



Aan de heer W. Wijntjes

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 30-6-2020
NUMMER 82101D6C
UWBRIEF VAN 3-6-2020
UW NUMMER 820F2226
BIJLAGE /

DOMEIN Mobiliteit
CONTACTPERSOON Emina Dedic
DOORKIESNUMMER 06-36353126
E-MAILADRES emina.dedic@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN
Beantwoording schriftelijke vragen ex.art.47 RvO aan het
College van GS, gesteld door de heer W. Wijntjes van de
CDA fractie betreffende "Kwesties rond de verbouwing van
de SUNIJ-lijn" (d.d. 03-06-2020).

Geachte heer Wijntjes

Hieronder treft u de beantwoording aan van de door u gestelde vragen met betrekking tot "Kwesties rond de verbouwing van de SUNIJ-lijn".

Toelichting:

De werkzaamheden in het kader van de ombouw SUNIJ-lijn zijn van start gegaan. CDA heeft hierover de volgende vragen:

1. *Recent voor het sluiten van de SUNIJ-lijn heeft zich nog een zwaar (dodelijk) ongeval voorgedaan in de nabijheid van de tramhalte Zuilenstein. De overweg is beveiligd met stoplichten maar niet met slagbomen. Is gegeven het feit dat de hele lijn wordt vernieuwd, zoals ook elders in de gemeente Nieuwegein, bijvoorbeeld een AHOB niet een veel beter middel om de overweg te beveiligen?*

Antwoord:

De vraag of een automatische halve overwegboom (AHOB), binnen het trambedrijf wordt dit Overweg Beveiliging Installatie (OBI) genoemd, een veel beter middel is valt niet vanuit een oogpunt te beantwoorden. Bij de aanleg van de SUNIJ-lijn hebben de drie gemeenten met NS Infra (nu ProRail) afspraken gemaakt. Uitgangspunt bij de aanleg was dat een kruising tussen tram en overig verkeer niet voorzien is van beveiliging. Hieraan zit een aantal randvoorwaarden: de maximale snelheid van de tram op de kruising is 40 km/h en de zichtlijnen mogen niet belemmerd zijn. Op een kruising heeft de tram, conform wet- en regelgeving, altijd voorrang. Dit komt overeen met het karakter van een trambaan zoals dat zichtbaar is op allerlei plaatsen in Europa.

Op plekken waar getwijfeld is aan de veiligheid zijn aanvullende maatregelen uitgevoerd door het plaatsen van Tramwaarschuwingslichten. Bij de stedelijke ontwikkelingen in Nieuwegein City wordt de interactie tussen reizigers, winkelende mensen en de tram groot. De inrichting van het gebied wordt zodanig dat mensen verleid worden op bepaalde punten de trambaan over te steken, maar op andere plaatsen is dat ook mogelijk. Vanuit



het principe "tram te gast" is er daarom voor dat gebied gekozen om de snelheid van de tram te verlagen tot maximaal 18 km/uur. In IJsselstein heeft de gemeente afgedwongen dat elke kruising voorzien is van slagbomen (OBI). Ook in Nieuwegein is een OBI geplaatst bij een onoverzichtelijke situatie waar harder gereden wordt en het zicht niet goed is (kruising met Oudegein bij de sportvelden). De afweging is volledig in samenspraak genomen met de gemeenten. De impact van een OBI op overige wegverkeer is behoorlijk groot. Daarnaast zijn de gemeenschappelijke kosten inclusief beheer en onderhoud rond de miljoen euro per OBI. Naast het plaatsen van een OBI is het tevens mogelijk om naar andere maatregelen te kijken. Die maatregelen kunnen op velerlei vlak liggen, zoals: de inrichting van het kruisende wegennet, educatie/voorlichting, opheffen van overgangen, OBI, snelheidsverlagingen en Lane Lights.

2. *Is er rekening mee gehouden dat schade kan ontstaan voor omwonenden en bedrijven die liggen in de buurt van de te vernieuwen tramlijn? En is het instrument van de nadeelcompensatie door de provincie gehanteerd om de ondernemers die schade ondervinden te compenseren?*

Antwoord:

Inzet is om schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in het kader van het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) tot een minimum te beperken. Daartoe is en wordt voor de verschillende deelprojecten (onder andere de ombouw van de haltes en de verlegging van de traminfrastructuur in Nieuwegein City) een zogenaamd BLVC-plan opgesteld. Dit BLVC-plan behandelt de Bereikbaarheid (B), Leefbaarheid (L), Veiligheid (V) en Communicatie (C) gedurende de werkzaamheden. In het BLVC-plan wordt het risico op schade als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden gemonitord en beheerst. Uitgangspunt is dat daarmee toerekenbare schade wordt voorkomen. Schadeclaims van ondernemers worden serieus bekeken. Echter het instrument van nadeelcompensatie hoeft om de hiervoor benoemde reden niet proactief ingezet te worden.

In de binnenstad van Nieuwegein waar nu de Kom wordt gesloopt, werken provincie en gemeente gezamenlijk aan de ontwikkeling van het stationsgebied. In dat kader zullen hier de komende jaren veel uitvoeringswerkzaamheden plaatsvinden. Provincie en gemeente hebben daarin ieder hun eigen taken en hebben daarbij een eigen verantwoordelijkheid om overlast voor de omgeving te beperken. Zowel gemeente als provincie beseffen zich dat de projecten die momenteel in uitvoering zijn reeds tot hinder en overlast hebben geleid bij de omgeving. Van externe partijen kan daardoor ook niet verwacht worden dat hier een onderscheid wordt gemaakt tussen de verantwoordelijkheid van de provincie en de gemeente. Om die reden werken provincie en gemeente samen aan communicatie en omgevingsmanagement.



Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters



Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol van Leeuwen