



BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2019, NUMMER 155

| | |
|----------------|--|
| Datum | 16 juli 2019 |
| Van | College B&W |
| Behandeld door | J.H. Greeven |
| Doorkiesnummer | 030 - 28 68476 |
| E-mailadres | j.greeven@utrecht.nl |
| Kenmerk | 6588456 |
| Beleidsveld | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2019 nummer 155 van 10 juli 2019 over Stilleggen proefbedrijf Uithoflijn.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Inleiding

Naar aanleiding van publicaties over het tijdelijk stilleggen van het Proefbedrijf Uithoflijn heeft u onderstaande vragen gesteld. In onze beantwoording zullen wij u de feiten en afwegingen schetsen die u meer inzicht geven in de afwegingen die de Stuurgroep Uithoflijn heeft gemaakt. Om u meer zicht te geven op de situatie 'op straat' geven we u graag ook ter plaatse toelichting. We zullen u na afloop van het reces uitnodigen om met leden van de Stuurgroep een fietstocht of misschien zelfs tramrit te maken en stil te staan bij de verschillende locaties die het betreft.

Vraag 1

Wanneer precies werd besloten dat het proefbedrijf moest worden stilgelegd? Was de schouw een zwaardere ingreep of onderdeel van het reguliere testproces? Graag ontvangen wij een kopie van het advies van de ILT en de beslissing van de RUD.

Antwoord 1

Maandagavond 1 juli 2019 is besloten om het proefbedrijf stil te leggen. Dat is gebeurd nadat RUD ons verzocht had het proefbedrijf tot nader order te staken. Een kopie van de mailwisseling met ILT en RUD is bijgevoegd, onderaan deze beantwoording.

De schouw was geen onderdeel van het reguliere testproces. De provincie is sinds februari dit jaar wegbeheerder van het tracé Uithoflijn. Vanuit die nieuwe verantwoordelijkheid heeft de provincie een extern bureau de opdracht heeft gegeven tot een onderzoek naar de verkeersveiligheid.

Vraag 2

Zijn er concrete incidenten met andere verkeersdeelnemers geweest, waarbij de veiligheid in het geding was?

Antwoord 2:

Nee

Vraag 3

Op welk moment en op welke manier is uitvoering gegeven aan het besluit van de RUD?

Antwoord 3:

Vanaf dinsdagochtend 2 juli 2019 zijn er alleen ritten uitgevoerd op een afgeschermd deel van de trambaan, onder begeleiding van een testritleider en waar nodig verkeersregelaars.

Vraag 4

Hoeveel dagen lag het proefbedrijf (gedeeltelijk) stil?

Antwoord 4:

Tussen Koningsweg en P+R Science Park zijn 6 testdagen uit de planning gehaald. In die periode hebben er alleen technische testritten plaatsgevonden in een afgesloten omgeving. Dat wil zeggen dat er verkeersregelaars aanwezig waren voor aan- en afvoer van trams en een testritleider. Het baanvak waar de testritten plaatsvonden was verder geheel afgesloten voor overig verkeer. Dit overigens in overleg met de ILT. Na overleg met ILT op dinsdagmiddag 9 juli heeft het ILT de RUD geadviseerd om de beperkingen op te heffen. RUD heeft op woensdagochtend 10 juli toestemming gegeven om het proefbedrijf weer op te starten. Op donderdag 11 juli zijn we gestart met overbrengingsritten, zodat we maandag 15 juli weer verder kunnen met het testen van de beoogde dienstregelingen.

Vraag 5

Op welk(e) kruispunt(en) had het advies van de ILT betrekking?

Antwoord 5:

ILT adviseerde tot gedeeltelijke stillegging op basis van een eerste concept-rapport van Goudappel Coffeng. In dat concept-rapport werden enkele kruisingen aangeduid waar de verkeersveiligheid onvoldoende gegarandeerd zou zijn. Het betreft de volgende kruisingen die verband houden met het tramsysteem:

- Heidelberglaan*
- Kruising ter hoogte van halte Padualaan*
- Tram/Bus station halte UCC (daar waar de bus invoegt op de trambaan)*
- Kruising Jaarbeurszijde vlak voor halte Jaarbeursplein*

Daarnaast heeft het rapport bemerkings op nog een aantal andere kleinere punten langs het tracé.

In het uiteindelijke advies van ILT aan RUD van 9 juli wordt ook geadviseerd om de kruising met de Hoofddijk nader aandacht te geven. Die kruising zou veel intensiever worden gebruikt, dan waarvoor de kruising ontworpen lijkt te zijn. Daarnaast adviseert ILT een voortdurende monitoring en periodieke evaluatie van de veiligheid op alle kruisingen.

Vraag 6

Waren er op dit/deze kruispunt(en) al veel signalen van bewoners over de verkeersveiligheid?

En wat is er met deze signalen gedaan?

Antwoord 6:

Nee, behoudens de oversteken van de Heidelberglaan. Daarnaast hebben we wel signalen van bewoners gekregen over de kruisingen met de Weg tot de Wetenschap (Platolaan, Herculesplein). Over de oversteken op de Heidelberglaan is ook eerder door onze Uithofpartners aangegeven dat de verkeerslichten niet intuïtief werken voor de weggebruikers. Hiervoor werken we al aan een alternatieve regeling. Een aanpassing waarover enkele weken geleden besloten is die in de herfstvakantie uit te voeren.

Bij de kruisingen met de Weg tot de Wetenschap nemen we een aantal maatregelen om de kruising te verbeteren. Het gaat hier vooral over kruisende fietsstromen en niet zozeer om de oversteek van de trambaan.

De bevindingen in het concept-rapport waren nog niet getoetst aan de actuele stand. Bij gebrek aan dit inzicht welke maatregelen al in gang waren gezet, heeft ILT zich moeten baseren op een verouderde stand van zaken.

Vraag 7

Op welke delen van het traject kon het proefbedrijf niet plaatsvinden?

Antwoord 7:

Op de voor publiek toegankelijke delen van de trambaan, van Koningsweg tot en met P+R Science Park.

Vraag 8

Waarom moet de ILT hierom vragen? Wordt de duiding niet meteen met de ILT gedeeld?

Antwoord 8:

Ter voorbereiding op haar rol als beheerder heeft de Provincie Utrecht een verkeersveiligheid-audit aangevraagd. Deze schouw is daar een onderdeel van. In een gesprek tussen de provincie en ILT is het concept-rapport van de schouw ter sprake gekomen. Dit rapport zou definitief gemaakt worden na een workshop die gepland stond op 5 juli. ILT ontving het concept-rapport al eerder en had hierdoor geen context en toelichtende informatie. Hierdoor was het voor het ILT niet duidelijk dat al deze punten reeds in beeld waren en/of reeds opgelost.

Op 5 juli heeft de geplande workshop een definitief rapport van Goudappel Coffeng inclusief een reactienota van de provincie, gemeente en projectorganisatie opgeleverd. De safety board (van de provincie voor het tramsysteem) heeft vervolgens op maandag een advies aan ILT verstrekt op basis van deze definitieve documenten. ILT heeft dit advies dinsdag overgenomen. Bijgaand ontvangt u de betreffende stukken, zoals die door de provincie ook ter beschikking zijn gesteld aan Provinciale Staten.

Vraag 9

Heeft de ILT een advies opgesteld op basis van onvolledige informatie?

Antwoord 9:

Ja, zie ook antwoord 8. Het advies van ILT was gebaseerd op een eerste concept-rapport zonder nadere duiding, feedback van de wegbeheerders en actuele informatie. Hierdoor zijn de bevindingen in het concept-rapport anders gewogen dan in het definitieve rapport.

Vraag 10

Kan het college aangeven hoe de informatie-uitwisseling tussen ILT en projectorganisatie loopt in dit soort situaties? Graag een uitgebreide toelichting.

Antwoord 10:

De relatie tussen ILT en projectorganisatie verloopt via de beheerder (Provincie Utrecht) en heeft betrekking op de integrale safety case. Deze wordt door de projectorganisatie samengesteld in opdracht van de beheerder. De safety manager van de beheerder levert het dossier vervolgens op aan ILT.

In dit geval is een document opgevraagd in een proces dat zich afspeelt tussen ILT en beheerder en waar de projectorganisatie niet op was aangehaakt.

De reactienota op dat document is opgesteld door de projectorganisatie samen met medewerkers van gemeente en provincie. Met elkaar is onderbouwd dat er geen nieuwe bevindingen zijn geconstateerd. Afsproken met de ILT is dat de rapportage en reactienota onderdeel zullen worden van de integrale safety case.

Zie ook antwoord 8.

Vraag 11

Hoe kan het dat het stilleggen van het proefbedrijf geen gevolgen heeft voor de planning van ingebruikname?

Antwoord 11:

In het proefbedrijf worden vooral nog conditioneringsritten en testritten gereden, met name om de techniek van de assentellers en de wisselsturing te beproeven en verbeteren, zodat we de robuustheid van het tramsysteem op het vereiste niveau kunnen brengen. Het beperken van het proefbedrijf tot alleen besloten gedeelten van de trambaan had daardoor geen invloed op het kritieke pad van de planning. We hebben geschoven in de planning, maar de mijlpalen zijn niet beïnvloed.

Inmiddels bent u ook geïnformeerd dat op advies van de Stuurgroep Gedeputeerde Staten heeft besloten dat de ingebruikname op 29 juli 2019 niet haalbaar is, als gevolg van de technische beperkingen rondom met name de assentellers, waardoor de beschikbaarheid van het tramsysteem onvoldoende is om in bedrijf te gaan. Dat is niet beïnvloed door deze beperking. Ook zonder het tijdelijk stilleggen van het proefbedrijf was een ingebruikname op 29 juli niet mogelijk geweest. Voor de planning van de ingebruikname heeft deze kortdurende onderbreking geen gevolgen gehad.

Vraag 12

Zijn de problemen waardoor het proefbedrijf werd stilgelegd definitief opgelost? Zo ja, welke maatregelen zijn daarvoor getroffen? Zo nee, welke stappen worden dan genomen om de knelpunten wél op te lossen?

Antwoord 12:

De provincie heeft in samenwerking met de projectorganisatie en de gemeente alle bevindingen beoordeeld en vastgesteld dat er geen nieuwe feiten aan het licht zijn gekomen. Alle bevindingen zijn voorzien van een reactie en indien van toepassing een toelichting van de voorgenomen maatregelen tot aanpassing op kortere, dan wel langere termijn.

De verkeersveiligheid staat hoog in het vaandel van provincie en gemeente. Wij maken continu werk van het verder verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit is belangrijk in een dynamisch gebied waar met enige regelmaat veranderingen plaatsvinden in de ruimtelijke ordening.

Vraag 13

Kan het college per kruispunt aangeven welke knelpunten nog openstaan, waar maatregelen genomen zijn of waar nieuwe knelpunten aan het licht zijn gekomen? Graag per kruispunt een stand van zaken.

Antwoord 13:

Deze acties zijn terug te vinden in reactienota van de beheerder dat is toegevoegd aan het safety dossier. Deze is bijgevoegd. De stukken zijn geschreven door technische adviseurs en bestemd voor technische adviseurs en hebben daarmee geen bestuurlijk karakter.

Vraag 14

Welke afspraken zijn er gemaakt tussen de gemeente en de provincie over de communicatie rond het proefbedrijf?

Antwoord 14:

De communicatie over het proefbedrijf wordt gevoerd door de gezamenlijke projectorganisatie Uithoflijn. De projectorganisatie valt onder aansturing van Stuurgroep, Directieraad en integraal MT Uithoflijn, zodat directe afstemming tussen provincie en gemeente gewaarborgd is.

Vraag 15

Op welke wijze is de wethouder geïnformeerd over de beslissing van de ILT? Wat heeft de wethouder gedaan met deze informatie?

Antwoord 15:

De audit van ILT is aangevraagd door de beheerder. Pas op het moment dat ILT het advies uitbracht aan RUD (1 juli 2019) vernam de projectorganisatie van het bestaan en de inhoud van het concept-rapport. De planning van de beheerder was om de bevindingen van de schouw op 5 juli te bespreken en van duiding te voorzien tijdens een workshop met de overige wegbeheerders.

Op 2 juli heeft de projectorganisatie de Stuurgroep en daarmee de wethouder geïnformeerd over de ontstane situatie. Op die datum vond ook een overleg met ILT plaats om het proces te bespreken om tot nadere duiding te komen. Op woensdag 3 juli geeft de projectorganisatie aan dat het concept-rapport geen feiten naar boven brengt die niet reeds in beeld waren bij de projectorganisatie en waar in veel gevallen reeds actie op was ondernomen of gepland te ondernemen. Met ILT wordt een gesprek gepland op 9 juli om de bevindingen van de projectorganisatie en wegbeheerders inhoudelijk te bespreken.

Vervolgens heeft de wethouder op 5 juli contact gehad met de gedeputeerde. Gegeven het geplande overleg tussen de projectorganisatie (onze gezamenlijke verantwoordelijkheid) en de wegbeheerder (provincie) is samen afgesproken dat overleg en de uitkomsten daarvan nog af te wachten, om daarna samen te kunnen communiceren. De afspraak is immers in het kader van samen sturen om raad en staten gelijktijdig te informeren. Wethouder en gedeputeerde hadden reeds opdracht gegeven om die communicatie al vast voor te bereiden. Na 9 juli zou duidelijk zijn of de beperkingen van langere duur zou zijn en daarmee mogelijk wel invloed zou krijgen op de planning.

Tijdens het gesprek met het ILT op 9 juli publiceerde het AD een artikel over de gedeeltelijke stillegging. Raad en staten zijn vervolgens direct na afronding van het gesprek met het ILT geïnformeerd over de laatste stand van zaken.

Vraag 16

Heeft de wethouder overwogen de raad direct te informeren? Zo ja, waarom heeft de wethouder dat niet direct gedaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16:

Ja, dit is overwogen, zie ook antwoord 15.

De redenen die ten grondslag lagen aan de keuze voor communicatie na 9 juli waren de volgende:

- Het besluit van ILT was gebaseerd op een concept-rapport zonder duiding of toelichting op de laatste stand van zaken.*
- De bevindingen waren niet nieuw.*
- Er een reële verwachting was dat procesafspraken met ILT zouden leiden tot spoedig opheffen van de beperkingen (wat ook is gebeurd).*
- De veiligheid was niet in het geding.*
- De stillegging had geen invloed op de planning.*
- De stillegging had geen invloed op het besluit over het in exploitatie gaan op 29 juli.*

Op basis van bovenstaande is besloten om te communiceren na het gesprek met ILT op dinsdag 9 juli, zodat raad en staten gelijk van goede duiding voorzien konden worden. Na dat overleg zou duidelijk zijn of de ILT de reactie van de projectorganisatie deelde en of er inderdaad geen gevolgen voor de planning zouden komen.

Achteraf gezien was het beter geweest om de stuurgroep formeel en fysiek bij elkaar te roepen om zo een gezamenlijke afweging te maken en de voor- en nadelen in breder perspectief te wegen. Wij vinden het vervelend dat u het nieuws uit de krant heeft moeten vernemen en begrijpen uw wens om hierover direct geïnformeerd te worden. Wij zullen dit bij onze toekomstige afwegingen betrekken en sneller kiezen voor een korte tussenmemo, voorafgaand aan het verkrijgen van een volledig(er) beeld.

Vraag 17

Kan het college aangeven hoe het kan dat deze berichtgeving wel in de media is verschenen en niet aan de raad is toegezonden?

Antwoord 17:

Nee. De media zijn niet door ons geïnformeerd.

Vraag 18

Is het college bereid deze vragen voor dinsdag 16 juli a.s. te beantwoorden?

Antwoord 18:

Bij het binnenkomen van de schriftelijke vragen is ten onrechte aangenomen dat behandeling in het college van 16 juli tijdig genoeg was om tegemoet te komen aan uw verzoek. Dit betekent dat onze inspanningen ook daarop gericht zijn geweest. Dit blijkt bij nadere lezing niet juist te zijn geweest, waarvoor excuus.

Wij hebben de beantwoording op 16 juli vastgesteld en na afstemming met de provincie verzonden.

BIJLAGEN VRAAG 1:

Mail van ILT met advies aan RUD (geanonimiseerd)

Van: xxx (ILT)

Verzonden: maandag 1 juli 2019 16:33

Aan: yyy (RUD)

CC: zzz (safety manager trambedrijf Provincie Utrecht), ...

Onderwerp: rapportage Goudappel Coffeng, advies om tot nader order het proefbedrijf te staken

Beste yyy,

Onlangs hebben wij het conceptrapport van Goudappel Coffeng ontvangen met hun analyse van de verkeersveiligheid van de Uithoflijn. Daarin zitten veel constateringen die samen een zorgwekkend beeld geven.

Onze advies aan jou is om het proefbedrijf tot nader order te staken. De beheerder (of de safety board) moet aangeven wat er met de geconstateerde risico's gebeurt, welke maatregelen genomen zijn en onderbouwen waarom het geheel in ieder geval acceptabel is om het proefbedrijf weer door te laten gaan.

Ik heb van zzz begrepen dat a.s. donderdag een bijeenkomst is van de safety board om het rapport te bespreken.

Je kan mij (of ...) morgen natuurlijk even bellen voor een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

xxx

Senior Inspecteur

.....
Rail infra en materieel/ Marktvenster rail en luchtvaart

Vergunningverlening

Inspectie Leefomgeving en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M ...

E ...

Mail van RUD aan safety manager trambedrijf Provincie (geanonimiseerd)

Van: yyy (RUD)

Verzonden: maandag 1 juli 2019 21:48

Aan: zzz (safety manager trambedrijf Provincie Utrecht)

CC: xxx (ILT); ...

Onderwerp: FW: rapportage Goudappel Coffeng, advies om tot nader order het proefbedrijf te staken

Beste zzz,

Het advies van ILenT naar aanleiding van het rapport van Goudappel heb je ook per mail ontvangen. Hierbij verzoek ik GS/ TBO het Proefbedrijf van de Uithoflijn tot nader order te staken.

Ik heb op het moment een week vakantie. De twee vergunningen voor de indienstelling van de Uithoflijn zullen worden opgeschort. Mogelijk dat ik deze week nog terugkom om een en ander in een besluit te formaliseren.

Zoals je hebt gelezen geeft ILenT in haar advies aan dat beheerder (of de safety board) moet aangeven wat er met de geconstateerde risico's gebeurt, welke maatregelen genomen zijn en onderbouwen waarom het geheel in ieder geval acceptabel is om het proefbedrijf weer door te laten gaan.

Graag een bevestiging dat het Proefbedrijf wordt gestaakt.

Mvg yyy



Schriftelijke vragen Stilleggen proefbedrijf Uithoflijn

Marijn de Pagter (VVD), Rick van der Zweth (PvdA), Sander van Waveren (CDA), Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren), Ismail el Abassi (DENK), Tim Homan (Student & Starter), Tim Schipper (SP), Henk van Déun (PVV), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht), Susanne Schilderman (D66), Thijs Weistra (GL), Jan Wijmenga (CU)
d.d. 9 juli 2019

Op dinsdag 9 juli bleek dat de proefritten van de Uithoflijn enkele dagen zijn stilgelegd op last van de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De veiligheid op enkele oversteekplaatsen zou in gevaar geweest zijn.

Na de berichtgeving op de website van het AD/UN stuurde de wethouder Mobiliteit een memo met kenmerk 6583090. De raadsfracties vragen zich af waarom het college de raad hier niet direct over geïnformeerd heeft, zoals dat een week eerder wél met nieuwe informatie over het project werd gedaan. De raadsfracties hebben een aantal vragen die niet beantwoord zijn in het memo.

1. Wanneer precies werd besloten dat het proefbedrijf moest worden stilgelegd? Was de schouw een zwaardere ingreep of onderdeel van het reguliere testproces? Graag ontvangen wij een kopie van het advies van de ILT en de beslissing van de RUD.
2. Zijn er concrete incidenten met andere verkeersdeelnemers geweest, waarbij de veiligheid in het geding was?
3. Op welk moment en op welke manier is uitvoering gegeven aan het besluit van de RUD?
4. Hoeveel dagen lag het proefbedrijf (gedeeltelijk) stil?
5. Op welk(e) kruispunt(en) had het advies van de ILT betrekking?
6. Waren er op dit/deze kruispunt(en) al veel signalen van bewoners over de verkeersveiligheid? En wat is er met deze signalen gedaan?

Het AD/UN schrijft, op basis van contact met de ILT, dat er op het gehele traject geen proefbedrijf kon plaatsvinden. In het memo stond echter dat er wel ritten konden plaatsvinden op het traject tussen Utrecht Centraal en de Koningsweg. Graag ontvangen we hierover uitsluitel.

7. Op welke delen van het traject kon het proefbedrijf niet plaatsvinden?

In het memo staat: "ILT heeft de bevindingen van de schouw ontvangen zonder eerst een nadere duiding te vragen van de projectorganisatie".

8. Waarom moet de ILT hierom vragen? Wordt de duiding niet meteen met de ILT gedeeld?

9. Heeft de ILT een advies opgesteld op basis van onvolledige informatie?

10. Kan het college aangeven hoe de informatie-uitwisseling tussen ILT en projectorganisatie loopt in dit soort situaties? Graag een uitgebreide toelichting.

Verder staat in het memo dat dit alles "overigens geen invloed op de planning" heeft.

11. Hoe kan het dat het stilleggen van het proefbedrijf geen gevolgen heeft voor de planning van ingebruikname?

12. Zijn de problemen waardoor het proefbedrijf werd stilgelegd definitief opgelost? Zo ja, welke maatregelen zijn daarvoor getroffen? Zo nee, welke stappen worden dan genomen om de knelpunten wél op te lossen?

13. Kan het college per kruispunt aangeven welke knelpunten nog openstaan, waar maatregelen genomen zijn of waar nieuwe knelpunten aan het licht zijn gekomen? Graag per kruispunt een stand van zaken.

Informatievoorziening

In het memo schrijft de wethouder Mobiliteit dat de raad "tussentijds" wordt geïnformeerd, "aangezien er (...) minder trams reden en er hierover berichten in de media verschijnen". De fracties vragen zich af waarom de wethouder de raad niet direct na het advies van de ILT over het stilleggen heeft geïnformeerd.

14. Welke afspraken zijn er gemaakt tussen de gemeente en de provincie over de communicatie rond het proefbedrijf?

15. Op welke wijze is de wethouder geïnformeerd over de beslissing van de ILT? Wat heeft de wethouder gedaan met deze informatie?

16. Heeft de wethouder overwogen de raad direct te informeren? Zo ja, waarom heeft de wethouder dat niet direct gedaan? Zo nee, waarom niet?

17. Kan het college aangeven hoe het kan dat deze berichtgeving wel in de media is verschenen en niet aan de raad is toegezonden?

18. Is het college bereid deze vragen voor dinsdag 16 juli a.s. te beantwoorden?