


Vragen en opwaarderingen m.b.t. SB VRT-tramovergangen

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Er wordt op diverse plaatsen begroeiing gesnoeid i.v.m. de veiligheid. Hoe vaak gebeurt dat per jaar. Staat dit op vaste data in de agenda?	De eigenaren en daarmee de beheerders van de begroeiing zijn ieder verantwoordelijk voor hun eigen snoeiplan, e.e.a. is vastgelegd in contracten en de frequentie kan dus verschillen. De beheerders van PU en de gemeentes zitten elk kwartaal aan tafel om eventuele knelpunten te bespreken.
	2	Er staat dat we EUR 750.000 reserveren voor eventuele kosten. Over welke (niet gemeentelijke) kosten praten we dan?	Dat betreft bebording, het aanbrengen van markering (belijning en kruisvlakken) binnen de verantwoordelijkheid van de PU.
D66	3	Hoe kan het dat er al wel afstemming is geweest met de gemeente Nieuwegein rondom de plaatsing van de AHOB's, maar niet rondom de noodzaak van extra attentie verhogende maatregelen?	Deze afstemming heeft inmiddels plaatsgevonden, de maatregelen zijn bekend. Afspraken over de uitvoering worden momenteel gemaakt.
	4	Erkent de gemeente Nieuwegein de noodzaak van deze maatregelen niet?	Zie 3.
VVD	5	Goed dat de veiligheid zo serieus worden genomen, het is duidelijk dat de veiligheid gebaat is bij de 2 kruisingen die AHOBs krijgen (zoals genoemd in rapport en technische beantwoording van 22/11/23). Met name omdat het zicht hier niet op voldoende niveau gebracht kan worden wat de geprefereerde oplossing zou zijn. Is er ervaring met tramsystemen elders hoezeer deze oplossing het risico op aanrijdingen voldoende mitigeert?	In de gemeente IJsselstein zijn alle tram-wegkruisingen voorzien van overwegbomen, in Nieuwegein drie. Op geen van deze tram-wegkruisingen hebben in de afgelopen 5 jaar aanrijdingen plaatsgevonden. Op het sneltramtraject in Rotterdam Alexander waren tram-wegkruisingen in eerste instantie voorzien van verkeerslichten. Vanwege het grote aantal ongevallen zijn de meeste kruisingen later alsnog beveiligd met <u>spoorbomen</u> . Hierdoor daalde het aantal aanrijdingen aanzienlijk
	6	In het MIP wordt 750k gereserveerd voor investeringen, zijn er ook significante lange termijn gevolgen voor structurele kosten of onderhoud in het MOP?	Deze kosten zijn niet significant en zijn mee begroot in het MOP
	7	Hoe significant is de impact van bijvoorbeeld snelheidsverlagingen voor de tram voor reistijden en aantrekkelijkheid van de tram?	Het aantal plaatsen waar snelheidsverlaging nodig is, is beperkt. De impact op de reistijd is daardoor ook beperkt.
	8	Er wordt genoemd dat specifiek naar kruisingen in Utrecht en Nieuwegein is gekeken. Waarom niet naar IJsselstein?	Er is ook gekeken naar de kruisingen in IJsselstein.

			Omdat alle tram-wegkruisingen daar zijn voorzien van overwegbomen kunnen de maatregelen daar beperkt blijven tot het aanbrengen van kruismarkeringen op de kruisingen. Verder worden enkele voetgangersoversteken op haltes voorzien van tramwaarschuwingslichten.
SGP	9	Op pagina 2 van de SB lees ik tussen haakjes dat de voorstellen deels in aangepaste vorm zijn overgenomen. Wat moet ik me hierbij voorstellen? Waarvan is t.o.v. het voorstel van afgeweken?	<p>Dat gaat met name over de vorm van attentie verhogende maatregelen. Intergo stelde voor om naast verkeerslichten extra knipperende waarschuwingslichten met geluidssignalen te plaatsen. Geluidssignalen hebben voor gemotoriseerd verkeer weinig zin, en knipperende waarschuwingslichten zijn weinig specifiek. We hebben ervoor gekozen om in plaats daarvan J14-borden op een signaal-gele achtergrond met knipperende waarschuwingslichten toe te passen.</p> 
	10	Is de gereserveerde €750k naar verwachting voldoende voor de voorgestelde maatregelen? Of zijn hiervoor (structureel) meer middelen nodig?	De gereserveerde middelen zijn ruim voldoende, inmiddels is een detailbegroting gemaakt van de eigen kosten van PU en de kosten vallen ruim binnen de gereserveerd 750k.
CDA		<p><u>Opwaardeerverzoek:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - het CDA wil in gesprek over in hoeverre de gedeputeerde en opwaarderende partijen de minimale 'basis op orde', zoals benoemd in hoofdstuk 5, gerealiseerd willen zien bij de veiligheid van tramkruisingen; - Het afwegingskader (en de daaruit volgende maatregelen), komt voort uit de situatie zoals tot dan toe waargenomen kan worden met 	

		cijfers van 2009-2020. Echter zoals een ieder kan zien die in Nieuwegein komt, wordt daar enorm veel gebouwd. Daarnaast is de sprake van hogere snelheden en meer trams (vanaf 2023). De gevolgen van toename van inwoners, verkeersgebruikers en trams is nog niet meegenomen in het huidige afwegingskader. De vraag waar het CDA met de commissie en gedeputeerde over van gedachten wil wisselen, is, of dit afwegingskader aanpassing nodig heeft om goede beoordelingen te maken richting de toekomst.	
		De analyse in het afwegingskader leidt tot een beeld van voorzieningen die op elke tramkruising aanwezig zouden moeten zijn, als een ' basisniveau ' om een verkeersveilige trampassage mogelijk te maken. Het voorzien van (minimaal) deze elementen op elke tramkruising leidt er toe dat oorzaken voor onveiligheid worden weggenomen of minder frequent kunnen voorkomen. Het basisniveau van de vormgeving van een tramkruising bestaat uit zes elementen. De eerste daarvan is: <i>Op kruisingen met voetgangers en (brom)fietsers is minimaal een (tram)waarschuwinginstallatie aanwezig die weggebruikers met optische en akoestische signalen waarschuwt voor een naderende tram. Bij een scherpe hoek tussen trambaan en oversteek voor (brom)fietsers is een veilige berijdbaarheid van de overwegbevoering gewaarborgd.</i>	
	11	Op welk percentage van alle oversteekplaatsen / kruisingen in de gemeente Nieuwegein is een dergelijke tramwaarschuwinginstallatie aanwezig? Welk percentage in de gemeente Utrecht?	In Utrecht zijn 10 van de 12 oversteekplaatsen (83%) voorzien van tramwaarschuwinglichten. In Nieuwegein zijn 11 van de 14 oversteekplaatsen (79%) voorzien van tramwaarschuwinglichten. In IJsselstein zijn 2 van de 5 oversteekplaatsen (40%) voorzien van tramwaarschuwinglichten. Op vrijwel al deze locaties worden dit jaar worden dit tramwaarschuwinglichten aangebracht.
	12	Is er een plan van aanpak in de tijd uitgezet om dit basisniveau te realiseren? Over welke termijn hebben we het?	Plaatsing van TWI's in IJsselstein en AHOB's in Nieuwegein gaat dit jaar plaatsvinden.. Snoeiwerk en borden vindt dit jaar plaats. Aanpassingen aan VRI's in Utrecht en Nieuwegein staan grotendeels gepland voor 2024/2025. Momenteel worden daar afspraken over gemaakt met desbetreffende gemeentes (iedere gemeente moet haar eigen assets aanpassen).
	13	In voorgaande besprekingen in de commissie MM over dit onderwerp is extra aandacht gevraagd voor tramoversteekplaatsen nabij middelbare scholen (Anna van Rijn college). In het afwegingskader is dit niet terug te vinden. Wat is daarvan de reden? Kan dat alsnog plaatsvinden?	Naast de analyse van de situaties ter plaatse is ook gekeken naar het risicoprofiel van de tramwegkruisingen. Op de kruisingen nabij het Anna van Rijn college

			(Roerdomplaan, Jachtvalk, Harpij) heeft de afgelopen vijf jaar slechts één aanrijding plaatsgevonden (aanrijding met auto op Roerdomplaan). Het wordt daarom niet nodig geacht om (naast de voorgestelde maatregelen op de Roerdomplaan) aanvullende maatregelen te treffen
	14	Er worden verouderde onderzoeken aangehaald (rood licht negatie uit 2014 en ongevallen 2-7-2011) waar kennelijk deels het afwegingskader op gebaseerd is. Wat is daarvan de reden?	Het afwegingskader is niet gebaseerd op de oude onderzoeken maar op analyse van de actuele situatie. De oude onderzoeken zijn slechts gebruikt als achtergrondinformatie