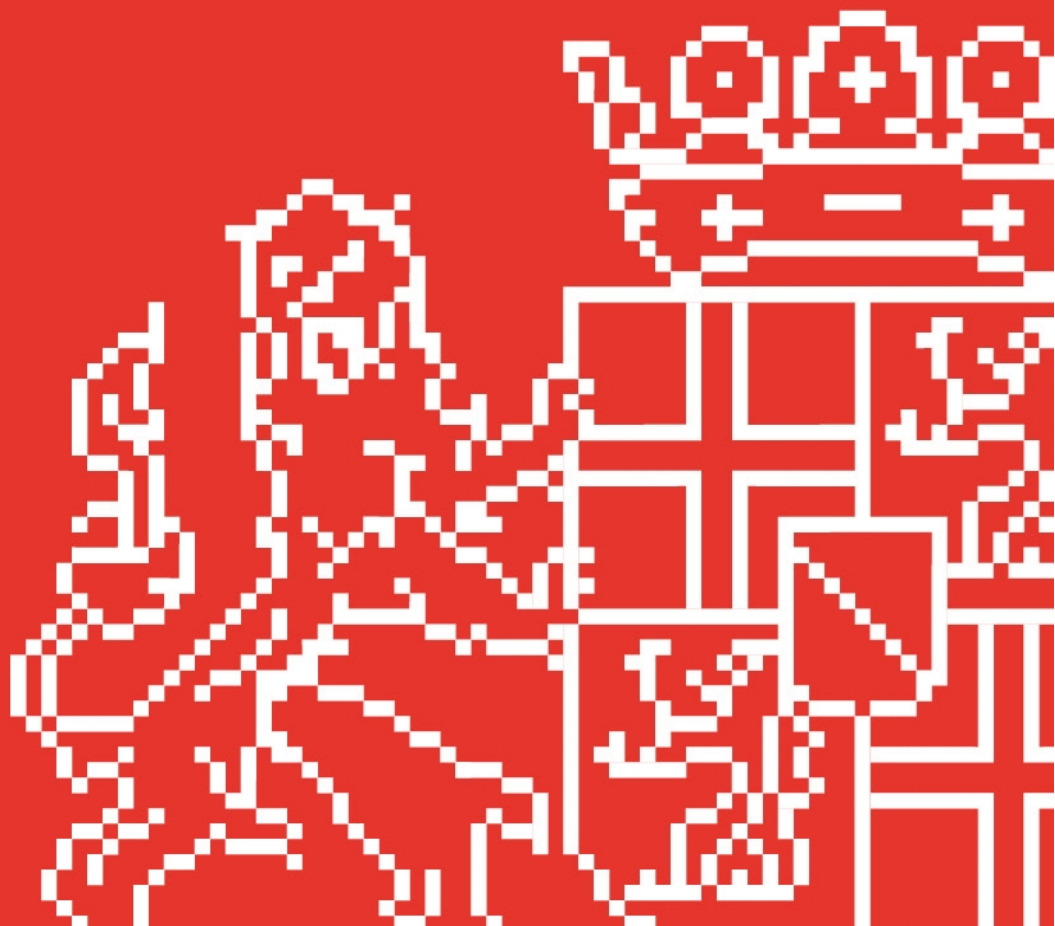
## Jaarverslag railveiligheid tramvervoersysteem 2021

Publicatiedatum

Status

Referentienummer

versie 0.3, na bespreking in safety board



# Jaarverslag railveiligheid 2021

## Inhoud

<b>INHOUD</b> .....	<b>2</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
<b>2 ACTIVITEITEN IN 2021</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 SAMENWERKING LOKAAL; SAFETY BOARD (SB) .....	6
2.6 ZORG VOOR RAILVEILIGHEID; BELEIDSMEDEWERKER VEILIGHEID.....	6
<b>BIJLAGE 1 : TOELICHTING RAILVEILIGHEID IN DE PROVINCIE UTRECHT</b> .....	<b>7</b>
1.1 WET LOKAAL SPOOR.....	7
1.2 BEHEERDER EN VERVOERDER.....	7
1.3 BEHEERVISIE 2020 – 2024.....	8
1.4 TOEZICHT ILT .....	8
1.5 VERGUNNINGEN EN HANDHAVING; RUD .....	9
1.6 SAFETY BOARD .....	10
1.6 SAMENWERKING ANDERE DECENTRALE OVERHEDEN .....	10
1.7 GEMANDATEERDE BEVOEGDHEDEN .....	10
1.8 INCIDENTEN.....	11
1.9 ONDERSTEUNING BIJ ZORG VOOR RAILVEILIGHEID.....	12

# Jaarverslag railveiligheid 2021

## 1 Inleiding

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

Dit rapport 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 (EVO) 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 2021.

Het jaarverslag is mede gebaseerd op de verslagen en rapportages van team Tram beheer en onderhoud (TBO) en vervoerder Qbuzz.

# Jaarverslag railveiligheid 2021

## 2 Activiteiten in 2021

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

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

- *“Het aantal noodremmingen en aanrijdingen per miljoen voertuig km is ca. 15% resp. 25% lager dan in de referentieperiode 2018-2019. Deze cijfers zullen ongetwijfeld beïnvloed worden door de Corona -lockdown. De cijfers over 2021 laten geen significante verschillen in veiligheidsniveau zien tussen SUNIJ en Uithofflijn.”*
  - *“Doordat letselongevallen (gelukkig) weinig voorkomen valt uit de cijfers hierover geen conclusie te trekken.”*
  - *“In 2021 vonden er in 2,5 maand tijd drie aanrijdingen met (in twee gevallen) ernstige ontsporingen plaats. Gelukkig was er in slechts één geval sprake van serieus letsel t.g.v. de aanrijding. Deze incidenten waren aanleiding om zowel het ontsporingsgedrag van het materieel als de veiligheid van tramkruisingen nader te onderzoeken.”*
  - *“Het onderzoek naar de veiligheid van tramkruisingen en mogelijke verbetermaatregelen is gestart, de eerste resultaten worden in het tweede kwartaal van 2022 verwacht. Direct na het ongeval op de Roerdomplaan in Nieuwegein is er als tijdelijke maatregel een snelheidsbeperking op de kruisingen in Nieuwegein ingesteld.”*
  - *“In 2021 heeft IL&T een viertal inspecties uitgevoerd:*
    - o *twee systeemininspecties waarbij infrastructuur en materieel centraal stonden;*
    - o *een onaangekondigde inspectie van het beheersproces van gekalibreerde meetmiddelen en gereedschappen;*
    - o *een vervolgininspectie waarbij het overdrachtsproces van infrastructuur van project naar beheerorganisatie is besproken.*
- Naar aanleiding van de onaangekondigde inspectie zijn door IL&T bevindingen gemeld waaraan door TBO direct opvolging is gegeven.”*

Daarnaast is vanuit team TBO de safety board gefaciliteerd, zie paragraaf 2.5.

### 2.2 Vervoerder; Qbuzz

Qbuzz werkt met KPI's en van de zeven KPI's met betrekking tot veiligheid zijn er twee waar minder goed is gepresteerd dan het voorgenomen doel. Dit betreft de STS-passages en het aantal aanrijdingen met wegverkeer.

Een STS – passage wil zeggen dat een trambestuurder ten onrechte voorbij een ‘Stop Tonend Sein’ rijdt. Er werden in 2021 elf (11) STS-passages gerapporteerd (tegenover 4 in 2020, het jaarverslag railveiligheid 2020 vermeldde abusievelijk 0 STS passages in 2020), In 2021 zijn er meer STS passages geweest onder andere door de hoge hoeveelheid verstoringen aan het Bombardier systeem. Hierdoor hebben de trambestuurders teveel afleiding van de reguliere uitvoering van hun dienst. Daarnaast is onoplettendheid een oorzaak, hiervoor werkt Qbuzz in 2022 aan het verhogen van het veiligheidsbewustzijn. Dit doet Qbuzz door de procedure STS passages opnieuw onder de loep te nemen, te bepalen hoe zij preventief het veiligheidsbewustzijn kan verhogen en hoe zij de trambestuurders kan betrekken bij de afhandeling van incidenten.

Het aantal aanrijding met het wegverkeer bedroeg totaal 19 stuks. Zie voor een verslag van de incidenten de paragraaf over Team TBO hierboven. Bij de analyse van incidenten is samengewerkt met TBO.

Alle geplande mentorritten en opleiding zijn uitgevoerd.

# Jaarverslag railveiligheid 2021

Qbuzz heeft in haar jaarplan over 2021 verder de volgende speerpunten opgenomen:

1. samenwerken met TBO bij het uitvoeren van ongevalsonderzoeken;
2. afronden van gezamenlijke hazards sessies met TBO en Alstom;
3. gespreksdiscipline voor verkeersleiders en trambestuurders;
4. uitvoeren van een table top oefening op gespreksdiscipline;
5. uitvoeren van wegleropdrachten voor verkeersleider.

Met uitzondering van 4 hierboven (table-top oefening verkeersleiding) zijn de geplande activiteiten gerealiseerd.

Naar aanleiding van een incidentanalyse (maart 2021) heeft de provincie aanvullende aanbevelingen aan Qbuzz gedaan. Deze aanbevelingen hadden betrekking op de gespreksdiscipline (door Qbuzz meegenomen bij het realiseren van bovengenoemd speerpunt), planning van OCC medewerkers (is nu in lijn met het advies) en het uitvoeren van table top oefeningen. Zoals hierboven vermeld is het uitvoeren van table top oefeningen nog niet uitgevoerd.

Speerpunten voor 2022 zijn verder onder andere:

- Table-top oefeningen uitvoeren voor VK+ en incidentenafhandeling
- Simulatortraining opnemen in her instructie
- Tramregister digitaliseren
- Incidentregistratie digitaliseren om betere analyse te kunnen uitvoeren

## 2.3 Toezichthouder; Inspectie Leefomgeving en Transport

- ILT heeft voor haar werkzaamheden een meerjarenplan 2021-2025 vastgesteld
- In juli 2021 heeft ILT overtredingen vastgesteld in de werkplaats van TBO te Nieuwegein. Dit is gerapporteerd aan de RUD. De RUD heeft de provincie aangeschreven (zie ook § over RUD hieronder)
- Toezichthouder ILT heeft in 2021 aangegeven de bestaande overeenkomst met aanvullende afspraken over piket (aanvullende diensten ILT bij incidenten) op te willen zeggen. Gezamenlijk met de andere decentrale overheden wordt in 2022 het gesprek voortgezet over eventuele alternatieve aanvullende afspraken hierover met ILT.

## 2.4 Vergunning verlening en handhaving (RUD)

In 2021 heeft de RUD Utrecht één keer van de handhavingsbevoegdheid gebruik gemaakt. Het Trambedrijf Beheer en Onderhoud van de Provincie Utrecht is aangeschreven en heeft een waarschuwing wegens een door ILT geconstateerde overtreding van art. 35, lid 2 WIs ontvangen. Deze waarschuwing is niet geadresseerd aan het college van Gedeputeerde Staten, maar aan de publiekrechtelijke rechtspersoon Provincie Utrecht ter attentie van de Commissaris van de Koning als haar vertegenwoordiger. Omdat de gedeputeerde met het portefeuille VTH tegelijkertijd ook het portefeuille Mobiliteit en daarmee het trambedrijf onder zich heeft, is op deze wijze belangenverstrengeling voorkomen en vond deze handhaving net zoals bij iedere andere burger of bedrijf plaats.

Daarnaast heeft de RUD Utrecht nog 13 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 2021 de volgende vergunningen vastgesteld en afgegeven:

- 4 vergunningen o.g.v. art. 10, lid 3 WIs voor aanmerkelijke wijzigingen van de infrastructuur,
- 1 wijzigingsvergunning o.g.v. art. 32, lid 2 WIs voor de indienstelling van een type tramvoertuig, en

# Jaarverslag railveiligheid 2021

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

Verder heeft de RUD Utrecht een "Big 8"-sessie bijgewoond ter evaluatie van het door Gedeputeerde Staten gevoerde lokaal spoor-beleid en heeft als agenda- c.q. gastlid deelgenomen aan de bijeenkomsten van de Safety Board van de beheerder.

## 2.5 Samenwerking lokaal; Safety Board (SB)

Het voorzitterschap is in 2021 overgegaan van de Opgavemanager Ontvangst Uithoflijn naar de Integraal Opdrachtgever Trambedrijf.

De Safety Board kwam in 2021 15 maal bijeen. Na een mondelinge evaluatie is de frequentie nu eenmaal per zes weken met extra bijeenkomsten indien daar aanleiding toe is. Ook worden naar aanleiding van de mondelinge evaluatie de projectleiders aan de Safety board toegevoegd.

De adviezen betroffen onder andere:

- 1 Indienststelling Trace D (Nieuwegein centrum – IJsselstein) van de SUNIJ lijn.
- 2 Ombouw beveiliging naar Bombardier in Nieuwegein Zuid
- 3 Overkluizing trambaan aan het Smakkelaarsveld
- 4 Toestaan van taxi's door de Leidseveertunnel
- 5 Aanpassingen wisselbeveiligingsysteem Jaarbeursplein
- 6 Wijziging van het URTS systeem voor wisselstraat en remise, dit betrof een wijziging van de 'generic application' software;

Naast bovenstaande adviezen werden vijf incidentonderzoeken, de benodigde opvolging en een statenbrief over deze incidenten besproken.

Over de volgende projecten is in de safety board afstemming/ kennisuitwisseling geweest (zonder dat dit resulteerde in een formeel advies)

- a. Invoering 75 meter trams op de Uithoflijn
- b. Voorbereidingen werkzaamheden in Nieuwegein city in 2022
- c. VK+ voorbereidingen koppelingen Uithoflijn en SUNIJ lijn in 2022
- d. Operationele aandachtspunten assentellers
- e. Metro ongeval en bijbehorende incidentrapportage in de Rotterdamse regio (walvisstaart)
- f. Aanpassingen haltes ten behoeve van aanrijdsnelheid 40km per uur.
- g. Afhandeling restpunten audit ILT bij aanwijzing beheerder
- h. Blokbeveiliging Bombardier
- i. Front camera's van de nieuwe CAF trams
- j. Verkeerssituatie Lombokplein en plannen gemeente Utrecht
- k. Dwarsverbanden met het verkeersveiligheidsoverleg
- l. Implementatie van IVU (exploitatie beheersysteem) in de voertuigen

## 2.6 Zorg voor railveiligheid; beleidsmedewerker veiligheid

Ter ondersteuning van de zorg voor railveiligheid was de beleidsambtenaar fysieke veiligheid van de Vervoerregio Amsterdam tussen 1 november 2016 voor één dag per week gedetacheerd bij de provincie Utrecht. De medewerker uit Amsterdam was per 1 november 2021 niet meer beschikbaar voor dit werk. Daarom heeft de provincie sinds 1 november hiervoor zelf in deeltijd (8 upw) een beleidsmedewerker veiligheid ingehuurd. Deze beleidsmedewerker is geplaatst in domein Mobiliteit, team Control en beheersing (CNB).

--

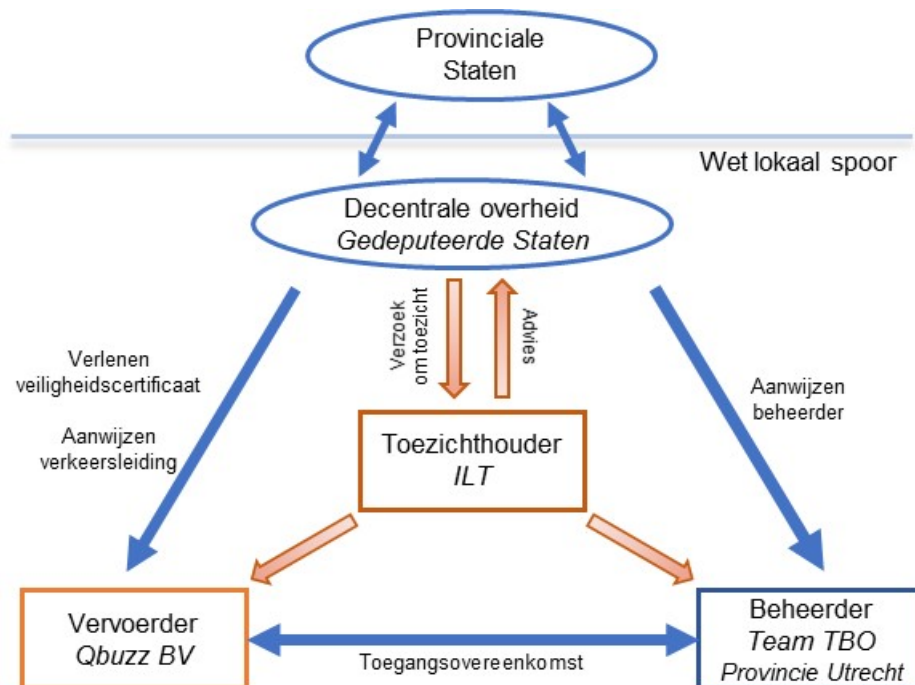
## Bijlage 1 : Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht

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 2021

## **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 – 2014 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 2021

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 thema voor toezicht

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

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

- 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 belangenverstrengeling 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)

# Jaarverslag railveiligheid 2021

zijn beleidsregels voor het opleggen van een bestuurlijke boete opgesteld. Deze zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

## 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 beheersvisie, 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 is in 2021 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.

# Jaarverslag railveiligheid 2021

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 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 2021

## 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, OV, 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.