

## Vragen m.b.t. SB Ongevallen trams met ontsporing

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
GroenLinks	1	<p>Als voorzorgsmaatregel is de snelheid bij kruispunten met VRI verlaagd van 40 naar 20 km/u. Uit dit onderzoek kunnen we lezen dat snelheid GEEN factor is bij de vraag of de tram zal ontsporen of niet.</p> <p>Kan met deze conclusie de tijdelijke snelheidsmaatregel weer worden opgeheven?</p>	<p>Nee, dat is ongewenst. In eerste aanleg is de snelheidsverlaging mede ingesteld vanuit het veiligheidsgevoel bij de trambestuurders. Meer feitelijk is er voor hen bij een lagere snelheid meer tijd en gelegenheid te anticiperen op een situatie zoals een (dreigende) roodlichtpassage en een aanrijding te voorkomen. Zeker op een overweg waar het uitzicht op het kruisende verkeer minder goed is. Bovendien draagt het bij aan een beperking van de schade als zich toch een aanrijding zou voordoen. Het uit te voeren onderzoek richt zich op de randvoorwaarden die noodzakelijk zijn voor een veilige kruising, bijvoorbeeld het voorkomen van roodlichtnegatie en het uitzicht zoals hiervoor genoemd. Vooruitlopend op duidelijkheid hierover verhoogt het opheffen van de snelheidsmaatregel mogelijk de veiligheidsrisico's (en schade), terwijl de provincie ALARP als beleidsdoel heeft: onveiligheid as low as reasonably possible.</p>
	2	<p>Advies 2: Waarom is dit advies er. Het onderwerp van de brief lijkt concreet te gaan om gevallen met ontsporing. Bij de 3 ongevallen met ontsporing was er echter geen sprake van bijzonder gedrag zoals keren of in verkeerde rijrichting rijden. Alleen roodlichtnegatie.</p> <p>Advies 3 gaat in over dat het uitzicht van de trambestuurder geborgd moet zijn. Was dit eerder niet zo? Was dit een factor bij de onderzochte ongevallen? Alleen het ongeval op de Laan van Maarschalkerweerd lijkt hier aandacht te besteden, wat wellicht komt door de niet haakse kruising.</p>	<p>Advies 2: Hoewel er bij deze ongevallen geen sprake was van ongewenst weggedrag, kan ongewenst weggedrag wel een oorzaak van ongevallen die tot ontsporing leiden, daarom wordt dit aspect ook meegenomen in het onderzoek.</p> <p>Advies 3: Als de trambestuurder op voldoende afstand zicht heeft op het verkeer dat de kruising nadert, dan kan hij/zij mogelijk anticiperen op een mogelijke roodlichtpassage en een aanrijding voorkomen of de gevolgen van een aanrijding beperken door het uitvoeren van een noodremming. Bij de aanrijdingen op de Koekoekslaan en de Roerdomplaan zijn de zichtomstandigheden vanuit de richting van waaruit de tram kwam niet zodanig dat anticipatie mogelijk is.</p>
PvdD	3	<p>In het voorjaar van 2021 vonden drie ongelukken plaats tussen trams en personenvoertuigen. Hierbij is flink wat</p>	<p>Zoals u kunt lezen in de brief wordt het belang van een gedegen aanpak van de overwegveiligheid, dat wil zeggen het voor zover</p>

	<p>schade, maatschappelijke onrust en persoonlijk letsel ontstaan. Bij de behandeling van de Kadernota in PS op 7 juli jongstleden, heeft de Partij voor de Dieren-fractie een motie over het plaatsen van spoorbomen bij onbeveiligde tramkruisingen aangehouden, om de onderzoeken naar de ontsporingen af te wachten. Nu de onderzoeken met de commissie M&amp;M gedeeld zijn, waarvoor dank, zou ik graag hierover in gesprek gaan met de gedeputeerde en de andere fracties. Ik ben hierbij benieuwd hoe men denkt over de ongevallenanalyses en of men zich herkent in de voorgestelde te nemen maatregelen, in het bijzonder het nog op te stellen afwegingskader voor een veilige inrichting van tramkruisingen. Waarom bestond deze bijvoorbeeld nog niet en welke implicaties kan dit hebben? Ook de kosten als gevolg van de ontstane schade versus kosten van mogelijk te nemen maatregelen, bijvoorbeeld de plaatsing van spoorbomen, lijkt mij een interessante discussie om te voeren. Kortom, wat de Partij voor de Dieren betreft leent dit agendapunt zich meer voor bespreking dan schriftelijke afdoening.</p>	<p>redelijkerwijs mogelijk beperken van de risico's en gevolgen (ALARP, zie vraag 1 Groen Links), onderschreven. Het veiligheidsbeheersysteem dat wordt toegepast bij het beheer en de exploitatie van het tramsysteem zorgt voor de borging van veiligheidsaspecten. Naar aanleiding van de ongevallen en uitgevoerde analyses zijn beheersmaatregelen genomen, door het tijdelijk verlagen van de snelheid. Vanwege het ontbreken van landelijke richtlijnen voor de inrichting van tram- of spooroverwegen wordt voorgesteld om hiervoor een afwegingskader te ontwikkelen wat toegespitst is op de Utrechtse situatie. Dit afwegingskader dient als hulpmiddel om een integraal besluit te kunnen nemen op veiligheidsaspecten, beheersmaatregelen, neveneffecten en kosten. Hierbij kunnen maatschappelijke baten (het aanbod aan de reiziger) en kosten van de maatregel ten opzichte van elkaar worden gewogen, met inachtneming van de vraag of maatregelen passen binnen de inrichting van tramsysteem als geheel (uniformiteit) en de inpassing in de (verkeers)omgeving.</p>
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		

	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	24		
	25		