

# Jaarverslag railveiligheid 2020 - **CONCEPT**



PROVINCIE  UTRECHT

## Jaarverslag railveiligheid tramvervoersysteem 2020

Publicatiedatum

Status

Concept 0.2

Referentienummer



# Jaarverslag railveiligheid 2020

## Inhoud

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INHOUD</b> .....   | <b>2</b>  |
| <b>SAMENVATTING</b> .....   | <b>3</b>  |
| <b>INLEIDING</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>1 WET LOKAAL SPOOR ALGEMEEN</b> .....                            | <b>5</b>  |
| 1.1 AANWIJZING BEHEERDER EN VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VERVOERDER ..... | 5         |
| 1.1.1 <i>Aanwijzing beheerder</i> .....                             | 5         |
| 1.1.2 <i>Veiligheidscertificaat vervoerder</i> .....                | 5         |
| 1.2 BEHEERVISIE 2020 – 2024 .....                                   | 6         |
| 1.3 TOEZICHT EN HANDHAVING .....                                    | 6         |
| 1.3.1 <i>Toezicht door ILT</i> .....                                | 6         |
| 1.3.2 <i>Handhaving door de RUD</i> .....                           | 7         |
| 1.4 KEURINGEN VEILIGHEIDSFUNCTIONARISSEN .....                      | 7         |
| 1.5 SAFETY BOARD .....  | 8         |
| 1.6 SAMENWERKING ANDERE DECENTRALE OVERHEDEN .....                  | 9         |
| <b>2 GEMANDATEERDE BEVOEGDHEDEN</b> .....                           | <b>10</b> |
| 2.1 REGIONALE UITVOERINGSDIENST RUD .....                           | 10        |
| 2.2 VERGUNNINGVERLENING DOOR TBO .....                              | 10        |
| <b>3. STATISTISCHE INFORMATIE</b> .....                             | <b>11</b> |
| 3.1 VEILIGHEIDSRAPPORTAGES .....                                    | 11        |
| 3.1.1 <i>Veiligheidsrapportages beheerder</i> .....                 | 11        |
| 3.1.2 <i>Veiligheidsrapportage vervoerder</i> .....                 | 11        |
| <b>4 INCIDENTEN</b> .....   | <b>12</b> |
| 4.1 ONGEVALSONDERZOEK .....   | 12        |
| 4.2 MELDINGEN BIJZONDER VOORVAL .....                               | 12        |
| 4.3 UITGEVOERDE ONGEVALSONDERZOEKEN .....                           | 12        |
| <b>5. PROJECTEN</b> .....   | <b>13</b> |
| 5.1 NIEUWE TRAMS .....  | 13        |
| 5.2 VERNIEUWING REGIONALE TRAMLIJN (VRT) .....                      | 13        |

# Jaarverslag railveiligheid 2020

## Samenvatting

Het jaar 2020 werd in belangrijke mate beïnvloed door de corona-pandemie en vooral de daaropvolgende maatregelen. Dit had aanzienlijke gevolgen voor de dienstregeling en de voortgang van de projecten.

In 2015 is de Wet lokaal spoor (Wls) in werking getreden. Deze wet schrijft voor dat de vervoerder moet beschikken over een veiligheidscertificaat. En dat de beheerder moet beschikken over een aanwijzing als beheerder. Beide certificaten waren voor vijf jaar afgegeven en moesten op 1 december 2020 verlengd worden. Dit is succesvol uitgevoerd. Ook werd in 2020 de eveneens wettelijk verplichte nieuwe Beheervisie door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

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.

Op de Uithoflijn deden zich in 2020 geplaagd een bovengemiddeld aantal storingen voor afkomstig van de assentellers van Bombardier. Om de storingsgevoeligheid van het Bombardiersysteem te verminderen zijn diverse verbetermaatregelen doorgevoerd. Deze hebben tot een afname van het aantal storingen geleid. Desalniettemin blijft het aantal storingen te hoog.

Er deden zich in het afgelopen jaar 22 verkeersongevallen voor, waarvan één met fataal letsel: op maandag 11 mei heeft zich op de kruising met de Symfonielaan te Nieuwegein een aanrijding voorgedaan tussen een tram en een brommer die links rijdend tegen de rijrichting in een rood verkeerslicht negeerde en vervolgens werd aangereden door de tram en daardoor om het leven kwam.

Tot slot wordt aandacht besteed aan twee grote projecten: nieuwe trams en de vernieuwing regionale tramlijn (VRT). Dit laatste project liep aanzienlijk uit, mede omdat het erg moeilijk bleek te zijn de veiligheidsbewijsvoering rond te krijgen. Dit hoofdstukje bevat een advies voor verbetering.

# Jaarverslag railveiligheid 2020

## Inleiding

De provincie Utrecht heeft een trambedrijf. De provincie beheert ongeveer 30 km spoorweginfrastructuur en is eigenaar van 47 nieuwe tramstellen, waarvan een deel nog in bestelling. 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 dat wordt aangestuurd door het team Tram Beheer en Onderhoud (TBO) welke valt onder het domein Mobiliteit. Bij TBO zijn ongeveer vijftig medewerkers van de provincie werkzaam.

Op basis van de Wet lokaal spoor zijn Gedeputeerde Staten eindverantwoordelijk voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid van dit railverkeersysteem.

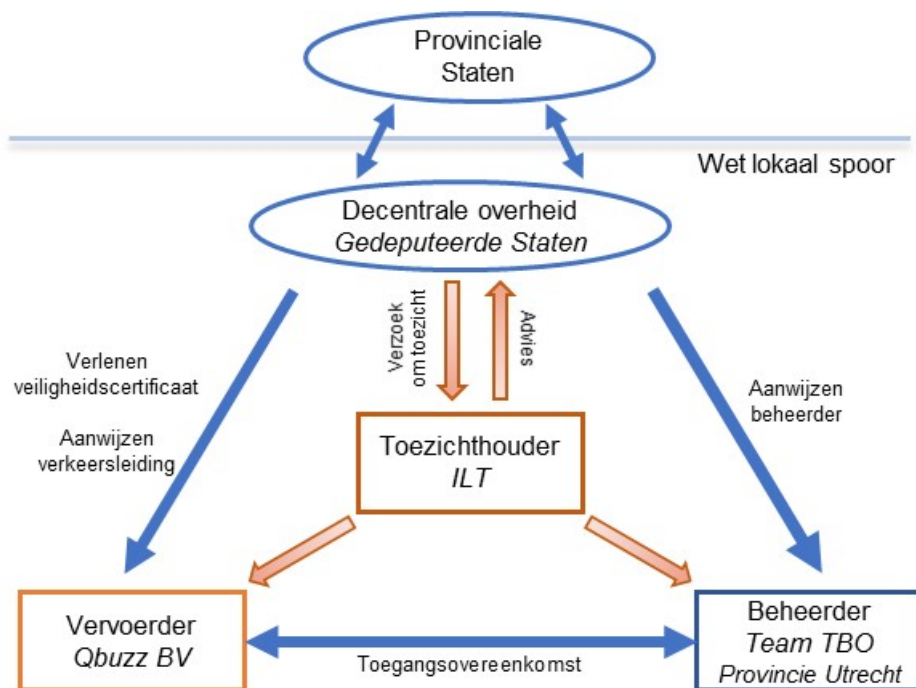
Voor u ligt het jaarverslag railveiligheid over het afgelopen jaar. Dit jaarverslag geeft een overzicht van de presentaties van de beheerder, de vervoerder en grote projecten ten aanzien van railveiligheid over het jaar 2020. Railveiligheid heeft betrekking op het beheersen van risico's in het railverkeerssysteem 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. Het jaarverslag is gebaseerd op de verslagen en rapportages van TBO, van Qbuzz en van de projectorganisaties UHL en VRT.

De uitvoering van de exploitatie van het tramverkeerssysteem van Utrecht werd in 2020 aanzienlijk gehinderd door de corona-maatregelen die de regering afkondigden ter bestrijding van het COVID-19 virus. Het aantal reizigers daalde dramatisch en eind maart werd er zelfs gedurende twee weken niet gereden met lijn 22. Werkzaamheden aan de infrastructuur werden ook belemmerd omdat extra maatregelen genomen moesten worden teneinde de werkenden op afstand van elkaar te houden.

Hieronder worden achtereenvolgens behandeld: verantwoordelijkheden vanuit de Wet lokaal spoor, gemandateerde bevoegdheden, statistische informatie, incidenten en projecten.

## 1 Wet lokaal spoor algemeen

Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor (Wls) in werking getreden. Deze wet stelt specifieke eisen aan Gedeputeerde Staten, 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 TBO aangewezen als beheerder. Naast deze drie entiteiten kent de Wls nog de toezichthouder. Dat is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).



### 1.1 Aanwijzing beheerder en veiligheidscertificaat 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. Beide certificaten waren voor vijf jaar afgegeven en moesten ingaande 1 december 2020 verlengd worden.

#### 1.1.1 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. Dit resulteerde in een rapportage waarin 7 tekortkomingen en 3 signalen (minder ernstige afwijkingen) werden vastgesteld. TBO heeft 6 tekortkomingen en de 2 signalen direct opgelost. Eén tekortkoming zal in 2021 worden tenietgedaan. Op basis van deze constatering heeft Gedeputeerde Staten op 17 november 2020 TBO wederom voor vijf jaar aangewezen als beheerder van de lokale spoorwegen in de provincie Utrecht.

#### 1.1.2 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. Blijkens de rapportage van ILT werden 5 tekortkomingen en 3 signalen vastgesteld. Qbuzz heeft al deze tekortkomingen en signalen tenietgedaan en eind november heeft de RUD 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.

# Jaarverslag railveiligheid 2020

## 1.2 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. De eerste Beheervisie was van kracht van 2015 tot 2019. In maart 2020 hebben Gedeputeerde Staten de nieuwe 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.

## 1.3 Toezicht en handhaving

De Wet lokaal spoor legt het toezicht op de wet neer bij ILT en de handhaving bij de decentrale overheid. Gedeputeerde Staten van Utrecht hebben de handhaving gemandateerd aan de RUD.

### 1.3.1 Toezicht door 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).

# Jaarverslag railveiligheid 2020

## 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. Voor 2020 ging het 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.

Er is in overleg met de provincie voor gekozen om in 2020 geen uitgebreide audits uit te voeren omdat de beheerder en de vervoerder ook reeds geauditeerd zouden worden in het kader van de nieuwe aanwijzing als beheerder en het veiligheidscertificaat voor de vervoerder.

Als gevolg van dit toezicht ontving de provincie van ILT zeven rapportages, waaronder snelheidscontroles, fysieke waarneming van de infrastructuur, telefoongebruik door trambestuurders, vertrekproces en bevoegdheidsbewijzen van trambestuurders. Ook woonden inspecteurs van ILT een proefrit en een overbrengingsrit van een tram tussen de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn vice versa bij. Er werden bij al deze inspecties en reality checks geen grote onregelmatigheden geconstateerd.

### 1.3.2 Handhaving door de RUD

De Wet lokaal spoor geeft Gedeputeerde Staten de bevoegdheid te handhaven door het opleggen van een last onder bestuursdwang of dwangsom en het opleggen van een bestuurlijke boete.

Gedeputeerde Staten hebben de handhavende bevoegdheden gemandateerd aan de RUD.

Samen met de andere decentrale overheden met lokale spoorwegen, de Vervoerregio Amsterdam en MRDH zijn een handhavingsbeleid en beleidsregels voor het opleggen van een bestuurlijke boete opgesteld. Deze zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

In 2020 is het niet nodig geweest om handhavend op te treden.

## 1.4 Keuringen veiligheidsfunctionarissen

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

# Jaarverslag railveiligheid 2020

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

### Activiteiten 2020

De Safety Board kwam het afgelopen jaar 23 bijeen. Elf maal ging het om extra bijeenkomsten in verband met de veiligheidsbewijsvoering van het project VRT.

Er werden vijf adviezen gegeven over indienststellingsvergunningen. Dit betrof:

- 1 wijziging van software (V 26) voor de wisselstraat bij de remise Nieuwegein, dit betrof een 'specific application';
- 2 aanpassing software assentellers;
- 3 aanpassing software spoorbeveiliging Bombardier (V 27) voor de Uithoflijn;
- 4 ontheffing van de geografische beperkingen in de indienststellingsvergunningen van de CAF 33 en de CAF 41;
- 5 indienststelling van de SUNIJ-lijn, tracé-delen A, B en C.

Tevens werd advies gegeven ten aanzien van de volgende twee processen:

- 1 het wel of niet verplaatsen van stootjukkan in de remise te Nieuwegein;
- 2 vernieuwde beleidsregels voor de psychologische keuringen voor trambestuurders en verkeersleiders.

### Veiligheidsbewijsvoering VRT

Al in de bijeenkomst van de Safety Board op 18 februari werd de zorg uitgesproken dat het proces van vergunningverlening niet op tijd gereed zal zijn. Op 30 april werd een hele Safety Board bijeenkomst gewijd aan de voortgang en deze bleek toen kritisch te zijn. Hierna zijn in juli en augustus elf extra bijeenkomsten van de Safety Board gehouden specifiek voor de veiligheidsbewijsvoering van het VRT-project. Het lukte vanuit het project echter niet om alles op tijd gereed te hebben, mede omdat een aantal zaken ook daadwerkelijk niet in orde waren zoals de koppeling tussen beveiligingssysteem van verschillende leveranciers, de spleetbreedte tussen perron en voertuig op sommige haltes, het verplaatsen van een sein, de aansturing van verkeersregelininstallaties en tramwaarschuwinglichten alsmede de installatie van apparatuur bij de verkeersleiding.



# Jaarverslag railveiligheid 2020

## 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.

Ter ondersteuning van de beleidsvorming bij Gedeputeerde Staten is de beleidsambtenaar fysieke veiligheid van de Vervoerregio Amsterdam sinds 1 november 2016 voor één dag per week gedetacheerd bij de provincie Utrecht. Dat is niet alleen een versterking van de provincie Utrecht, maar draagt ook bij aan het kennisniveau binnen de Vervoerregio en bevordert de samenwerking tussen deze partijen.

# Jaarverslag railveiligheid 2020

## 2 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.

### 2.1 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. 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.

#### **Activiteiten RUD 2020**

Eind 2020 heeft de RUD aan Qbuzz een nieuw veiligheidscertificaat aangereikt, wettelijk verplicht om als vervoerder te mogen opereren. Dit certificaat heeft een geldigheidsduur van vijf jaar.

### 2.2 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 detailliekennis 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.

# Jaarverslag railveiligheid 2020

## 3. Statistische informatie

Gedeputeerde Staten hebben het niveau van veiligheid voor de periode 2020 – 2024 vastgelegd in de Beheervisie. Deze visie heeft vier doelstellingen en principes en dat zijn:

- een dalende trend voor verkeersonveiligheid;
- voldoen aan het Stand Still-principe;
- toepassing van ALARP;
- zelfredzaamheid.

In de Beheervisie worden de prestaties vermeld in de vorm van Key Performance Areas (KPA's). Beheerder en vervoerder leggen jaarlijks op basis van deze KPA's aan Gedeputeerde Staten verantwoording af over hun prestaties.

### 3.1 Veiligheidsrapportages

De beheerder en de vervoerder leveren jaarlijks een veiligheidsrapportage op. Hieronder wordt een korte weergave gegeven van de meest significante zaken.

#### 3.1.1 Veiligheidsrapportages beheerder

Op 1 april 2020 verliet de safety manager van TBO de provincie Utrecht en kwam de positie vacant. Omdat het erg moeilijk bleek te zijn een geschikte kandidaat voor deze functie te selecteren is ervoor gekozen iemand in te huren. Deze nieuwe safety manager heeft zich de taken snel eigen gemaakt en is voortvarend aan de slag gegaan. De wisseling van medewerkers heeft daardoor geen invloed gehad op de activiteiten die van het veiligheidsmanagement verwacht mogen worden.

Op de Uithoflijn deden zich in 2020 geplaagd een bovengemiddeld aantal storingen voor afkomstig van de assentellers van Bombardier. Om de storingsgevoeligheid van het Bombardiersysteem te verminderen zijn er diverse verbetermaatregelen doorgevoerd zoals software updates en aanpassingen aan de besturingssoftware. De verbetermaatregelen hebben tot een afname van het aantal storingen geleid. Desalniettemin blijft het aantal storingen te hoog.

Er deden zich in het afgelopen jaar 22 verkeersongevallen voor, waarvan één met fataal letsel, zie punt 4.1 hieronder.

#### 3.1.2 Veiligheidsrapportage vervoerder

Qbuzz werkt met KPI's en de vijf KPI's met betrekking tot veiligheid zijn alle onder de verwachte bovengrens gebleven. Er werden in 2020 geen STS-gevallen gerapporteerd (STS wil zeggen dat een trambestuurder ten onrechte voorbij een 'stoptonend sein' – STS – rijdt). Het aantal aanrijding met het wegverkeer bedroeg totaal 22 stuks. Alle geplande mentorritten zijn uitgevoerd en er werd veel aandacht besteed aan opleiding en herinstructie voor verkeersleiders en trambestuurders.

Alle acties met betrekking tot railveiligheid in het jaarplan van 2020 zijn uitgevoerd.

Qbuzz heeft in haar jaarverslag over 2020 ook reeds een vooruitblik vastgelegd voor 2021. In het Jaarplan railveiligheid 2021 zijn de volgende vijf 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 wegleeropdrachten voor verkeersleider.

Het Jaarplan tramveiligheid wordt vastgesteld door de CEO van Qbuzz.

# Jaarverslag railveiligheid 2020

## 4 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. Qbuzz heeft als vervoerder de taak ongevallen te onderzoeken.

### 4.1 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 opdracht verlenen om een eerste onderzoek te doen en een 24-uurs rapportage op te stellen.

Van bovenstaande mogelijkheid hebben Gedeputeerde Staten in 2020 geen gebruik gemaakt omdat zich geen ongevallen voordeden die hier op grond van ernst of ingewikkeldheid voor in aanmerking kwamen.

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.

### 4.2 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 zelf gedaan.

In het afgelopen jaar heeft Qbuzz vier MBV's van ongevallen en incidenten aan ILT verzonden. TBO verzond geen MBV.

### 4.3 Uitgevoerde ongevalsonderzoeken

Op maandag 11 mei heeft zich op de kruising met de Symfonielaan te Nieuwegein een aanrijding voorgedaan tussen een tram en een brommer die links rijdend tegen de rijrichting in een rood verkeerslicht negeerde en vervolgens werd aangereden door de tram en daardoor om het leven kwam. Het ongeval is onderzocht door de beheerder in samenwerking met de vervoerder en de gemeente Nieuwegein.

Bij de afhandeling van het ongeval moest de tram door medewerkers van Alstom omhoog gevijzeld worden waarbij de tram van de vijzels is afgegleden en opnieuw op het inmiddels overleden slachtoffer terecht is gekomen. Hierbij vielen geen gewonden. De oorzaak van dit tweede incident is door TBO onderzocht en er zijn maatregelen genomen om dit in de toekomst te voorkomen. De maatregelen zijn gericht op opleiding en training van de betrokken medewerkers van Alstom.

## 5. Projecten

De provincie is betrokken bij een aantal grote projecten. In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de meest significante ontwikkelingen op dit vlak.

### 5.1 Nieuwe trams

In het verlengde van de aanschaf en de indienststelling van trams van het type CAF URBOS 100 van 33 meter zijn door de provincie 22 tramstellen gekocht van het zelfde type met een lengte van 41 meter. Hoewel deze trams technisch vrijwel gelijk zijn aan de CAF URBOS 100 van 33 meter, is voor deze langere tramstellen een separaat project opgesteld. In december 2019 heeft de RUD vergunning afgegeven voor de indienststelling. In 2020 zijn hiermee proefritten uitgevoerd en zijn de voertuigen, ook gekoppeld met een CAF van 33 m, in dienst gesteld. Tevens zijn nog 5 extra voertuigen aangekocht, waarmee het totaal op 27 stuks komt.

De oude trams van het type SIG zijn op 4 juli buiten dienst gesteld. Ze zijn hierna uitgefaseerd en afgevoerd.

### 5.2 Vernieuwing regionale tramlijn (VRT)

Het project VRT behelst de ombouw van de bestaande SUNIJ-lijn van een lijn met hoge perrons naar een lijn met lage perrons, geschikt voor de voertuigen type URBOS 100. Ook vindt in dit project een aanzienlijk stuk spoorvernieuwing plaats op de zuidelijke takken van de SUNIJ-lijn. De lokale spoorweginfrastructuur tussen Utrecht Jaarbeursplein – Utrecht Centraal Station behoort ook tot dit project. Hier gaan trams en bussen tezamen gebruik maken van deze infrastructuur. Tevens vinden hier vinden grote overkluisingswerkzaamheden plaats. De uitvoering van dit project is complex en de planning is strak.

Zoals reeds aangegeven bij het hoofdstuk over de Safety Board bleek dat het voor het project VRT erg moeilijk was om de veiligheidsbewijsvoering op tijd rond te krijgen. Dit werd mede veroorzaakt door het feit dat een aantal zaken ook daadwerkelijk niet in orde was, hetgeen pas aan het licht kwam tijdens het rond maken van de veiligheidsbewijsvoering. Hierdoor werd de uitvoering van het project ernstig vertraagd en kon de infrastructuur naar Nieuwegein pas in december in dienst gesteld worden en naar IJsselstein pas in maart 2021. De vertraging en budgetoverschrijding leidde tot een Statendebat op 23 september.

Advies in deze: de werkzaamheden van een safety manager binnen een project zouden beter vooraf afgekaderd moeten worden, waarbij klip en klaar is welke producten de safety manager op zal leveren (en welke niet). Daarnaast zou in een project het formele traject van de vergunningverlening een duidelijke randvoorwaarde moeten zijn voor de tijdsplanning van het gehele project. Het project zou als opdrachtnemer aan de provincie als opdrachtgever duidelijk moeten rapporteren. De provincie zou intensiever moeten sturen in de richting van het project als vastgesteld wordt dat de planning gaat schuiven. En dit alles zou vooraf formeel geregeld moeten worden.

---