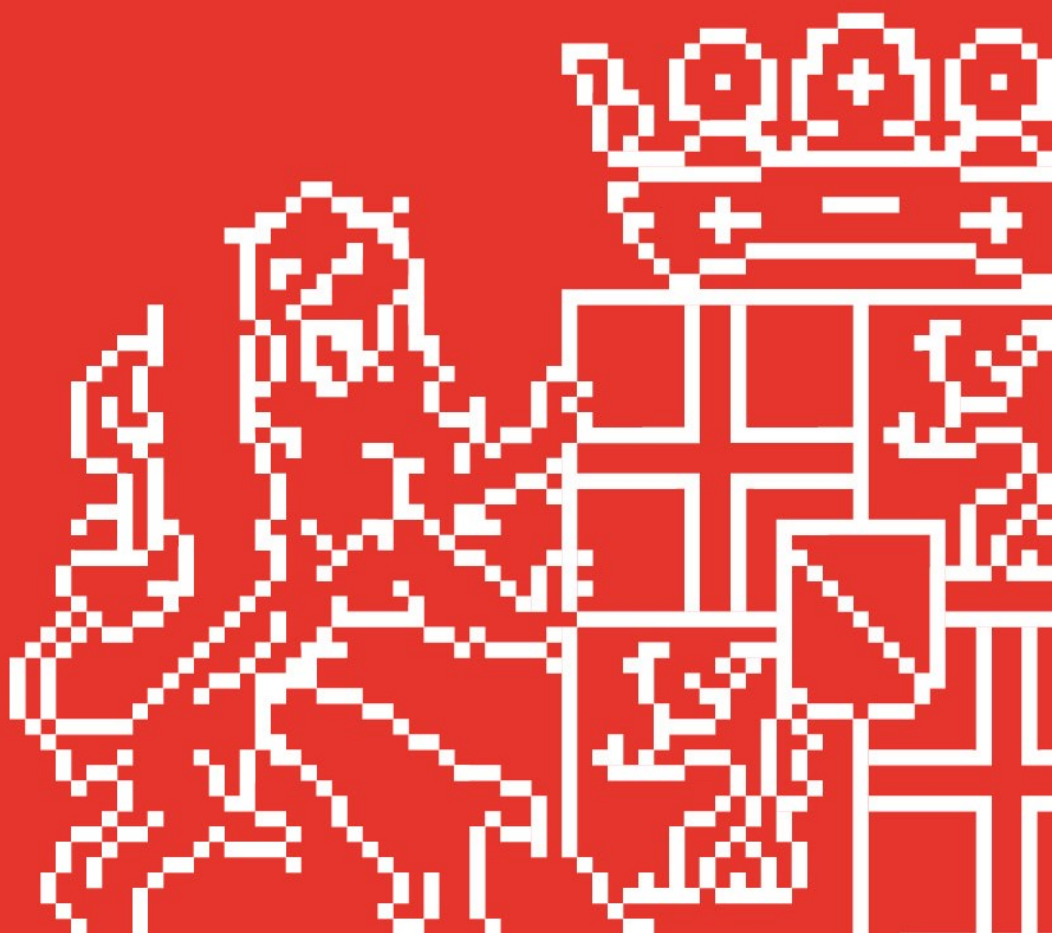




## JAARVERSLAG RAILVEILIGHEID TRAMVERVOERSYSTEEM 2023

Publicatiedatum 22-5-24  
Status Definitief  
Documentnummer UTSP-794201403-78880



## Inhoudsopgave

Jaarverslag Railveiligheid tramvervoersysteem 2023 .....	1
Inhoudsopgave .....	2
1 Inleiding .....	3
2 Activiteiten in 2023 .....	4
2.1 Beheerder; team Trambedrijf beheer en onderhoud (TBO) .....	4
2.2 Vervoerder; Qbuzz .....	5
2.3 Toezichthouder; Inspectie Leefomgeving en Transport .....	7
2.4 Vergunning verlening en handhaving (RUD) .....	7
2.5 Projecten .....	7
2.6 Samenwerking lokaal; Safety Board (SB) .....	8
2.7 Zorg voor railveiligheid; beleidsmedewerker veiligheid .....	8
Bijlage 1 : Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht .....	9
1.1 Wet lokaal spoor .....	9
1.2 Beheerder en vervoerder .....	10
1.3 Beheervisie 2020 – 2024 .....	10
1.4 Toezicht ILT .....	11
1.5 Vergunningen en handhaving; RUD .....	12
1.6 Safety Board .....	12
1.7 Samenwerking andere decentrale overheden .....	13
1.8 Gemandateerde bevoegdheden .....	13
1.9 Incidenten .....	14
1.10 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 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 2023.

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).

## 2 Activiteiten in 2023

### 2.1 Beheerder; team Trambedrijf beheer 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 was in 2023 lager dan in de referentie jaren 2018/2019. Zie hierover ook paragraaf 2.2 van vervoerder Qbuzz.
- In 2023 vonden er 6 ongevalsonderzoeken plaats. Dit betrof 2 ongevallen op het remiseterrein en 4 daarbuiten.
- Het onderzoek naar de veiligheid van tramkruisingen en mogelijke verbetermaatregelen heeft inmiddels geleid tot verbeteradviezen. De implementatie daarvan is gestart maar zal nog geruime tijd duren.
- Om de interne kwaliteit te borgen voert TBO interne audits uit. In 2023 heeft één van de twee geplande audits plaatsgevonden. TBO werkt aan de afhandeling van bevindingen.
- In 2023 heeft toezichthouder ILT een drietal inspecties uitgevoerd: twee systeemininspectie 's waarbij de infrastructuur en het materieel centraal stonden en één "reality check" op de infra onderdelen wissels, spoorstaven, dwarsliggers en bevestigingsmiddelen visueel voldoen aan de normen. De inspecties van ILT hebben niet geleid tot vervolgacties.

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

## 2.2 Vervoerder; Qbuzz

Qbuzz is volgens de WIs (Wet lokaal spoor) aangewezen als vervoerder ten behoeve van 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 WIs en de geldende beheervisie (zie ook paragraaf 1.2 en 1.3 van bijlage 1).

Qbuzz maakt gebruik van KPI's (Key Performance Indicators) om de prestaties van het bedrijf te monitoren. De onderstaande KPI's worden door de operatie gebruikt om te sturen op de prestaties:

1. Maximaal aantal STS (Stop Tonend Sein) passages
2. Aanrijdingen (met- en zonder letsel)
3. Aantal gerapporteerde noodremmingen
4. Uitvoeren opleidingen nieuw personeel volgens jaarplan opleidingen
5. Uitvoeren her instructies volgens jaarplan opleidingen
6. Melding Sociale (on)Veiligheid door trambestuurder

### (Onterechte) STS passages

In 2022 is op het gebied van de aanrijdingen en STS passages onder de norm gepresteerd en was er een toename in het aantal incidenten zichtbaar. Om hier op in te grijpen zijn er verschillende initiatieven gestart om het aantal incidenten terug te brengen. Dit staat onder andere beschreven in de jaardoelen van 2023.

In 2023 is er te zien dat er een vermindering heeft plaatsgevonden in het aantal STS passages ten opzichte van 2022. Het is daarbij belangrijk om te benoemen dat de infra situatie in juli 2022 is gewijzigd. Hierdoor is er op meer plaatsen inzicht in de infrasituatie en is daardoor eenvoudiger geworden om de STS passages te detecteren. Mede om die reden is het aantal gerapporteerde STS passages in 2022 gestegen. In 2022 hebben de trambestuurders ook moeten wennen aan de nieuwe infrastructuur, wat voor een verhoging in het aantal STS passages heeft gezorgd, de gewenning hieraan zorgt in 2023 ook voor een afname, naast de extra aandacht die aan STS passages is besteed.

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

Bij een STS passage wordt er volgens procedure gehandeld. Kort samengevat wordt de trambestuurder van de tram gehaald en wordt er een verklaring afgenomen door de calamiteitendienst van Qbuzz. Er wordt een "Melding Bijzonder Voorval" (MBV) opgesteld en aan ILT toegestuurd. Op basis van deze registratie kan de afdeling Health & Safety van Qbuzz een veiligheidsonderzoek starten. Hierbij wordt gekeken naar feitenmateriaal zoals camerabeelden, ritgegevens en geluidsbanden. De trambestuurders kunnen worden uitgenodigd voor een interview. Zo wordt onderzoek gedaan naar de directe oorzaak van een incident. Belangrijker is dat er ook aandacht is voor de achterliggende grondoorzaak. Qbuzz wil leren van incidenten en maatregelen treffen om verdere incidenten te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken.

Een voorbeeld van een mitigerende maatregel die is genomen is een proefopstelling waarbij er extra kappen om een lichtsein te plaatsen om de zichtbaarheid te vergroten, waardoor de attentiewaarde van het sein toeneemt.

### Aanrijdingen

In 2023 is er te zien dat het aantal aanrijdingen is toegenomen ten opzichte van 2022 en 2021. Qbuzz werkt samen met TBO om alle incidenten te onderzoeken. Zo worden er adviezen opgesteld om maatregelen te nemen om het

aantal aanrijdingen te kunnen verminderen. In 2023 hebben er 26 aanrijdingen plaatsgevonden. In 2 gevallen heeft het slachtoffer de aanrijding niet overleefd. Ook heeft er 1 suïcide plaatsgevonden waarbij het slachtoffer de aanrijding niet heeft overleefd. Daarnaast heeft in één geval de aanrijding een ontsporing tot gevolg gehad. Er is een langer lopend traject gaande, VVTK (Verbetering Veiligheid Tram Kruisingen), van waaruit uniforme maatregelen worden voorgesteld om de veiligheid op wegkruisingen te verhogen. Deze maatregelen worden vanaf 2024 uitgerold en toegepast op het tramtracé.

### **Noodremmingen**

In 2023 zijn er 130 noodremmingen gemeld. Dit is een significante toename ten aanzien van 2022 en 2021. Dit is het resultaat van het verbeteren van de meldcultuur, maar ook door verbeteringen die zijn gedaan aan het registreren van meldingen. Het verbeteren van deze meldingen heeft een prioriteit omdat het soms aan belangrijke sleutelgegevens ontbreekt om een goede data analyse te kunnen doen. De zogenaamde Hot Spots zijn bekend en krijgen extra aandacht.

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

In het jaarplan 2023 zijn onder andere de volgende acties opgenomen:

1. Het verbeteren van de samenwerking tussen Qbuzz, TBO en Alstom om het onderzoeken en afhandelen van incidenten beter te laten verlopen.
2. Procedures en beleid herzien op het gebied van incidentanalyse, beelden en gegevens veiligstellen.
3. Bovengenoemde procedures en beleid afstemmen met processen van TBO.
4. Incidentregistratie digitaliseren om betere analyse te kunnen uitvoeren.

De acties zijn grotendeels afgerond of worden verder afgerond in 2024. Het incidentonderzoek is aangepast. Incidenten worden grondig onderzocht en acties worden uitgezet.

In 2024 richt Qbuzz zich onder andere op het volgende om de veiligheid verder te verbeteren:

1. Het algehele VBS (Veiligheids Beheers Systeem) herzien in projectvorm met als doel om het gebruik van de documenten makkelijker en beter toegankelijk te maken, alsmede beter aan te sluiten bij de werkwijze van alle medewerkers van Qbuzz.

## 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 (vrijwel) elke maand op locatie toezicht uitgevoerd. Het toezicht vond plaats bij Qbuzz en ook bij TBO. De bevindingen uit dit toezicht zijn steeds aan de RUD gezonden door middel van "een afhandelingsbrief".

- In totaal heeft ILT 14 keer een afhandelingsbrief naar de RUD gezonden.

- Enkele keren in 2023 heeft ILT bij het toezicht vastgesteld dat er iets niet helemaal volgens de regels gebeurde. In overleg met de RUD is overwogen dat deze zaken niet dusdanig waren dat er handhavende acties door de RUD nodig waren. De organisaties (TBO en Qbuzz) hebben hierop wel aantoonbare verbetermaatregelen in hun processen uitgevoerd.

- ILT heeft voor haar werkzaamheden een meerjarenplan 2021-2025 vastgesteld.

## 2.4 Vergunning verlening en handhaving (RUD)

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

In 2023 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 2023 heeft de RUD 14 maal een rapport van ILT ontvangen en beoordeeld.

De RUD heeft in 2023 geen bestuurlijke boete opgelegd wegens overtreding van een artikel uit de WIs.

De RUD Utrecht heeft in 2023 geen vergunningen vastgesteld of afgegeven (of ingetrokken).

De RUD heeft regelmatig telefonisch contact gehad met ILT om bepaalde rapporten nader te bespreken. Driemaal is er "live" een regulier overleg gevoerd met ILT in het provinciehuis, over de werkzaamheden in het algemeen.

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 en bezoeken op locatie van de Safety Board

## 2.5 Projecten

Er waren in 2023 rondom de tram geen projecten met veiligheidsrelevante aspecten.

## 2.6 Samenwerking lokaal; Safety Board (SB)

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

De SB is acht keer bijeengekomen in 2023 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 thema bijeenkomsten voor kennisopbouw en kennisuitwisseling. De thema bijeenkomsten in 2023 betroffen;

- Locatiebezoek uitbreiding tramnetwerk in de Vervoersregio Amsterdam – Uithoorn (27-6-23)
- Locatiebezoek Utrecht Centrum Jaarbeurszijde bij de HOV baan; kruising bussen en tramlijn (23-11-23)

De adviezen van de SB betroffen onder andere:

1. Verkeerssituatie Lombokplein, voornemen gemeente Utrecht tot een extra gelijkvloerse verkeerskruising met de HOV-baan. (aanmerkelijke wijziging)
2. Spoedaanvraag technische wijziging assentellers opstelsterrein Uithofzijde
3. Beoordeling aanmerkelijke wijziging railboxen.

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

1. Onderzoeksrapport dodelijke aanrijding Overste den Oudenlaan op 14 juni 2023
2. Veiligheidsincident elektrische installatie buitenterrein Remise (kabelbreuk)

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

1. Afwegingskader verkeersveiligheid, spoorwegovergangen
2. Signalering einde HOV baan waar bussen de tramlijn kruisen,
3. Camerabeelden in de tram
4. Jaarverslag Railveiligheid 2022
5. Verlenging geldigheid beheervisie
6. Planning Safety Board in 2023

## 2.7 Zorg voor railveiligheid; beleidsmedewerker veiligheid

De beleidsmedewerker veiligheid is geplaatst in domein Mobiliteit, team Control en beheersing (CNB). In bijlage 1, paragraaf 1.10 zijn de taken geschetst van deze medewerker.

De activiteiten van de beleidsmedewerker in 2023 waren onder andere:

- Deelnemen aan de Safety Board namens de decentrale overheid (DO, zie bijlage 1, paragraaf 1.1).
- Redactie van het jaarverslag Railveiligheid 2022
- Informeel overleg met de integraal opdrachtgever tram met betrekking tot de verzelfstandiging van het team Trambedrijf Beheer en onderhoud (TBO)
- Informele contacten met team trambeheer en onderhoud (TBO) over procesbeschrijvingen en borging van kennis over veilig werken. Over dit laatste is ook contact geweest met de ILT.
- Contacten met RUD met betrekking tot de uitvoering van vergunningverlening en handhaving Wet lokaal spoor (Wls)
- Kennisopbouw en kennisdelen met het samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA, voorheen EC-Rail)inzake railveiligheid tram.



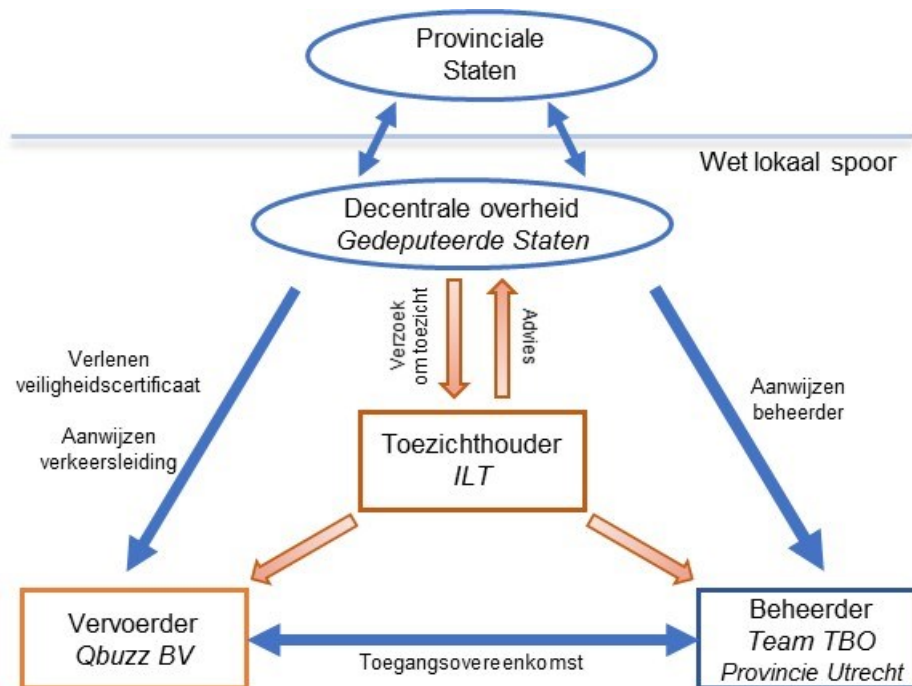
## Bijlage 1 : Toelichting railveiligheid in de provincie Utrecht

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 veiligheidsbeheerssysteem 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 veiligheidsbeheerssysteem 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;
- 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.

Vanwege de ontwikkelingen rondom verzelfstandiging van team TBO is tegelijk met het vaststellen van het beheerplan 2024 de beheervisie verlengd tot 9 maart 2025 (UTSP-1062918512-13438).

## 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 veiligheidsbeheerssysteem 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 veiligheidsbeheerssysteem) 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 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 door aannemers aan 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.

## 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:

- o ter informatie en afstemming behandelen van stukken die vanuit de WIs verplicht zijn, zoals de beheervisie, beheerplan en het jaarverslag van de beheerder;
- o reviewen en monitoren effectiviteit van veiligheidsbeheersystemen;
- o 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;
- o adviseren van de beheerder met betrekking tot aanmerkelijke wijzigingen in het kader van de Wet lokaal spoor;
- o 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.

## 1.7 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. Dit doen wij 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 veiligheidsbeheerssysteem.
- Voor zover passend en relevant; afstemming met en toelichting op de interactie met toezichthouder ILT.

## 1.8 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;

- het verlenen van vergunningen voor indienstelling van nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde spoorweginfrastructuur aan TBO als beheerder;
- het verlenen van vergunningen voor de indienstelling 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. 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 detailliekennis van de traminfrastructuur en afstemming met de dienstregeling vraagt. Een taak waartoe de beheerder, als een spin in het web van het tramverkeerssysteem, bij uitstek geschikt is.

## 1.9 Incidenten

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

### **Ongevalsonderzoek**

De beheerder en de vervoerder zijn vanuit hun veiligheidsbeheerssysteem 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 Wls 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.

## 1.10 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.