

Jaarverslag Railveiligheid 2024

Tramvervoersysteem Utrecht

20-03-2025

2 - Definitief



Colofon

Datum	20-03-2025
Status	Definitief
Sharepoint	[•]
Versie	2

	Functie	Naam
Steller	Beleidsadviseur veiligheid	Ronald de Zutter
Gecontroleerd door	Safetynmanager BROI Coördinator Health & Safety Qbuzz Clustercoördinator OV-Assetmanagement Strategisch Adviseur OV-Assetmanagement	Wesley van Poppelen Derek Harlaar Jeroen Golstein Etienne van der Horst
Vastgesteld		

Documenthistorie

Versie	Datum	Omschrijving
1	13-03-2025	Initiële versie
2	20-03-2025	Commentaar Jeroen Golstein, Etienne van der Horst en Wesley van Poppelen verwerkt.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Activiteiten in 2024.....	5
2.1.	Beheerder; team Trambedrijf beheer en onderhoud (BRO).....	5
2.2.	Vervoerder (Qbuzz)	5
2.3.	Toeziethouder (Inspectie Leefomgeving en Transport)	7
2.4.	Vergunningverlening en handhaving (RUD)	7
2.5.	Projecten	7
2.6.	Samenwerking lokaal - Safety Board (SB)	7
2.7.	Zorg voor railveiligheid - beleidsmedewerker veiligheid	8
	Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht	9
i.	Wet lokaal spoor	9
ii.	Decentrale overheid	9
iii.	Beheerder en vervoerder	10
iv.	Beheervisie 2020 – 2024	10
v.	Toeziacht door ILT	12
vi.	Vergunningverlening en handhaving door RUD	12
vii.	Safety Board	13
viii.	Samenwerking andere decentrale overheden	13
ix.	Gemandateerde bevoegdheden.....	13
x.	Incidenten	14
xi.	Ondersteuning bij zorg voor railveiligheid	15

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 Publieke Mobiliteit (PUM)¹ van het domein Mobiliteit.

In *Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht* bij dit jaarverslag is samengevat wat de wet zegt over railveiligheid en hoe de vereiste zorg hiervoor in de provincie is georganiseerd.

Het volgende hoofdstuk geeft een overzicht van de activiteiten van de diverse betrokken organen in 2024.

Het jaarverslag is mede gebaseerd op de verslagen en rapportages van team Beheer en Realisatie OV-assets (BRO)², vervoerder Qbuzz en de activiteiten van de Regionale uitvoeringsdienst Utrecht (RUD).

¹ De naamgeving van team EOv is in 2025 gewijzigd naar team Publieke Mobiliteit (PUM). In dit jaarverslag wordt de nieuwe naam PUM gebruikt

² De naamgeving van team TBO is in 2025 gewijzigd naar team Beheer en Realisatie OV-assets (BRO). In dit jaarverslag wordt de nieuwe naam BRO gebruikt

2. Activiteiten in 2024

2.1. Beheerder; team Trambedrijf beheer en onderhoud (BRO)

Team BRO is aangewezen als beheerder van de traminfrastructuur en het trammaterieel. Belangrijke kaders voor het werk van BRO staan in de Wls en de geldende beheervisie (zie ook paragraaf I en IV van *Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht*).

Team BRO maakt een afzonderlijk "Jaarverslag Wls". Kernpunten daaruit zijn³:

- Het aantal noodremmingen en aanrijdingen per miljoen voertuig km was in 2024 lager dan in de referentiejaren 2018/2019. Zie hierover ook paragraaf 2.2 van vervoerder Qbuzz.
- Bij ongevallen met letsel zijn er alleen gewonden buiten de tram gevallen. Het aantal gewonden buiten de tram per miljoen voertuig km was in 2024 lager dan in de referentiejaren 2018/2019.
- In 2024 vonden er 2 onderzoeken naar (bijna-)ongevallen plaats. Dit betrof 2 incidenten tijdens werkzaamheden buiten het remiseterrein.
- De uitvoering van de verbetervoorstellen die in het kader van het Programma Verbetering Veiligheid Tramkruisingen loopt. Sommige werkzaamheden zijn afgerond, andere zijn gedeeltelijk uitgevoerd en worden afgerond in 2025. De plaatsing van overwegbomen op twee kruisingen in Nieuwegein en tramwaarschuwingssignalen op 5 haltes vindt in Q1 2025 plaats.
- Om de interne kwaliteit te borgen voert BRO interne audits uit. In 2024 hebben drie audits plaatsgevonden. BRO werkt aan de afhandeling van bevindingen.
- In 2024 heeft toezichthouder ILT twee systeemininspecties uitgevoerd waarbij het configuratiebeheer en het toezicht op de staat van de infrastructuur centraal stonden. De inspecties van ILT gaven geen aanleiding tot vervolgacties. Verder is er een realitycheck uitgevoerd waarbij is gekeken naar het beheersproces van gekalibreerd gereedschap in de werkplaats. Hierbij is één afwijking geconstateerd, hierop is inmiddels door BRO actie ondernomen.

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

2.2. Vervoerder (Qbuzz)

Qbuzz is concessiehouder voor het tramvervoer in de provincie Utrecht en is daarmee vervoerder volgens de Wls (Wet Lokaal Spoor). Qbuzz zorgt voor de inzet van trambestuurders. Daarnaast is Qbuzz aangewezen om de verkeersleiding van het tramverkeer voor haar rekening te nemen. Belangrijke kaders voor het werk van Qbuzz staan in de Wls en de geldende beheervisie.

Key Performance Indicators (KPI's)

Om de prestaties van het bedrijf te bewaken, hanteert Qbuzz verschillende Key Performance Indicators (KPI's). De operationele afdeling gebruikt de onderstaande KPI's om de prestaties effectief te sturen:

1. Aantal stoptonend sein (STS) passages;
2. Aantal aanrijdingen (met- en zonder letsel);
3. Aantal gerapporteerde noodremmingen;
4. Uitvoeren opleidingen nieuw personeel volgens jaarplan opleidingen;
5. Uitvoeren herinstructies volgens jaarplan opleidingen;
6. Melding Sociale (on)Veiligheid door trambestuurder.

Tabel 1 Veiligheidsrelevante KPI's

	2024	2023	2022	2021
(onterechte) STS passages	12	14	22	11
Aanrijdingen	24	26	20	19
Noodremmingen	83	130	99	64

(Onterechte) STS passages

³ Voor meer details wordt verwezen naar het Jaarverslag Wls 2024.

In 2023 werd een vermindering in het aantal STS passages waargenomen ten opzichte van 2022. Dit was deels toe te schrijven aan de gewijzigde infrasiituatie van juli 2022 (na afronding project Nieuwegein City), waardoor er meer inzicht ontstond en STS passages beter gedetecteerd konden worden. Daarnaast speelde gewinning van de trambestuurders aan deze infrastructuur een rol.

In 2024 bleef deze trend stabiel. Preventieve maatregelen, zoals bewustwordingscampagnes en herinstructies, kregen extra aandacht. Conform de geldende procedures wordt bij een STS-passage direct gehandeld:

- De trambestuurder wordt uit de dienst gehaald;
- Er wordt een verklaring afgenomen door de calamiteitendienst van Qbuzz;
- De afdeling Health & Safety voert, indien nodig, een veiligheidsonderzoek uit en analyseert camerabeelden en ritgegevens.

Onderzoek heeft uitgewezen dat bij een groot deel van de onterechte STS passages de trambestuurder dit niet direct zelf door heeft. Door het analyseren van de camerabeelden van de tram wordt dan vastgesteld dat een sein daadwerkelijk stop heeft getoond. De combinatie van een wit rijwegsein (permissief of stoptonend) met een wit OVO (Openbaar Vervoer Oprijsein) kan voor een misinterpretatie zorgen. Om die reden is er in 2024 een nieuwe mitigerende maatregel geïnitieerd. De wens is om de attentiewaarde en zichtbaarheid van het stoptonende aspect te vergroten door dit aspect te voorzien van een rood licht (in plaats van het huidige witte licht). Deze maatregel is nog niet doorgevoerd maar wordt nu getoetst op haalbaarheid door BRO.

Aanrijdingen

In 2024 zijn er 24 aanrijdingen geregistreerd, vergeleken met 26 in 2023 en 20 in 2022. Qbuzz blijft samenwerken met BRO om alle incidenten te onderzoeken en maatregelen te treffen om het aantal aanrijdingen te verminderen. Er vonden geen dodelijke ongevallen en aanrijdingen met ontsporing plaats. In 5 gevallen is er een ambulance ingeschakeld. In 19 gevallen betreft het een aanrijding waarbij er alleen sprake is van materiele schade.

Eén soort aanrijdingen met wegverkeer blijft opvallen. In Utrecht zijn kruisingen waarbij het voor het wegverkeer niet is toegestaan om te keren over de trambaan (kruisingen Overste Den Oudenlaan en Koningsbergerstraat met Graadt van Roggenweg). De aanwezige bebording en belijning worden door het wegverkeer genegeerd. Trambestuurders kunnen niet altijd op deze onverwachte (en ongeoorloofde) handelingen anticiperen waardoor een aanrijding niet te voorkomen is.

Noodremmingen

In 2024 zijn er 83 noodremmingen geregistreerd. Dit aantal ligt lager ten opzichte van 2023. De toename in eerdere jaren werd deels veroorzaakt door verbeteringen in meldcultuur en registratie. In 2024 is verder gewerkt aan het optimaliseren van de registratie om een gedetailleerdere analyse mogelijk te maken. De bekende Hot Spots⁴ blijven extra aandacht krijgen, en er wordt gewerkt aan methoden om trends beter te monitoren.

Overige KPI's

Qbuzz blijft voldoen aan de gestelde doelen op het gebied van mentorritten, herinstructie en de opleiding van nieuw personeel. Alle herinstructies zijn tijdig ingepland, en nieuwe trambestuurders zijn conform planning opgeleid.

Jaarplan

In het jaarplan 2025 zijn onder andere de volgende acties opgenomen in het kader van Railveiligheid:

- Landelijke Veiligheidsdag: Organiseren van veiligheidsinitiatieven en trainingen op deze dag om veiligheidsbewustwording te vergroten;
- Safetywalks: Ieder kwartaal veiligheidsrondes op locaties, waarbij medewerkers betrokken worden om risico's op de werkvloer te signaleren en aan te pakken;
- Verlenging Veiligheidscertificaat: Voorbereiden om het veiligheidscertificaat te verlengen. VBS updaten.
- Directiebeoordeling: Evalueren van de veiligheidsprestaties en verbeterplannen opstellen op basis van trends en KPI's;
- Risico-inventarisatie en beheersing: In kaart brengen van veiligheidsrisico's en verbeteracties. Dit terugkoppelen aan de verschillende teams.

Daarnaast zijn er verschillende actiepunten opgenomen op het gebied van Mens, Service en Kosten.

⁴ Oversteek naast halte Graadt van Roggenweg, kruising Overste Den Oudenlaan – Weg der Verenigde Naties, 24 Oktoberplein

2.3. Toezichthouder (Inspectie Leefomgeving en Transport)

Op grond van de WIs is ILT aangewezen als toezichthouder. Zie ook paragraaf O van *Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht*.

- ILT heeft een aantal malen op locatie toezicht uitgevoerd. Het toezicht vond plaats bij Qbuzz, bij TBO en bij de provincie Utrecht. De bevindingen uit dit toezicht zijn steeds aan de RUD gezonden door middel van "een afhandelingsbrief".
- In totaal heeft ILT 8 keer een afhandelingsbrief⁵ naar de RUD gezonden.
- Bij één inspectie heeft ILT een afwijking geconstateerd. In overleg met de RUD is besloten dat deze afwijking niet van dien aard was dat er handhavende actie door de RUD nodig was. De organisatie (TBO) heeft hierop wel aantoonbare verbetermaatregelen uitgevoerd.

2.4. Vergunningverlening en handhaving (RUD)

De RUD Utrecht is aangewezen voor het verlenen van vergunningen en handhaving bij zaken aangaande beheerder en vervoerder. Zie paragraaf VI van *Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht* voor meer informatie over deze taken van de RUD.

In 2024 heeft de RUD Utrecht haar handhavingsbevoegdheid ingezet voor het beoordelen van rapporten van inspecties, audits en controles welke door de toezichthouder ILT uitgevoerd zijn. In deze rapporten was geen sprake van overtredingen welke aanleiding tot handhavend optreden (bijvoorbeeld in de vorm van het opleggen van boetes) hadden kunnen zijn.

In 2024 heeft de RUD 8 maal een rapport van ILT ontvangen en beoordeeld.

De RUD heeft in 2024 geen bestuurlijke boete opgelegd wegens overtreding van een artikel uit de WIs.

De RUD Utrecht heeft in 2024 twee vergunningen voor indienststelling afgegeven voor het mogen rijden met trams op de Uithoflijn op weekenddagen (pilot resp. reguliere exploitatie).

Verder heeft de RUD Utrecht alle "Big 8"-sessies⁶ bijgewoond ter ondersteuning van het door Gedeputeerde Staten gevoerde lokaal spoor-beleid en heeft als lid deelgenomen aan de bijeenkomsten en bezoeken op locatie van de Safety Board.

2.5. Projecten

In 2024 is gestart met de voorbereiding van de vervanging van overweg beveiligingsinstallatie Poortdijk, de aanleg van overweg beveiligingsinstallaties Koekoekslaan en Poortdijk en de aanleg van TWI's bij een zestal tramoversteken op haltes.

Het voornemen om het blokstelsel op de Uithoflijn te saneren is ingetrokken.

2.6. Samenwerking lokaal - Safety Board (SB)

In paragraaf VII van *Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht* zijn de rollen en taken van de Safety Board (SB) toegelicht.

De SB is acht keer bijeengekomen in 2024 waarvan tweemaal in het kader van kennisuitwisseling en kennisopbouw en eenmaal in het kader van een spoedverzoek.

Om ervoor te zorgen dat de laatste kennis en inzichten bij alle samenwerkende partijen aanwezig zijn organiseert de SB naast de reguliere vergadering themabijeenkomsten voor kennisopbouw en kennisuitwisseling. De themabijeenkomsten in 2024 betroffen:

- Locatiebezoek Tramsimulator (18-01-2024)
- Locatiebezoek VRA en Verlenging IJ-tram (26-09-2024)

De adviezen van de SB betroffen onder andere:

1. Vervanging overweg beveiligingsinstallatie Poortdijk, aanleg overweg beveiligingsinstallaties

⁵ In één geval heeft ILT geen afhandelingsbrief maar een e-mail gestuurd.

⁶ Gesprekscyclus tussen provincie en RUD Utrecht waarin zowel het beleid als de uitvoering van Vergunningverlening en Toezicht en Handhaving (VTH) worden besproken.

- Koekoekslaan en Poortdijk;
- 2. Pilot rijden met trams op de Uithoflijn bij wedstrijd FC Utrecht;
- 3. Aanleg van TWI's bij een zestal tramoversteken op haltes;
- 4. Sanering blokstelsel op de Uithoflijn;

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

- 1. Onderzoeksrapport dodelijke aanrijding op halte Clinckhoeff op 16 maart 2023;
- 2. Onderzoeksrapport dodelijke aanrijding op Overste den Oudenlaan op 14 juni 2023;
- 3. Onderzoeksrapport aanrijding tram – auto met ontsporing tot gevolg op kruising Koekoekslaan op 29 augustus 2023;
- 4. Onderzoeksrapporten aanrijdingen tram - stootjuk IJsselstein + STS op 22 januari en 4 februari 2024;
- 5. Incidentrapport Onvolledige kortsluiting rijdraad in Nieuwegein op 24 februari 2024.

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

- 1. Jaarverslag Railveiligheid 2023;
- 2. Planning Safety Board in 2024.

2.7. Zorg voor railveiligheid - beleidsmedewerker veiligheid

De beleidsmedewerker veiligheid⁷ is geplaatst in domein Mobiliteit, team Publieke mobiliteit (PUM). In *Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht*, paragraaf XI zijn de taken geschetst van deze medewerker.

De activiteiten van de beleidsmedewerker in 2024 waren onder andere:

- Deelnemen aan de Safety Board namens de decentrale overheid (DO, zie *Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht*, paragraaf vii);
- Redactie van het jaarverslag Railveiligheid 2023;
- Informele contacten met team trambeheer en onderhoud (TBO) over procesbeschrijvingen en borging van kennis over veilig werken;
- Contacten met RUD met betrekking tot de uitvoering van vergunningverlening en handhaving Wet lokaal spoor (WIs);
- Kennisopbouw en kennisdelen met het samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA, voorheen EC-Rail) inzake railveiligheid tram.

⁷ Medio 2024 heeft er een personele wisseling plaatsgevonden, er is een nieuw beleidsmedewerker veiligheid aangetreden.

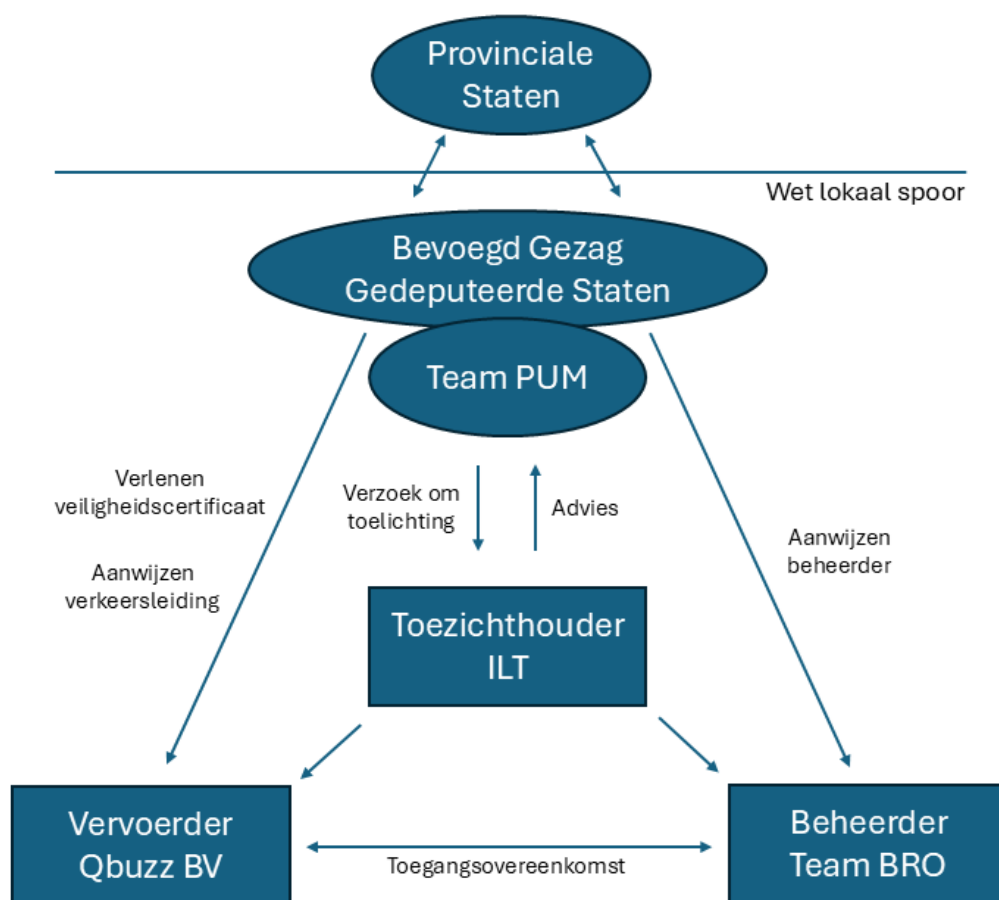
Bijlage - Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht

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

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

i. 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 Trambeheer en onderhoud (TBO) van provincie Utrecht – Mobiliteit aangewezen als beheerder. Naast deze drie entiteiten kent de Wls nog de toezichthouder. Dat is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).



ii. Decentrale overheid

De DO zorgt voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur en is o.a. verantwoordelijk voor:

- Het verlenen van indienststellingsvergunningen voor nieuwe of gewijzigde infrastructuur en materieel
- Het verlenen van een veiligheidscertificaat aan de vervoerder
- Het aanwijzen van een beheerder en een verkeersleider.
- Handhaving

De provincie Utrecht heeft een aantal bevoegdheden gemandateerd aan de RUD Utrecht, zie paragraaf vi

iii. Beheerder en vervoerder

De Wls 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 (VBS) van de beheerder voldoet aan de wettelijke eisen. Op basis van deze audit heeft Gedeputeerde Staten op 17 november 2020 team TBO wederom voor vijf jaar aangewezen als beheerder van de lokale spoorwegen in de provincie Utrecht.

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.

iv. 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 gewenste niveau van veiligheid vastgelegd in de volgende doelstellingen

- Er wordt dalende trend voor verkeersonveiligheid, gerealiseerd, dit is vertaald naar een continu dalende trend van het
 - Jaarlijkse aantal aanrijdingen met trams per miljoen gereden voertuigkilometers; en
 - Het 4-jaars voortschrijdend gemiddelde van het aantal ernstige gewonde en dodelijke verkeersslachtoffers⁸ t.g.v. aanrijdingen met trams per miljoen gereden voertuigkilometers.;
- Er wordt voldaan aan het Stand Still-principe, dit betekent dat het veiligheidsniveau op systeemniveau (voor het gehele netwerk) na een uitbreiding of wijziging ten minste gelijk is aan het veiligheidsniveau daarvoor.;

Bij het ontwerp van uitbreidingen of wijzigingen van het tramsysteem worden de volgende principes gehanteerd:

- ALARP (As Low As Reasonably Practicable), dat wil zeggen dat risico's worden teruggebracht (beheerst) worden tot een niveau dat redelijkerwijs praktisch haalbaar is ;
- 2. GAME (Globalement Au Moins Equivalent), dat wil zeggen dat na een wijziging het veiligheidsniveau van het tramsysteem (binnen de systeemgrenzen van de wijziging) globaal minstens gelijkwaardig moet zijn, dus even veilig als of veiliger dan het oorspronkelijke (geaccepteerde) systeem.; en
- 3. Zelfredzaamheid, dat wil zeggen dat in geval van een calamiteit reizigers en medewerkers zichzelf in veiligheid moeten kunnen brengen zonder hulp van anderen.

In de Beheervisie worden de prestatieafspraken gespecificeerd in de vorm van Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's). Beheerder en vervoerder leggen jaarlijks op basis van deze KPI's aan Gedeputeerde Staten verantwoording af over hun prestaties.

⁸ Onder verkeersslachtoffers wordt verstaan slachtoffers die vallen onder verkeersdeelnemers, dus niet onder inzittenden van de tram.

Vanwege de ontwikkelingen rondom verzelfstandiging van team TBO en de vaststelling van het geactualiseerde Bereikbaarheidsplan (BBP) 2024-2028 is tegelijk met het vaststellen van het Beheerplan 2024 de Beheervisie verlengd tot voorjaar 2025 (UTSP-1062918512-13438). Er wordt gewerkt aan een geactualiseerde Beheervisie 2025-2029.

v. Toezicht door 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.

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.

vi. Vergunningverlening en handhaving door 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 ervoor gekozen ook de uit de Wet lokaal spoor resulterende vergunningverlenende en handhavende bevoegdheden hier onder te brengen (althans de tramsysteem gerelateerde vergunningverlening en handhaving, niet de vergunningverlening en handhaving van werkzaamheden aan of in de directe nabijheid van het tramsysteem). Hierdoor is 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) zijn beleidsregels voor het opleggen van een bestuurlijke boete opgesteld. Deze zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

vii. 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 Wls 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, DO), 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.

viii. 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 DOVA vinden ongeveer 8 maal per jaar bijeenkomsten van de werkgroep veiligheid tram en metro plaats tussen deze decentrale overheden, de beheerders en de vervoerders. Het doel is het versterken van het denken over en het toepassen van veiligheid in de gehele keten door kennisuitwisseling en afstemming op de volgende onderwerpen:

- Het bespreken van (bijna)incidenten en de oorzaken daarvan;
- Bespreken van veiligheidsrelevante ontwikkelingen in techniek, beleid en wetgeving;
- Uitwisselen van implementatievoorbeelden; onder andere met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem;
- Voor zover passend en relevant; afstemming met en toelichting op de interactie met toezichthouder ILT.

ix. 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 de provincie bevoegd gezag is. Via een mandaatbesluit heeft de provincie bevoegdheden voor de Wet lokaalspoor gemandateerd aan de RUD. bevoegd gezag is. Daarnaast is er in 2022 er een dienstverleningsovereenkomst (DVO) overeengekomen tussen de provincie en de RUD met betrekking tot het aantal uren dat ingezet kan worden.

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.

x. Incidenten

Ondanks alle maatregelen die er zijn getroffen om het tramsysteem 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. In voorkomende gevallen kunnen Gedeputeerde Staten aan ILT vragen om een aanvullend onderzoek te doen.

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.

xi. Ondersteuning bij zorg voor railveiligheid

Binnen het domein Mobiliteit (team Publieke mobiliteit) 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 beheervisie 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.