

Aan:
Safety Board van de Provincie Utrecht



Utrecht, 5 mei 2023

Geachte Safety Board / LS,

Wij vormen als Ontwikkelgroep Lombok Centraal een actief bewonersnetwerk in de wijk Lombok in Utrecht. We denken al vele jaren mee over de toekomstige herinrichting van het Westplein en omgeving. Bij de presentatie aan de Gemeenteraad van Utrecht van het (concept) Bestemmingsplan - vorig voorjaar - kwam het negatieve advies van uw Safety Board over een gelijkvloerse HOV-kruising als een zeer onaangename verrassing. Nader overleg in de afgelopen maanden tussen Gemeente en Provincie (en ook uw Safety Board) mocht niet baten, uw veiligheidsadvies blijft negatief.

Zie: [Raadsbrief HOV-oversteek Lombokplein Utrecht - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Naar aanleiding van uw recente advies en de bijbehorende stukken over deze HOV-kruising willen wij u graag het volgende voorleggen. We vinden het veiligheidsadvies van uw Safety Board om de volgende redenen discutabel, niet transparant, onvoldoende onderbouwd en daarom volstrekt onacceptabel:

- het eerste criterium waarop de veiligheid wordt getoetst is het 'Stand Still'-criterium, wat zoiets betekent als dat 'de veiligheid in wijzigingsvoorstellen er niet minder op wordt' in vergelijking met de huidige situatie; zonder concreet te maken hoe die veiligheid wordt gemeten cq gedefinieerd, om welk gebied het precies gaat waarop dit 'criterium' wordt toegepast en hoe (af) wegingen worden gemaakt; suggestie is dat daarbij ook de HOV-kruisingen Croeselaan en Koningsbergerstraat betrokken worden, en toch ook weer niet (het Jaarbeursplein / hoek NH Hotel telt niet mee?!).

Citaat ter illustratie: 'Gezien de aard van het risico kan dit risico niet gecompenseerd worden door risicoreductie op de kruisingen Croeselaan en Koningsbergerstraat'.

- het tweede criterium dat wordt genoemd om veiligheidsrisico's mee te bepalen is ALARP = 'As Low As Reasonably Practicable'; ook hier blijft het totaal onduidelijk hoe dit criterium concreet wordt ingevuld; wel wordt gesuggereerd dat een ongelijkvloerse kruising 'beter' is en dus 'daarom' een gelijkvloerse kruising te onveilig zou zijn; maar dit zegt niets over de (on)veiligheid van een gelijkvloerse kruising en is een onduidelijke en kromme redenering.
- als derde criterium wordt ook terloops 'de kans op een aanrijding met (ernstig) letsel en persoonlijk leed' benoemd; maar ook dit criterium wordt weer nergens concreet gemaakt, noch op een heldere manier toegepast op de situatie (s); het criterium blijft vaag en totaal in de lucht hangen.
- er wordt bij de afwegingen ook het risico op vertraging van het HOV-verkeer en mogelijk ook het wegverkeer genoemd; dit heeft echter heel weinig met veiligheid te maken, maar gaat meer over een mogelijk tijd- en/of exploitatieverlies; dat is een heel andere afweging; als ook andere criteria gaan meewegen, dan zien wij graag dat ook het belang van groen en de kwaliteit van het toekomstige Lombokplein wordt meegewogen!

Citaat: 'Een aanrijding op deze kruising leidt tot ernstige verstoring van het openbaar vervoer op de HOV-baan en mogelijk ook van het wegverkeer in de omgeving'.

- toch is (terecht) een verkenning gedaan naar mogelijkheden om een gelijkvloerse kruising veilig te maken met door HOV-voertuigen 'aangestuurde' slagbomen; conclusie is dat dit met alleen sneltrams wellicht nog wel zou kunnen, maar dit vanwege de diversiteit aan HOV -verkeer (ook tig bussen) onvoldoende veilig gemaakt kan worden; het waarom blijft weer onduidelijk; er zijn evenmin serieuze pogingen gedaan om naar een wel passend signalerings- en aansturingssysteem te zoeken; of gaat de Safety Board altijd negatief adviseren, ook al zou er slechts een enkele auto voor minder validen en wat bevoorrading-verkeer naar het Park Plaza Hotel en het Smakkelaarsveld deze kruising passeren; want dan is elk onderzoek bij voorbaat zinloos en overbodig.
- verder hebben we twee kritische kanttekeningen van een wat andere orde; de eerste is de vraag hoe onafhankelijk de samenstelling van uw Safety Board eigenlijk is, waarin ook de betrokken OV-bedrijven en Provincie zitting hebben?; zo'n samenstelling kan toch moeilijk 'onafhankelijk' genoemd worden.
- tot slot een kanttekening bij het hele proces van planontwikkeling en beoordeling: de Provincie denkt al jaren met de Gemeente Utrecht mee over de planvorming en heeft op diverse momenten inbreng geleverd; de Safety Board is in 2018 opgericht en functioneert sindsdien met vallen en opstaan (o.a. problemen met personele bezetting); om dan in de allerlaatste fase van besluitvorming over het bestemmingsplan met een negatief advies te komen - dat bovendien slecht en ondoorzichtig is onderbouwd - is 'onbehoorlijk bestuur'.

Daarom vragen wij aan de Safety Board om te beginnen om een beter veiligheidsadvies, dat wel echt goed en serieus is onderbouwd en een helder antwoord geeft op bovengenoemde kanttekeningen en vragen, dat is:

- hoe wordt het criterium 'Stand Still' geconcretiseerd, hoe wordt dit gemeten?; en op welke manier en in welk gebied wordt de afweging 'wordt meer of minder veilig' gemaakt?
- hoe wordt het criterium ALARP geoperationaliseerd en hoe wordt daarmee de veiligheid van een - al dan niet (on) gelijkvloerse kruising - bepaald?
- idem bij het derde criterium: hoe wordt de 'kans op een aanrijding met (ernstig) letsel en persoonlijk leed' bepaald en gewogen?

Bonusvraag is steeds wanneer het veiligheidsrisico te groot wordt, plus waarom dit zo is.

Daarbij vragen we tevens om een serieuze verkenning van (alle) opties om een gelijkvloerse kruising (wel) voldoende veilig te maken, inclusief mogelijk nieuwe signaleringssystemen op alle HOV-voertuigen; of denk bijvoorbeeld aan een vorm van 'omgekeerde' signalering, dat is: de doorgang voor kruisende auto's is standaard geblokkeerd door een slagboom/zinkpaal > als die 'open' gaat krijgen alle nabije HOV-voertuigen een signaal; en/of door te gaan werken met unieke en persoonlijke digitale codes voor kruisend (auto) verkeer; et cetera.

Onze derde vraag is hoe onafhankelijk uw Safety Board is?; en waarom uw Board pas zo laat in het proces van jarenlange planontwikkeling met een advies komt?

Wij zullen daarnaast ook elders vragen om een second opinion / onafhankelijk onderzoek naar de (on) veiligheid en mogelijk oplossingen van een gelijkvloerse HOV-kruising; inclusief de optie inperking van (auto) verkeer op de kruising tot noodzakelijke hulp- / bezorgdiensten.

Als u vragen heeft bij ons verzoek, dan zijn wij altijd bereid tot een nadere toelichting. We zien uw reactie en een betere versie van uw veiligheidsadvies met belangstelling tegemoet.

Met dank en hartelijke groet, namens de Ontwikkelgroep Lombok Centraal,
Guus Haest