ProRail

Gemeente Utrecht
T.a.v. wethouder E Eerenberg
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

Datum	08-02-2022	Behandeld door	Theo Stoop
Uw kenmerk		Telefoonnummer	[redacted]
Ons kenmerk	22/004/PRRN/TS		
Onderwerp	Advies trappen Moreeslebrug	E-mail	Theo.stoop@prorail.nl
Bijlage			

Projecten
Regiodirectie,
Regio Randstad Noord

Bezoekadres
De Ruyterkade 4
1013 AA Amsterdam

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte wethouder Eerenberg, beste Eelco,

De Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal is in 2016 opgeleverd. Een aantal jaren daarvoor was het idee ontstaan om aan de brug trappen naar de perrons te realiseren. Op 18 december 2013 heeft het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu in een beschikking subsidie verleend aan de gemeente Utrecht om de trappen te realiseren. Latere realisatie van de trappen is bij de bouw van de brug mogelijk gemaakt maar de trappen zijn zelf niet gebouwd. De gemeente Utrecht heeft daarop ProRail verzocht te onderzoeken of deze trappen naar de treinperrons te realiseren zijn. Vanaf 2019 zijn daarom studies gedaan naar de mogelijkheden voor en de realisatie van trappen, waaronder verschillende loopstroomonderzoeken, een verdieping op het ontwerp en een juridische en planologische verkenning. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de trappen niet nodig zijn om veiligheidsrisico's als gevolg van de reizigersgroei in de stationshal te voorkomen. Wel komt de veiligheid op de trappen zelf als belangrijk punt naar voren.

Uit het loopstromenonderzoek blijkt dat er bij realisatie van de trappen en daardoor de toename aan gebruikers van de brug geen veiligheidsrisico's ontstaan op de brug zelf. Wel is er een gerede kans dat er in de toekomst bij een aantal trappen op drukke momenten in de spits veiligheidsrisico's voor reizigers kunnen ontstaan. Dit is voor NS en ProRail een reden geweest om niet zonder meer de voorbereidingsfase met een positief besluit af te ronden en te starten met de verdere planuitwerking. Voordat deze stap gezet kan worden willen wij eerst op basis van de nu beschikbare informatie de gemeente adviseren over de vervolgrichting.

<u>Expert sessie 17 december 2021</u>
Op 17 december heeft een inhoudelijke sessie met experts van NS en ProRail plaatsgevonden waarin nog eens met een frisse blik en kennis van zaken naar dit vraagstuk is gekeken. Hierbij was ook de gemeente Utrecht vertegenwoordigd. Daarin is rekening houdend met de historie van dit dossier en kijkend naar de

toekomstige groei en ontwikkeling van de stad Utrecht een sterkte/zwakte analyse gedaan. In deze sessie zijn drie besluitvormingsrichtingen naar voren gekomen: (1) geen trappen aanleggen tussen brug en perron, (2) trappen aanleggen met terugvalscenario en (3) nader onderzoek doen naar de trappen of andere ontsluitingsmogelijkheden voor het station. Deze besluitvormingsrichtingen zijn daarna inhoudelijk verder uitgewerkt en onderbouwd, waarna wij op directie niveau besloten hebben tot onderstaand advies aan de gemeente Utrecht.

Advies

De groei van het aantal reizigers tussen 2030 en 2040 die gebruikmaken van Utrecht Centraal zorgt voor toenemende druk op de huidige in- en uitgangen van het station aan zowel de Jaarbeurs- als de centrumzijde. Dit rechtvaardigt een logische extra rechtstreekse route van en naar het station, waarbij deze additionele ontsluiting de gewenste aanvullende transfercapaciteit biedt. Dit zal naar verwachting enerzijds een positief effect geven op de drukte bij de in- en uitgangen van de terminal. Anderzijds blijkt uit de loopstroomonderzoeken die wij door bureau InControl hebben laten uitvoeren dat er een kans bestaat dat het, naar verwachting ergens tussen 2035-2040, op bepaalde momenten in de ochtendspits té druk wordt op de trappen, zodat zich dan mogelijk een onveilige situatie voordoet op (een deel van) de trappen. Dit vindt plaats wanneer er bij een grote stroom reizigers die de trap opgaan er tegelijkertijd veel instappers de trap af willen.

Echter, wij zien ook dat de uitkomsten van het onderzoek met de nodige onzekerheden gepaard gaan. Reizigersprognoses op basis van Welvaart en Leef Omgeving cijfers (WLO) laten zich niet 1 op 1 vertalen in voorspellingen over het gedrag van mensen, welke routes zij kiezen en hoe ze zich spreiden bij grote drukte. Loopstroom onderzoeksbureau InControl verwacht daarnaast van de dagelijkse reizigers ook anticiperend gedrag in geval het (te) druk is op de trappen. Vanwege dit gegeven, in combinatie met de mate van onzekerheid in het precieze tempo van de extra woning- en kantorenbouw aan met name de zuidwestzijde van het station, is het onduidelijk of knelpunten zich daadwerkelijk in de toekomst zullen voordoen.

Gezien het belang van de trappen voor station Utrecht Centraal en de verwachte verbetering van de reizigersbeleving stelt ProRail voor om tot realisatie van de trappen over te gaan. Daarbij maken wij een belangrijke kanttekening. Op basis van het huidige ontwerp van de trappen met bijbehorende spoorse voorzieningen zien wij op dit moment geen mitigerende maatregelen voor het genoemde veiligheidsrisico. Zo is het verbreden van de trappen binnen de bestaande constructie van de brug niet mogelijk en zal de inzet van bijvoorbeeld crowd-management geen afdoende maatregel zijn. Dat betekent dat wij in het geval dit knelpunt zich voordoet het uit gebruik nemen en in het uiterste geval verwijderen van de trappen als enige mogelijkheid zien om dat knelpunt te kunnen oplossen en een veiligheidsrisico te voorkomen. Omdat dit een vergaande ingreep is, is goede monitoring van het aantal

reizigers dat gebruik maakt van de trappen een randvoorwaarde voor het aanleggen ervan.

Concreet adviseert ProRail daarom om de trappen aan te leggen onder de twee voorwaarden dat er monitoring van drukte plaatsvindt en dat de gemeente zich realiseert dat het weer uit gebruik nemen van de trappen een uiterste consequentie zal zijn wanneer de drukte op de trappen zodanig is dat veiligheidsrisico's voor reizigers ontstaan.

Om dat te kunnen doen zijn heldere afspraken tussen gemeente en ProRail/IenW nodig over onder andere:

- Het ontwerp van de trappen, waarbij de mogelijkheid tot het uit gebruik nemen en verwijderen in de toekomst is meegenomen.
- Het kader waarbinnen de monitoring van de drukte op de trappen plaatsvindt en vaststellen wanneer de drukte zodanig is dat ProRail en gemeente in overleg treden over het uit gebruik nemen van de trappen om veiligheidsrisico's te voorkomen.
- Verdeling van de (meer)kosten voor het ontwerp, de bouw en aanleg van de trappen en het aanpassen van de Moreelsebrug (wayfinding voor reizigers etc).
- Kosten voor beheer en onderhoud van de trappen
- Kosten voor terugbrengen naar de huidige situatie agv verwijderen trappen.

<u>Vervolg</u>
Als de gemeente Utrecht het advies overneemt en ProRail opdracht geeft tot realisatie van de trappen dan is het belangrijk om de communicatie hierover gezamenlijk goed af te stemmen, zowel richting de Raad als richting de media.

In het bestuurlijk overleg van ProRail en gemeente Utrecht, nu gepland in februari, gaan wij graag met u in gesprek om dit advies nader toe te lichten

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Harro Homan
Regiodirecteur Randstad Noord