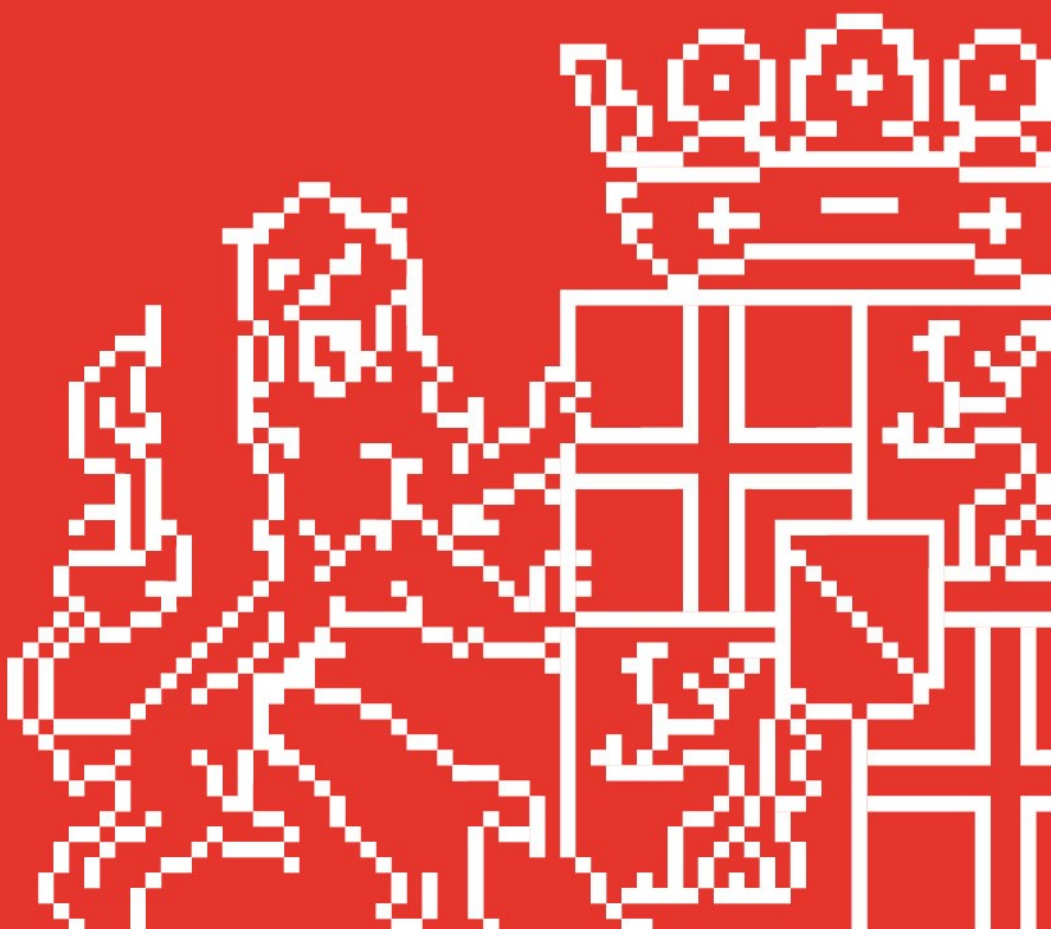




## Jaarverslag railveiligheid tramvervoersysteem 2019

Publicatiedatum 23 juni 2020  
Status Definitief  
Referentienummer 820F255B



# Jaarverslag railveiligheid 2019

## 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 TOEZICHT EN HANDHAVING .....	5
1.1.1 <i>Toezicht door ILT</i> .....	5
1.1.2 <i>Handhaving door de RUD</i> .....	6
1.2 KEURINGEN VEILIGHEIDSFUNCTIONARISSEN .....	6
1.3 SAFETY BOARD .....	7
1.4 SAMENWERKING ANDERE DECENTRALE OVERHEDEN .....	7
<b>2 GEMANDATEERDE BEVOEGDHEDEN</b> .....	<b>8</b>
2.1 REGIONALE UITVOERINGSDIENST RUD.....	8
2.2 VERGUNNINGVERLENING DOOR TBO .....	9
<b>3. STATISTISCHE INFORMATIE</b> .....	<b>10</b>
3.1 VEILIGHEIDSRAPPORTAGES .....	10
3.1.1 <i>Veiligheidsrapportages beheerder</i> .....	10
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 UITHOFLIJN.....	13
5.2 NIEUWE TRAMS .....	13
5.3 NIEUWE TRAMREMISE.....	13
5.4 VERNIEUWING REGIONALE TRAMLIJN (VRT) .....	13

# Jaarverslag railveiligheid 2019

## Samenvatting

Vanuit veiligheid gezien was 2019 een jaar van uitersten. Enerzijds kan gesproken worden van positieve ontwikkelingen, waaronder de start van de Uithoflijn. Anderzijds was er sprake van een absoluut dieptepunt door een terroristische aanslag op 18 maart op het 24 Oktoberplein waardoor vier mensen om het leven kwamen en zes gewond raakten.

Ten aanzien van het uitgevoerde toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kan gemeld worden dat het toezicht goed is verlopen en dat daarbij geen grote onregelmatigheden zijn geconstateerd bij de beheerder Team Beheer en Onderhoud (TBO) en de vervoerder Qbuzz.

De Safety Board heeft een aanzienlijk aantal zaken afgehandeld en adviezen afgegeven. Dit vooral in verband met de indienststelling van de Uithoflijn. Dit had een positief resultaat.

De werkzaamheden van de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD), die in mandaat een aantal taken van Gedeputeerde Staten uitoefent verliepen naar wens. Gedeputeerde Staten hebben besloten om het mandaat aan de RUD te verlengen.

Uit rapportages van de beheerder en de vervoerder blijkt dat zich vier incidenten voordeden met letsel en tien zonder letsel. Op de langere termijn kan hierover een trendanalyse worden uitgevoerd. Op dit moment is daar echter nog te weinig informatie voor beschikbaar.

Er deed zich een aantal incidenten voor die onderzocht zijn. De belangrijkste daarvan betrof een tram, bestaande uit twee tramstellen die op de Juthpasebrug spontaan tot ontkoppeling kwamen, waarna de tweede tram op de eerste botste met aanzienlijke schade tot gevolg.

Ten aanzien van de projecten kan gemeld worden dat de Uithoflijn in december in dienst is gesteld en in gebruik is genomen voor exploitatie. Dit had heel wat voeten in aarde, maar de veiligheidsbewijsvoering van de lijn is nu in orde en daarmee is aangetoond dat de exploitatie aan de eisen voldoet die daaraan vanuit veiligheid gesteld worden. Tevens werden de nieuwe CAF-voertuigen in dienst gesteld en werd de nieuwe tramremise geopend.

# Jaarverslag railveiligheid 2019

## Inleiding

De provincie Utrecht is eigenaar van een trambedrijf. De provincie beheert ongeveer 30 km spoorweginfrastructuur en is eigenaar van 24 oudere en 27 nieuwe tramstellen en heeft er nog 22 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: het team Tram Beheer en Onderhoud (TBO) welke valt onder het domein Mobiliteit. Bij TBO zijn ongeveer vijftig medewerkers van de provincie werkzaam.

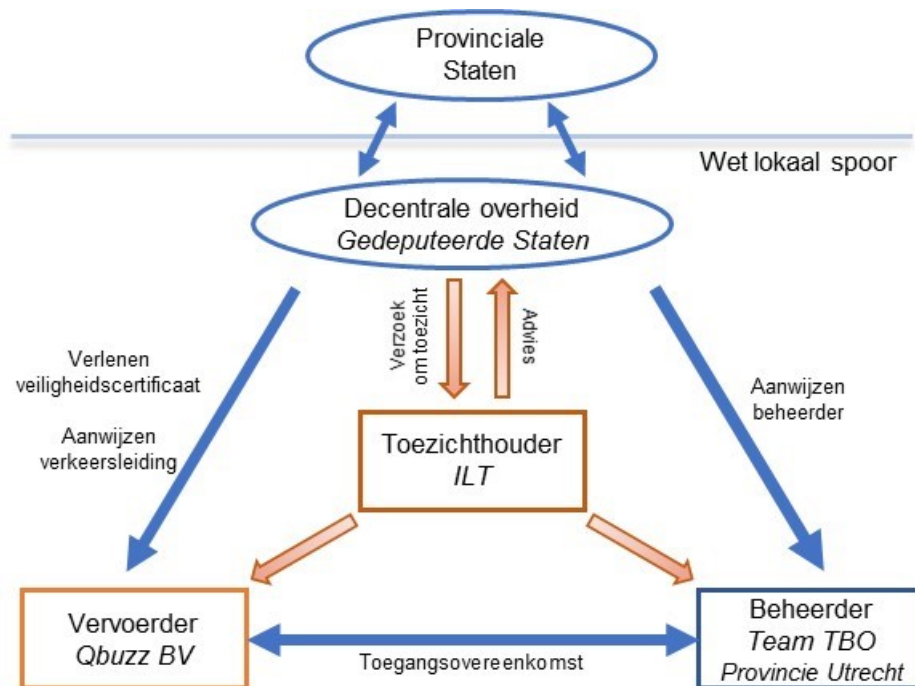
Op basis van de Wet lokaal spoor zijn Gedeputeerde Staten eindverantwoordelijk voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid van dit railverkeersysteem.

Voor u ligt het jaarverslag railveiligheid over het afgelopen jaar. Dit jaarverslag geeft een overzicht van de presentaties van de beheerder en de vervoerder ten aanzien van railveiligheid over het jaar 2019. Railveiligheid heeft betrekking op het beheersen van risico's in het railverkeersysteem 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 en van Qbuzz.

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. Daarnaast kent de Wls de vervoerder en de beheerder (van de lokale spoorweginfrastructuur). Binnen de provincie Utrecht is aan Qbuzz een veiligheidscertificaat verleend op grond waarvan zij vervoerder is en is het team TBO aangewezen als beheerder. Naast deze drie entiteiten kent de Wls nog de toezichthouder. Dat is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).



### 1.1 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.

#### 1.1.1 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:

1. het afgeven van een verklaring als onderdeel van een aanvraag voor een vergunning voor nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde infrastructuur en voertuigen;
2. 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;
3. 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.

# Jaarverslag railveiligheid 2019

## 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 2019 ging het om de volgende thema's:

- toezicht op infrastructuur,
  - kunstwerken, beton, staal, beweegbare bruggen, tunnels;
  - haltes en stations, toegankelijkheid reizigers, camera's vertrekproces;
- toezicht op materieel,
  - software aanpassingen;
  - onderhoud en kalibratie van gereedschappen en instrumenten;
- toezicht op vervoerproces en operaties,
  - opleiding verkeersleiding;
- 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.

Als gevolg van dit toezicht ontving de provincie van ILT veertien rapportages, variërend van kleine realitychecks (bijv. Uithoflijn) tot inspectierapporten en interview-onderzoek. Er werden geen onregelmatigheden geconstateerd.

### 1.1.2 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 de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), zijn een handhavingsbeleid en beleidsregels voor het opleggen van een bestuurlijke boete opgesteld. Deze zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

In 2019 is het niet nodig geweest om handhavend op te treden.

## 1.2 Keuringen veiligheidsfunctionarissen

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

# Jaarverslag railveiligheid 2019

## 1.3 Safety Board

Provincie Utrecht heeft sinds 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

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. Gezien de hoeveelheid adviezen worden deze in dit jaarverslag niet nader genoemd.

### Activiteiten 2019

De Safety Board kwam in 2019 veertien maal bijeen.

Er werden vijf adviezen gegeven over indiensstellingsvergunningen. Dit betrof:

- 1 start proefbedrijf Uithoflijn;
- 2 tracé-doorkoppeling (SUNIJ – UHL);
- 3 spoorbeveiliging wisselstraat Nieuwegein (Bombardier);
- 4 CAF 33 meter (opheffing beperkingen);
- 5 CAF 41 meter (type toelating).

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

- 1 proces van aanmerkelijke wijzigingen;
- 2 nieuwe standaard risicomatrix;
- 3 instelling regionale werkgroep verkeersveiligheid;

## 1.4 Samenwerking andere decentrale overheden

Naast de provincie Utrecht zijn er nog twee decentrale overheden met lokale spoorwegen. Dat zijn de Vervoerregio Amsterdam en MRDH. Daarom is aansluiting gezocht bij deze overheden. Ca 8 maal per jaar vinden bijeenkomsten plaats die door de drie partijen als zeer nuttig worden ervaren. Deze bijeenkomsten vinden plaats onder de vlag van het Expertisecentrum Rail dat onderdeel uitmaakt van CROW die tevens de bijeenkomsten faciliteert.

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 2019

## 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 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 aanwijzen van de beheerder;
- 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 Provinciale strategie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving Omgevingsrecht 2016-2019 vormt het kader voor de werkzaamheden van de RUD.

#### 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 2019

De RUD heeft in februari 2019 aan de beheerder een vergunning afgegeven voor de indienstelling van de infrastructuur op de Uithoflijn ten behoeve van het testrijden zonder reizigers. Ook werd de CAF URBOS 100 van 33 meter op de Uithoflijn toegelaten. Later dat jaar werd de vergunning afgegeven voor de indienstelling ten behoeve van de exploitatie van de reizigersdienst, welke op 16 december daadwerkelijk van start ging.

In mei 2019 heeft ILT in opdracht van de RUD een interviewonderzoek uitgevoerd naar de aanpassing van de veiligheidsbeheersystemen en continuïteit in de organisatie van Qbuzz en van TBO met oog op de komst van de Uithoflijn. De vaststellingen van ILT gingen dus over een fase waarbij de Uithoflijn nog niet in dienst was gesteld. Beheerder en vervoerder vertaalden de vaststellingen naar actiepunten en in de Safety Board werd vastgesteld wat in elk geval uitgevoerd diende te zijn voor de indienstelling van de Uithoflijn.

In juli 2019 heeft de RUD op basis van een advies van ILT aan Team TBO geadviseerd om het proefbedrijf van de Uithoflijn stil te leggen, hetgeen ook is gebeurd. De aanleiding hiervoor was een concept-rapport over de verkeersveiligheid van de kruisingen van Uithoflijn met ander verkeer dat de provincie Utrecht had laten opstellen. Op basis van een nadere analyse en te nemen maatregelen heeft de ILT de RUD geadviseerd het proefbedrijf na een week te hervatten.

In december 2019 heeft de RUD vergunning afgegeven voor de indienstelling van de CAF URBOS 100 van 41 meter.

Eind 2019 heeft Gedeputeerde Staten besloten de opdracht en het mandaat aan de RUD te verlengen.



# Jaarverslag railveiligheid 2019

## **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 detailkennis van de traminfrastructuur en afstemming met de dienstregeling vraagt.

# Jaarverslag railveiligheid 2019

## 3. Statistische informatie

Gedeputeerde Staten hebben het niveau van veiligheid voor 2019 vastgesteld in de Beheervisie 2015-2019. Het streven is dat het veiligheidsniveau van het tramverkeerssysteem in de provincie minimaal gelijk blijft, dit noemen wij het Stand Still-principe. Daarnaast moeten waar mogelijk tegen redelijke kosten risico's worden teruggebracht naar een niveau, zo laag als redelijkerwijs gebruikelijk, veelal aangeduid met de term ALARP: As Low As Reasonably Practicable.

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. Omdat de Wet lokaal spoor een novum was welke nog niet geheel was geïntegreerd in de bedrijfsvoering van de beheerder en de vervoerder is afgesproken dat met resultaten vooralsnog met souplesse zouden worden benaderd.

De Beheervisie 2015-2019 is in maart 2020 vervangen door Beheervisie 2020-2024. Daarin is het veiligheidsbeleid geactualiseerd en zijn de prestatienormen tussen de provincie, de beheerder en de vervoerder aangepast.

### 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

De beheerder TBO heeft veel energie moeten steken in de start van de Uithoflijn. Met name het reviewen van veiligheidsbewijsvoering vergde de nodige aandacht. Hierbij bleek vooral het op orde brengen van het dossier van de spoorbeveiliging van Bombardier een hard te kraken noot. In het voorjaar van 2019 werd het beheer van de infrastructuur van de Uithoflijn overgedragen van de Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL) naar het Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO). Hierna werd TBO veelvuldig geconfronteerd met werkzaamheden door aannemers die voor POUHL werkte, maar zonder toestemming van TBO aan het werk gingen op de infrastructuur, terwijl er inmiddels wel al trams reden in het kader van het proefbedrijf.

Op 22 februari, op de dag dat de infrastructuur van de Uithoflijn werd overgedragen van het project naar de beheerder, kwam er een melding dat een deel van de bovenleiding naar beneden hing. Na een kort onderzoek bleek dit te gaan om een losgeschoten klem van een draagkabel. Er stond op het moment van het incident geen spanning op de bovenleiding en er vielen geen gewonden. De schade is verholpen. De klemmen zijn inmiddels onderzocht en deels vervangen. Ook wordt er frequent geïnspecteerd. Een diepgaand onderzoek naar de achterliggende oorzaak heeft niet plaatsgevonden, omdat de betrokken componenten zijn vervangen.

Een ander onderwerp is de spoorbeveiliging van de wisselstraat bij de aftakking naar de remise in Nieuwegein. Vanwege enige onduidelijke storingen in dit systeem werd door TBO besloten het systeem buiten dienst te stellen en over te stappen op een regime waarbij alleen nog met beperkte snelheid gereden mocht worden. Dit heeft geduurd tot het eind van 2019 en is inmiddels opgelost.

# Jaarverslag railveiligheid 2019

## 3.1.2 Veiligheidsrapportage vervoerder

Er deden zich vier incidenten voor met letsel en zestien zonder letsel. Deze vonden alle plaats op de SUNIJ-lijn.

### **Aanrijdingen met letsel**

Er waren twee aanrijdingen met letsel tussen een tram en een fietser. Dit had in het ene geval een zwaargewonde en in het andere geval een licht gewonde tot gevolg. Daarnaast deden zich twee valincidenten voor met reizigers in het in- en uitstapproces. De betrokkenen raakte in beide gevallen licht gewond.

### **Aanrijdingen zonder letsel**

Er deden zich tien aanrijdingen voor met een auto, één met een scooter, drie met een fietser, één met een voetganger en één met een rolstoeler.

## 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.

### Schietincident 24 Oktoberplein

Hoewel het buiten de scope van railveiligheid valt kan het schietincident op het 24 Oktoberplein niet onvermeld blijven. Op 18 maart 2019 omstreeks 10.45 opende een reiziger in een tram richting Centraal Station geheel onverwacht met een pistool het vuur op medereizigers. Drie mensen kwamen direct om het leven en een overleed later aan zijn verwondingen. Er raakten 2 mensen zwaargewond en 4 lichtgewond. De trambestuurder bleef lichamelijk ongedeerd. De verdachte, die later liet weten een terroristisch oogmerk te hebben, vluchtte na zijn daad de tram uit, maar werd later die dag door de politie aangehouden.

Het incident had een aanzienlijk impact op de Nederlandse samenleving en zeker ook op de medewerkers van Qbuzz en TBO.

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

Van bovenstaande mogelijkheid hebben Gedeputeerde Staten in 2019 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 één. MBV.

### 4.3 Uitgevoerde ongevalsonderzoeken

In 2019 werd door de beheerder één uitgebreid ongevalsonderzoek uitgevoerd. Hieronder volgt een korte toelichting naar dit incident.

#### Spontane ontkoppeling trams Jutphasebrug

Op 1 augustus omstreeks 13.41 uur raakten twee gekoppelde trams van het type CAF URBOS 100 op de Jutphasebrug los van elkaar. Hierop remden beide voertuigen automatisch, doch de eerste abrubter dan de tweede die daardoor op de eerste botste. Er vielen geen gewonden, maar er was schade aan de voertuigen en het incident leidde tot een versperring. Het ongeval is onderzocht en

# Jaarverslag railveiligheid 2019

behandeld in de Safety Board, alwaar men akkoord is gegaan met de aanbevelingen, die van technische en procedurele aard waren.

## 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. Vanuit de Wet lokaal spoor wordt in veel gevallen vereist dat er aan de beheerder een vergunning wordt afgegeven voor de indienststelling van nieuwe of aangepaste spoorweg infrastructuur of voertuigen. De afgifte van deze vergunningen is een verantwoordelijkheid van de provincie die is gemandateerd aan de RUD.

### 5.1 Uithoflijn

In februari 2019 werd de Uithoflijn vrijgegeven voor het proefbedrijf en werden de nieuwe trams van het type CAF URBOS 100 van 33 meter op de Uithoflijn toegelaten. Hierdoor kon het proefbedrijf starten. Vervolgens zijn nog veel werkzaamheden verricht en moest de veiligheidsverantwoording op papier in orde gemaakt worden. Dit houdt in dat er een aantal safety cases moest worden opgesteld en gecontroleerd door een onafhankelijke instantie (Independent Safety Assessor of ISA). Ook de Safety Board speelde een belangrijke rol bij het reviewen van de veiligheidsdocumentatie. Vervolgens werd door de beheerder conform de Wet lokaal spoor een verklaring aangevraagd bij ILT. Nadat dat verkregen was konden door de RUD vergunningen afgegeven worden.

Op 16 december 2019 werd de reizigersdienst op de Uithoflijn gestart. In de periode tot aan eind 2020 wordt de frequentie van de tramdienst aantoonbaar verhoogd naar maximaal 16 trams per uur per richting. De projectorganisatie Uithoflijn werkt toe naar décharge van het project en de beëindiging van de Bestuursovereenkomst. Naar verwachting is dit eind 2020 of begin 2021 afgerond.

Op de Uithoflijn wordt standaard gereden met gekoppelde tramstellen van 33 meter, waardoor de trams een lengte hebben van ongeveer 66 meter.

### 5.2 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 ook 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 van de CAF URBOS 100 van 41 meter. Medio 2020 zullen hiermee proefritten uitgevoerd worden.

### 5.3 Nieuwe tramremise

Op 28 november 2019 werd in Nieuwegein de nieuwe tramremise in gebruik genomen. De remise voldoet aan de huidige eisen der techniek en arbo-eisen. De remise is nodig om de nieuwe generatie trams te kunnen onderhouden. Tevens was het nodig het gehele remiseterrein opnieuw in te richten om de grotere hoeveelheid trams op te kunnen stellen en service te verlenen.

Tot november 2019 werd het onderhoud aan de trams uitgevoerd door Stadler. Sinds 28 november is deze aanbesteding echter gegund aan Alstom. Technici van CAF blijven echter aanwezig om de nieuwe CAF-trams in ontvangst te nemen en garantiewerkzaamheden te verrichten.

### 5.4 Vernieuwing regionale tramlijn (VRT)

In 2019 is begonnen met de voorbereidende werkzaamheden voor het project VRT. Dit 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 grote overkluizingswerkzaamheden plaats.

## Jaarverslag railveiligheid 2019

De uitvoering van dit project is complex en de planning is strak. Het project kent beperkingen doordat de voorbereiding plaats vindt terwijl er nog sprake is van tramexploitatie.