

VOORLOPIG INFORMATIEDOSSIER

t.b.v. beoordeling INDIENSTSTELLINGSVERGUNNING

Project Lombokplein – Park Plaza kruising

Project: Lombokplein

Auteur: Gemeente Utrecht / Max Hermans

Versie: 1.3

Datum: 9-2-2023

Status: Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Systembeschrijving	4
3. Planning	6
4. Beoordeling wijzigingen	6
5. Veiligheidsborging	7
6. Conclusie en advies	8
7. Referenties	9
8. Bijlagen	9
8.1. HazardLog	9

1. Inleiding

Dit voorlopig informatiedossier heeft betrekking op de kruising met de HOV-baan ter plekke van Park Plaza Hotel (PP-kruising).

De inrichting van deze kruising is onderdeel van het project Lombokplein waarbij het Westplein en de Graadt van Roggenweg worden ingericht als stadsstraat met één rijstrook per rijrichting en de Leidse Rijn weer wordt hersteld en verbonden aan de singel.

De Park Plaza kruising wordt aangepast voor het bestemmingsverkeer (snelverkeer) voor gasten en leveranciers voor het hotel, personeel van De Stek en bewoners en bezorgdiensten voor de (toekomstige) woningen aan het Smakkelaarspark. De verwachte impact van deze kruising heeft betrekking op de interactie met het openbaar vervoer over de HOV-baan (voornamelijk bus en tram).

Dit voorlopig informatiedossier is opgesteld om vast te stellen of een indienststellingsvergunning in het kader van de Wet lokaal spoor (WLS) noodzakelijk is voor de nieuwe variant en of de veiligheid van de lokale spoorweg is geborgd bij de aan te brengen wijzigingen.

Het doel van dit voorlopig informatiedossier is tweeledig:

- Toets op veiligheidsborging in het projectontwerp
Check of het project de veiligheidsrisico's in kaart heeft gebracht en zo nodig heeft afgedekt.
- Toets voor indienststellingsvergunning
Aan de hand van dit (voorlopige) informatiedossier wordt getoetst of voor het project een indienststellingsvergunning benodigd is.

2. Systeembeschrijving

Dit dossier behelst 1 kruising met de HOV-baan, te weten de Park Plaza kruising.

Op de beoogde kruising (thans een T-splitsing) voegen bussen in de huidige situatie in en uit.

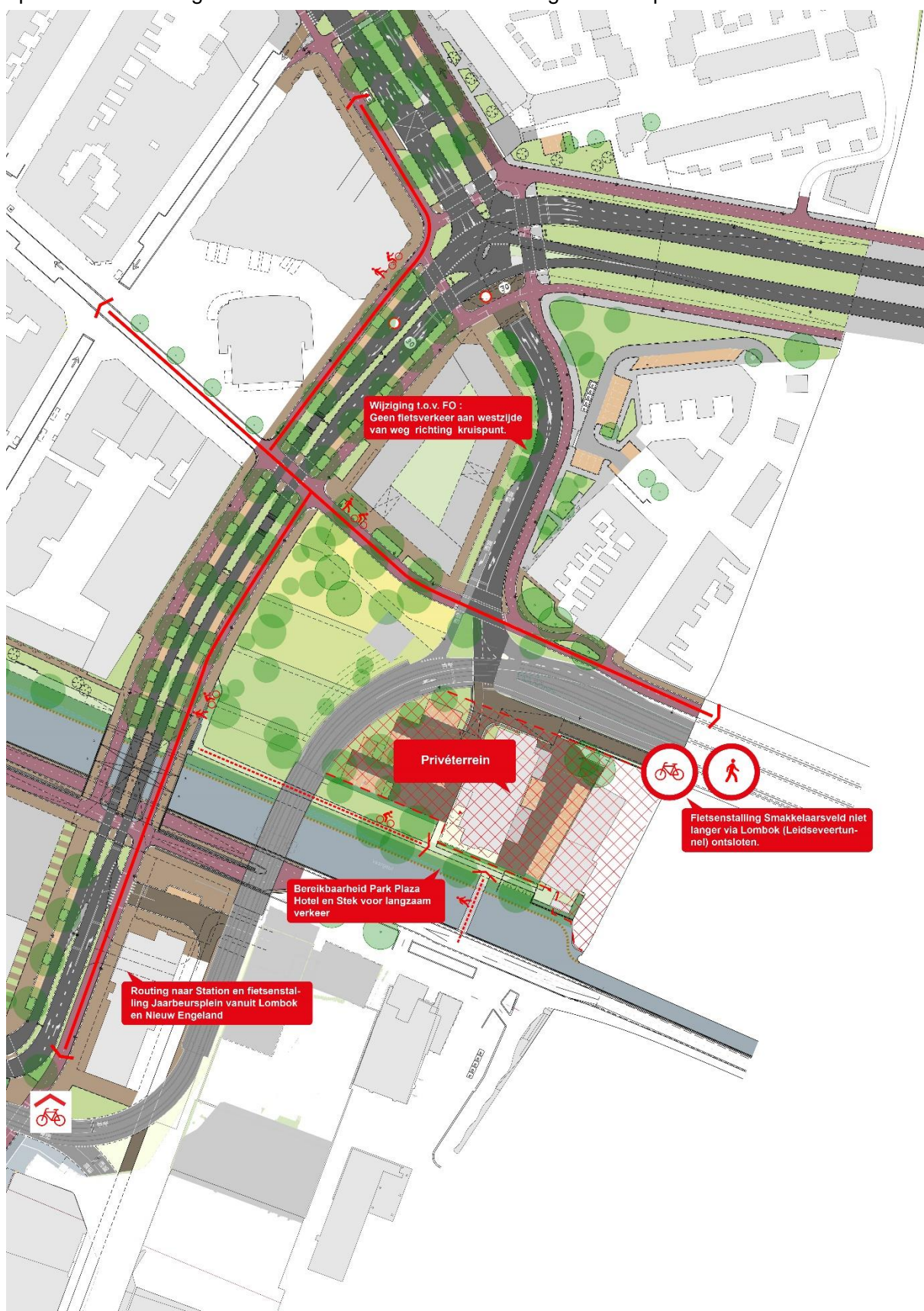
Referentie uitgangspunt voor de nieuwe situatie is gebaseerd op het project VK+.

Er wordt een gelijkvloerse kruising beoogd met de HOV-baan ter hoogte van het Park Plaza Hotel die auto's en ander bestemmingsverkeer (leveranciers) toegang en ontsluiting moet bieden tot het toekomstige appartementencomplex Smakkelaarspark, het hotel en De Stek. De verwachte frequenties voor bus en tram worden geschat op +/- 80 bewegingen per richting per uur. De inschatting van het bestemmingsverkeer is circa 200 a 250 verkeersbewegingen per dag. Tijdens de spits gaat het dan om ca 20 à 25 voertuigen in het drukste uur (ca 10% van het etmaal)

- De bestaande T-splitsing wordt aangepast tot kruising met een nieuwe verbinding voor snelverkeer naar Park Plaza hotel en bestemmingsverkeer Smakkelaarspark. Snelverkeer steekt op eigen stroken over.
- Fietsers en voetgangers vormen geen onderdeel van de PP-kruising; het langzaam verkeer vanaf het Lombokplein met bestemming Park Plaza Hotel (personeel en mogelijk enkele gasten) en De Stek (personeel) wordt via de nieuwe route door het nieuwe park en langs de Leidse Rijn onder het bestaande viaduct geleid. Deze kunnen ook via de Van Sijpesteijnkade en de nieuw aan te leggen brug naar deze bestemmingen. De toekomstige woningbouw op het Smakkelaarspark heeft geen ontsluiting voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers) aan deze zijde van het spoor.
- Taxi's rijden over de HOV-baan centrum uit (conform VK+).
- De kruising wordt m.b.v. een VRI geregeld; dit betreft een aanpassing/uitbreiding van bestaande VRI.



In onderstaande afbeelding is goed te zien hoe de kruising met de HOV-baan is gelegen ten opzichte van de langzaam verkeerroutes in het toekomstige Lombokplein.



3. Planning

De planning/mijlpalen voor het project zien er als volgt uit:

- Bestemmingsplanprocedure (2022/begin 2023)
- Voorlopig Ontwerp (2022/begin 2023)
- Aanbestedingsprocedure aannemer (2023)
- Definitief Ontwerp en Uitvoeringsontwerp en voorbereiding uitvoering (2023/2024)
- Start uitvoering: medio 2025 (NB: al in 2024 wordt gestart met verleggen van kabels en leidingen)

Aandachtspunt: bovenstaande planning betreft de overall planning van project Lombokplein. Op dit moment is de specifieke uitvoeringsplanning van het project nog niet gereed. Uitvoeringstermijn van gehele project (herstructurering openbare ruimte en realisatie vastgoed) is circa 6 jaar.

4. Beoordeling wijzigingen

Van een aanmerkelijke wijziging als bedoeld in WLS art. 10 resp. art. 33 is sprake indien de gebruiksmogelijkheden van de lokale spoorweginfrastructuur resp. het spoorvoertuig aanmerkelijk veranderen door wijziging van de technische of functionele eigenschappen.

Als de wijziging veiligheidsrelevant is dan wordt bepaald of de wijziging significant is aan de hand van de in CSM-REA beschreven criteria:

- a) Gevolg bij falen: meest ongunstige, aannemelijke scenario bij falen van het te beoordelen systeem, rekening houdend met de bestaande veiligheidsmechanismen buiten het te beoordelen systeem;
- b) Nieuwigheid die door de wijziging wordt geïntroduceerd: dit betreft zowel innovaties in de spoorwegsector als innovaties voor de organisatie die de wijziging invoert;
- c) Complexiteit van de wijziging; voor zowel de organisatie als de techniek. De complexiteit wordt bepaald door het aantal elementen dat is betrokken in de wijziging, en de mate van de interactie tussen die elementen.
- d) Monitoring: de onmogelijkheid de ingevoerde wijziging gedurende de levenscyclus van het systeem te monitoren en passende maatregelen te treffen;
- e) Onomkeerbaarheid: de onmogelijkheid terug te keren naar het systeem vóór de wijziging;
- f) Additionaliteit: beoordeling van het belang van de wijziging, rekening houdend met alle recente veiligheidsgerelateerde wijzigingen van het te beoordelen systeem die eerder niet als belangrijk werden beoordeeld.

Wijzigen de gebruiksmogelijkheden?

De gebruiksmogelijkheid van de HOV-baan tram/bus wordt qua systeem niet aangepast; de functionaliteit blijft hetzelfde. Wel wordt er de bestaande T-splitsing veranderd in een kruising met bestemmingsverkeer (snelverkeer).

Is de wijziging veiligheidsrelevant?

Ja, er worden mogelijk risico's voor tram- en busvervoer en weggebruikers geïntroduceerd. Echter dit zijn al bestaande risico's die op andere kruisingen bij HOV ook al voorkomen. Dus er worden geen nieuwe risico's geïntroduceerd.

Gevolg bij falen

Bij falen van de maatregelen en/of VRI op de kruising t.b.v. ongestremd verkeer en openbaar vervoer zal het gevolg kunnen hebben voor fysieke veiligheid (gewonde(n)) dan wel voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

Nieuwigheid

Betreft een aangepaste kruising met bestaande technologie en systemen; de wijzigingen zitten voornamelijk in aangepaste verkeerstromen, wegbelijningen en aangepaste VRI's en verandering van T-splitsing in kruising.

Complexiteit

Kruising en beoogde bijbehorende maatregelen (VRI, wegbelijning en in de HazardLog genoemde maatregelen) zijn niet complex.

Monitoring

Mogelijk, maar vooralsnog niet beoogd.

Omkeerbaarheid

De kruising kan ten alle tijden gesloten worden (fysiek). De bereikbaarheid van de toekomstige woonbestemming en hotel dienen dan via het park en langs de Leidse Rijn onder het bestaande viaduct georganiseerd te worden. Deze voor de gemeente ongewenste situatie is wel planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan en kan op een vrij eenvoudige wijze tijdelijk georganiseerd worden, vooruitlopend op een definitieve inrichting.

Additionaliteit

Het belang van deze wijziging moet gezocht worden in bereikbaarheid en ontsluiting van de beoogde woonbestemming en het hotel, voor bewoners, gasten en leveranciers.

5. Veiligheidsborging

Er wordt uitgegaan van beveiliging middels VRI's op de kruising. Bij correcte werking en naleving/opvolging is veiligheid geborgd. In geval van storing zal men voor korte tijd moeten rijden en oversteken zonder hulp van een VRI en of op basis van de geldende voorrangsregels. Tevens rijden de trams en bussen dan "op zicht".

Daarnaast wordt teruggevallen op de beheersmaatregelen van de beheerorganisatie tot volledig functieherstel gerealiseerd is.

De beoogde wijziging van de kruising bij Park Plaza is volgens het project veiligheidsrelevant aangezien hier, in de nieuwe situatie, een kruising (in plaats van een T-splitsing) wordt geïntroduceerd met overstekend snelverkeer kruisend op tram- en busverkeer.

In de HazardLog is aangetoond dat er sprake is van kleine uitbreiding van risico's op deze kruising t.o.v. de huidige situatie. Echter zijn het geen nieuwe risico's omdat deze ook al op andere kruisingen met de HOV bestaan.

Daarbij is de intensiteit van het kruisend snelverkeer op de HOV-baan (kruising PP) aanzienlijk laag. Het betreft hier alleen bestemmingsverkeer. Veilige werking kan middels VRI worden geborgd en ook door de implementatie van de beheersmaatregelen zoals beschreven in de HazardLog.

Indien de bestaande risico's toch leiden tot stremming op de kruising PP kan de versperrings-/bijsturingmaatregel van kracht worden; dit betekent: keren bij Jaarbeursplein en Utrecht Centraal Centrumzijde voor de tram en een omleidingsroute voor de bus. Dit is vergelijkbaar met andere risico's op locaties op het traject zoals bijv. bij de Leidseveertunnel en Smakkelaarsveld.

6. Conclusie en advies

De voorgenomen wijziging beschreven in dit voorlopig informatiedossier, inclusief HazardLog, wordt conform ditzelfde artikel 10 ter beoordeling voorgelegd aan de Safety Board. De onderbouwing van deze conclusie is gebaseerd op de risico- en vervolgsessies waarbij de stakeholders aanwezig waren. Indien er óp de PP-kruising ernstige stremming is, dan zal dit zorgen voor indirecte risico's op de omliggende kruisingen. Dit risico is te beheersen door implementatie van de maatregelen zoals verwoord in de HazardLog.

Door de aanpassingen op locatie en het implementeren van maatregelen (zie HazardLog) voldoet het veiligheidsniveau aan ALARP-principe. Dit is conform de Beheervisie 2022-2024 van de Provincie Utrecht.

7. Referenties

- Wet Lokaal Spoor
Wet van 10 juli 2013, houdende regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen

8. Bijlagen

8.1. HazardLog

Deze wordt separaat geleverd.