

Vragen en opwaardering m.b.t. Lombokplein HOV oversteek

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
VVD	1	<p>Opwaardeerverzoek: De gemeenteraad en ook de gemeentelijke veiligheidsadviseurs zien een acceptabel restrisico dat niet redelijkerwijs op te lossen is zonder het onacceptabele kosten qua karakter en kwaliteit van de beoogde leefomgeving. Maar het Safety Board oordeelt dat er met een ongelijkvloerse oplossing wel een redelijk alternatief ligt en dat de veiligheidsimplicaties van extra kruising niet acceptabel zijn. Graag gaat de VVD met de gedeputeerde en overige fracties het gesprek aan over of de uitgangspunten in de Beheervisie Tramsysteem 2020-2024 conform intentie zijn opgetekend, en hoe we de lessen uit de eindrapportage over het proces HOV oversteek kunnen implementeren. Daarnaast horen wij ook graag van GS hoe er zorg voor gedragen wordt dat wij samen met de gemeente tot een oplossing komen (in het verlengde van wat al in de SB staat) en in bredere zin de essentiële samenwerking in de OV-alliantie zo goed mogelijk houden.</p>	<p>De Safety Board heeft de uitgangspunten van de Beheervisie Tramsysteem 2020-2024 volgens de intentie gehanteerd. Op grond van de Wet lokaal spoor (Wls) is het College van Gedeputeerde Staten (GS) als Decentrale Overheid (DO) verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur in het gebied van de provincie Utrecht. GS dient aanvullende kaders en regels te stellen over veiligheid, gebruik en beheer van het lokaal spoor. De beheervisie komt voort uit het wettelijk kader waaraan de provincie moet voldoen. Zoals in de beheervisie is gesteld is veiligheid de belangrijkste randvoorwaarde. In de beheervisie zijn de veiligheidsdoelen en -principes opgenomen.</p> <p>Op 16 februari heeft de Safety Board het geoptimaliseerde ontwerp beoordeeld en wederom negatief geadviseerd. De Safety Board geeft in haar reactie aan dat dit ontwerp niet voldoet aan de eisen van het Stand Still principe, doordat de extra kruisende bewegingen worden geïntroduceerd met (te) grote extra risico's. Een aanrijding kan leiden tot (ernstig) letsel en persoonlijk leed. Ook leidt een aanrijding op deze kruising tot ernstige verstoring van bussen en trams op de HOV (Hoogwaardig OV)-baan en mogelijk ook van het wegverkeer in de omgeving. Gezien de aard van het risico kan dit niet gecompenseerd worden door risicoreductie op andere kruisingen. Ook geeft de Safety Board aan dat het ontwerp niet voldoet aan de eisen van het principe As Low as Reasonably Practicable (ALARP), omdat er een veilig alternatief is: de ongelijkvloerse kruising.</p> <p>De gemeente zal eerst de gevolgen in kaart brengen en onderzoeken welke mogelijkheden er zijn. De provincie wordt daarin meegenomen. Met het vervallen van een gelijkvloerse oversteek hoeft geen nieuwe indienststellingsvergunning aangevraagd te worden en hoeft de Safety Board dus ook geen advies uit te brengen. De lessen uit de eindrapportage van dhr. Waling d.d. 17 maart 2023 over het proces komen terug in de samenwerking die we momenteel opzetten binnen de OV-alliantie. De casus Lombokplein heeft momenteel overigens geen negatieve effecten op de - inderdaad essentiële samenwerking - in de OV-alliantie. Deze casus bevestigt juist de noodzaak van samenwerking om dergelijke</p>

			<p>situaties in de toekomst te voorkomen of in iedere geval eerder te escaleren. Sterker nog: het resultaat wat er nu ligt is de best mogelijke uitkomst van een gezamenlijk doorlopen traject. Die is helaas niet optimaal t.a.v. de projectdoelstellingen, maar we hebben wel het maximale eruit gehaald.</p>
	2	<p>- <u>Technische vragen VVD</u></p> <p>Hoe wordt de term 'redelijke kosten' getoetst bij beoordeling van al dan niet voldoen aan het ALARP-principe? Gaat dit over maatschappelijke kosten in brede zin? (Ergo in casu Lombokplein: verloren omgevingskwaliteit.)</p>	<p>“Redelijke kosten” slaat op de beheersing van de veiligheidsrisico’s en niet op maatschappelijke kosten in brede zin. Het ALARP-principe gaat er vanuit dat veiligheidsrisico’s teruggebracht (beheerst) worden tot een niveau As Low As Reasonably Practicable, ofwel: tot een niveau zo laag als redelijkerwijs gebruikelijk. Onderdeel van ALARP is dat indien een veiligheidsrisico tegen redelijke kosten beheerst kan worden, dat ook moet geschieden. Hierbij wordt eerst een onderscheid gemaakt in drie niveaus. Het zwaarste niveau betreft risico’s die onacceptabel zijn (bijvoorbeeld doden en gewonden door botsing of ontsparing). Voor dit risiconiveau geldt dat direct actie genomen moet worden om in het ALARP-gebied te komen. Het lichtste niveau betreft risico’s die wél acceptabel zijn (bijvoorbeeld rijden in de regen: het zicht is dan minder goed en fietsers hebben meer dan gebruikelijk de neiging om niet te stoppen voor een tram – toch rijden trams bij regen door, omdat we het risico acceptabel vinden i.r.t. het bieden van vervoer). Deze casus (een gelijkvloerse kruising van de HOV-baan met hoge intensiteit van het OV (tram- en bus) en slechte zichtlijnen vanwege ligging en inpassing (bochten en betonnen pilaren)), betreft de zwaarste categorie: doden en gewonden door botsing of ontsparing.</p>
	3	<p>- <u>Technische vragen VVD</u></p> <p>Welke classificatie risico interne en externe veiligheid (zie Bijlage 3. Risico classificatie van Beheervisie Tramsysteem 2020-2024), uitgesplitst op 'kans' en 'gevolgen' heeft het Safety Board in haar voorlopige advies aan het ontwerp voor de kruising HOV-baan ter plekke van het Park Plaza Hotel toegekend?</p>	<p>De Safety Board kent geen risico’s toe. Dit is onderdeel van het informatiedossier (Safety Case en Risico analyse) dat door het project wordt aangeleverd. De Safety Board beoordeelt het aangeleverde dossier en geeft vervolgens haar advies hierover af.</p>
	4	<p>- <u>Technische vragen VVD</u></p> <p>Is er een kans dat de aangekondigde expert review, of een verder aangepast informatiedossier voorgelegd aan de Safety Board alsnog de deur op een kier zet voor een gelijkvloers alternatief, of is inmiddels duidelijk dat in deze denkrichting verlening</p>	<p>De Safety Board heeft geoordeeld dat, ook met een aangepast informatiedossier, een indienststellingsvergunning voor een gelijkvloerse kruising niet verleend kan worden. In de beheervisie is opgenomen hoe de veiligheid is geborgd en wie daarin een specifieke rol vervult. Het stelsel is niet</p>

	van de indienststellingsvergunning ondenkbaar is?	uniek en wordt ook in andere grote steden toegepast. Het borgt de veiligheid van het railsysteem en functioneert naar tevredenheid. Hiervan afwijken is zou betekenen dat het gehele stelstel ter discussie wordt gesteld.
--	---	--