



DATUM	8 december 2015	TEAM	Regiotram, afdeling OV
NUMMER	8175DAD2	REFERENTIE	-
UW BRIEF VAN	25-11-2015	DOORKIESNUMMER	-
UW NUMMER	8173F6DC	E-MAILADRES	-
BIJLAGE	Geen	ONDERWERP	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer W. Joustra namens VVD betreffende veiligheid van tramovergangen (d.d. 24-11-2015)

Toelichting:

Op 24 november jl. heeft de VVD fractie in persoon van dhr. W. Joustra vragen gesteld aan het College van Gedeputeerde Staten over de veiligheid van tramoverwegen, in het bijzonder de aangewezen overwegen, beveiligd door middel van een overwegbeveiligingsinstallatie. Deze vragen zijn gesteld naar aanleiding van een artikel in de Telegraaf van 24 november jl. In het artikel verwijst de journalist naar delen van tekst uit aanbestedingsdocumentatie voor het vernieuwen van 19 installaties voor overwegbeveiliging in Nieuwegein en IJsselstein.

Dit heeft geleid tot de volgende vragen aan het College van Gedeputeerde staten. Onderstaand staan de vragen inclusief de antwoorden vermeld:

1. Is gevaar voor de verkeersveiligheid aanleiding geweest voor het opstellen van de opdracht tot onderhoud?

Nee, hiervan is geenszins sprake geweest. Het opstellen van de opdracht is het één op één vervangen van de overwegbeveiligingsinstallaties omdat deze aan het eind van de technische levensduur zijn. Hierdoor is er extra onderhoud nodig en neemt het risico op installatiestoringen toe. Storingen leiden overigens niet tot onveilig situaties. Het veiligheidsniveau van de integrale overwegbeveiligingsinstallatie blijft te allen tijde gegarandeerd, omdat in geval van stroing het sein op rood blijft staan. Dit is erg vervelend in verband met de doorstroming, maar hiervoor is bewust gekozen in het kader van de veiligheid.

2. Wat wordt bedoeld met 'sleutelen' in de vraagstelling van de opdracht? Heeft dat 'sleutelen' gevaar opgeleverd?

Met sleutelen wordt het proces bedoeld dat de overwegbeveiligingsinstallatie buiten bedrijf wordt gesteld door een 'sleutel-handeling'. Dit is letterlijk een sleutel die wordt omgedraaid. Door het activeren van de 'overwegsleutel' gaan de overwegbomen niet naar beneden en kan aan de installatie onderhoud gepleegd worden.

Op de SUNIJ-lijn wordt alleen in de nacht onderhoud uitgevoerd mocht het noodzakelijk zijn. Dit is altijd tijdens een buitendienststelling waarbij er geen tramvoertuigen in exploitatie zijn, waardoor de veiligheid gewaarborgd blijft. Bij de aannemer die ca 2 jaar het onderhoud en storingscoördinatie verzorgt, zijn er geen incidenten bekend ten gevolge van procedurefouten van werknemers met het "sleutelen" van overwegen op



de SUNIJ-lijn. De verwijzing die in de uitvraag zit is bedoeld de gegadigden uit te dagen andere oplossingen te kiezen om een overweginstallatie buiten bedrijf te stellen t.b.v. onderhoud dan de handmatige "sleutel procedure".

3. Is de verouderde bekabeling de oorzaak geweest van gevaarlijke situaties?

Nee, hiervan is geenszins sprake geweest. Indien er sprake is van een slechte verbinding zal de installatie veilig "buiten bedrijf" gaan, dat wil zeggen dat het sein op rood gaat, de spoorbomen automatisch neergelaten worden en een storingsmelder bij de verkeersleiding binnenkomt. De trambestuurders worden direct geïnformeerd en zullen de betreffende overweg stapvoets benaderen en de storingsdienst van de onderhoudsaannemer gaat direct ter plaatse. Hiermee worden eventuele risico's voor de omgeving voorkomen. Dit geeft wel doorstromingsproblemen, maar levert geen gevaar op.

4. In de opdrachtbeschrijving is er vaak sprake van het woord 'storingen'. Zijn dit storingen waarbij de slagbomen en seinen niet reageren op de aanwezigheid van de tram?

Zie vraag 3. Een storing betekent dat een installatie een foutmelding geeft en "veilig buiten bedrijf" gaat. De bomen blijven naar beneden, het sein gaat op rood, bestuurders worden geïnformeerd en er gaat een monteur naartoe.

5. Wat betekent "Bij de huidige Overwegbomen is de beveiliging voor het gemotoriseerd verkeer dan ook over het algemeen goed geregeld, terwijl de beveiliging voor het Langzaam verkeer nogal eens te wensen overlaat"? Houdt dit in dat de huidige installaties onveilig zijn voor langzaam verkeer?

Bij het ontwerpen van de overwegbeveiliging ca. 30 jaar geleden is er gekozen om voor gemotoriseerd verkeer de overweg te beveiligen met optisch en akoestisch signaal en overwegbomen. Voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) is gekozen om die met optisch en akoestisch signaal te waarschuwen voor een naderend tramvoertuig. Geaccentueerd moet worden dat deze keuze niet onveilig is. In de huidige aanbesteding is nadrukkelijk aandacht besteed aan langzaam verkeer. Conform de principes Duurzaam Veilig zijn alle kruisingen beveiligd met overwegbeveiliging in nauwe samenwerking met de Gemeente IJsselstein en Nieuwegein beoordeeld en waar nodig aangepast. In de nieuwe aanbesteding kiezen we ervoor ook een slagboom te realiseren voor de langzame verkeersdeelnemers. Dit is in de aanbesteding meegenomen waardoor de aangewezen overwegen van ons uit de meest veilige situatie krijgt. Dit past binnen het beleid van Standstill en Alarp. Hierbij is het belangrijk om te beseffen dat veiligheid voor een groot deel ook samenhangt met het gedrag van de verkeersdeelnemer.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,