Bijlage: Memo stand van zaken treintrappen Moreelsebrug

Aanleiding
De Moreelsebrug is in 2016 opgeleverd. In het Masterplan Stationsgebied uit 2003 was de brug zuidelijker dan de huidige locatie bedacht. In de uitwerking van het ontwerp bleek een locatie waarbij de koppen van de treinperrons als funderingsmogelijkheid gebruikt konden worden veel voordelen te hebben. Later ontstond hierbij het idee om ook trappen naar de perrons te realiseren, waarvoor ook subsidie vanuit het Rijk is verleend. Bij de bouw van de brug is latere realisatie van de trappen mogelijk gemaakt, maar zijn de trappen zelf niet gebouwd.

Vanuit de raad is verzocht te onderzoeken of deze trappen naar de treinperrons te realiseren zijn. Zoals is toegelicht in de vorige raadsbrief moeten er, voordat daarover een besluit genomen kan worden, verschillende stappen gezet worden. In de brief zijn de volgende stappen aangekondigd:

1. Verdieping aanbrengen in het ontwerp
2. Het uitvoeren van aanvullende loopstromenonderzoeken
3. Verkennen van de juridische en planologische procedures

De afgelopen periode hebben we deze studies en verkenningen uitgevoerd. Uit de loopstroomonderzoeken blijkt dat de trappen niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid in de OV-terminal. Daarmee kan voor de bouw van de trappen geen beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan. Hier staat tegenover dat ze wel nut hebben vanuit het perspectief van de reiziger. Het betreft hier een complex comfort- versus capaciteitsvraagstuk dat invloed heeft op de structuur van het stationsgebied. Alle partijen willen voorkomen dat iets aangelegd wordt dat in de toekomst tot problemen kan leiden.

Hieronder lichten we de uitkomsten van de verschillende studies en verkenningen toe, om daarna in te gaan op de financiële dekking (4) en de vervolgstappen (5). Onderdeel van de vervolgstappen is dat we een besluit moeten nemen of de trappen daadwerkelijk gerealiseerd worden.

1. Uitkomsten verdiepingsstudie ontwerp
In het Definitief Ontwerp (2013) voor de Moreelsebrug zijn de trappen reeds ontworpen. Daarin zijn echter de spoorse- en stationsgebonden voorzieningen, zoals toegangspoortjes naar de perrons, kaartverkoopautomaten, bewegwijzering en reisinformatie, niet meegenomen. De architect van de brug heeft een aanvullende studie uitgevoerd naar inpassing van deze onderwerpen. Er zijn twee varianten voor het plaatsen van de OV-chipkaartpoortjes onderzocht: op de brug bovenaan de trappen, en op de perrons. De inpassing van poortjes aan de kopse kanten van de brug is uitgesloten omdat deze tot te veel aantasting van de interwijkfunctie leidt. De brug is dan alleen toegankelijk via de poortjes en met een OV-pas. Ook is deze variant praktisch lastig uit te voeren. Van de twee onderzochte varianten blijkt het plaatsen van de poortjes op de perrons het meest wenselijk te zijn. Er blijkt voldoende ruimte op de perrons en het is ook voor de architectonische kwaliteit van de brug de beste oplossing. Wel ontstaat er een risico dat fietsen op en aan de brug gestald worden. Zonder handhaving zorgt dit voor een rommeliger beeld van de brug en mogelijk gevaarlijke situaties.



Afbeelding: Impressie OV-chippoortjes en trappen spoor 8-9 (Bron: Cepezed)



Afbeelding: Impressie bewegwijzering op de brug spoor 8-9 (Bron: Cepezed)

2. Uitkomsten aanvullende loopstromenonderzoeken

Om als college van B&W gebruik te kunnen maken van de afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan voor de bouw van de trappen, dient aangetoond te worden dat niet langer veilige loopstromen in de OV-terminal en op de treinperrons duurzaam gegarandeerd kunnen worden.

In aanvullende loopstromenonderzoeken hebben ProRail en NS gezamenlijk onderzocht of dit aan de orde is en wat het effect is van het nieuwe ontwerp op transfercapaciteit en veiligheid. Hierover hebben zij een gezamenlijk advies (concept voorkeursbesluit NS en ProRail) opgesteld.

De twee voornaamste onderzoeksbevindingen uit de loopstromenonderzoeken zijn:

1. Uit het loopstromenonderzoek blijkt dat er voor een veilige afhandeling van treinreizigers tot minimaal 2040 GEEN noodzaak is voor het realiseren van de trappen. De capaciteit van de centrale hal kan de verwachte groei aan.
2. In de toekomst (vanaf enig moment in de periode 2030-2040) bestaat er kans dat er veiligheidsrisico's ontstaan op de trappen naar de Moreelsebrug door het aantal reizigers dat er gebruik van gaat maken.

Toelichting mogelijke veiligheidsrisico's

De verwachting is dat het aantal gebruikers van de brug en de nieuwe trappen naar de perrons in de toekomst toeneemt. Dit gebeurt met als gevolg van de gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest (Merwedekanaalzone, Beurskwartier) en de groei van het aantal inwoners daar. Door deze toename kan het ten opzichte van de capaciteit van trappen te druk worden op de trappen en kunnen er veiligheidsrisico's ontstaan. Als de veiligheidsrisico's te groot worden, zullen er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. In het uiterste geval kunnen de trappen 1-richtingsverkeer worden of zelfs gesloten en weggehaald moeten worden. Of de trappen tussen 2030 en 2040 daadwerkelijk gevaarlijke situaties gaat opleveren is onzeker. Dit hangt niet alleen af van reizigersprognoses, maar bijvoorbeeld ook van het gedrag van mensen. Welke route wordt gekozen en hoe spreiden zij zich bij grote drukte? Daarnaast is bij het bepalen van het aantal reizigers nog niet van een mogelijk tweede intercitystation bij Lunetten-Koningsweg uitgegaan. Dit zuidwestelijke intercitystation zal naar verwachting een dempend effect hebben op het aantal reizigers dat gebruik maakt van Utrecht Centraal.

Over deze uitkomsten zijn we met NS en ProRail in gesprek getreden. De conclusie van ProRail is dat 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. Gezamenlijk hebben we de conclusie getrokken de trappen gerealiseerd kunnen worden, mits er afspraken gemaakt worden de monitoring van de drukte en 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.

We kunnen nu samen met ProRail de voorbereidingsfase van het project afronden. Dat betekent dat ProRail een globale kostenraming en planning voor de treintrappen gaat opstellen en dat we afspraken maken over het publiek-rechtelijk vervolgproces.

3. Uitkomst juridische verkenning

In de juridische verkenning is onderzoek gedaan naar de publiekrechtelijke en de privaatrechtelijke stappen die nodig zijn indien we besluiten de trappen naar treinperrons te realiseren.

Publiekrechtelijk
Omdat er uit het loopstromenonderzoek blijkt dat er vanuit veiligheid geen noodzaak voor de bouw van trappen is, zal een nieuwe juridische planologische procedure doorlopen moeten worden. Tegen dit besluit is beroep mogelijk. Het is naar onze mening daarbij aannemelijk dat het belang van een goede ruimtelijke ordening (zoals verbeterde looproutes en meer comfort voor reizigers) zwaarder zal wegen dan privaatrechtelijke belangen.

Privaatrechtelijk
Op basis van eerdere privaatrechtelijke afspraken was het mogelijk dat er een conflict zou kunnen ontstaan met Klépierre. De eigenaar van winkelcentrum Hoog Catharijne is van mening dat de bouw van trappen strijdig is met afspraken uit een overeenkomst die in 2008 met de gemeente is gesloten. Hierin is ten behoeve van de herstructurering van het Stationsgebied afgesproken dat de voormalige Stationstraverse gesloopt mocht worden. Dit onder de voorwaarde dat de nieuwe OV-terminal via één route zou aansluiten op het nieuwe Hoog Catharijne. Zonder deze afspraak was het niet mogelijk geweest om het stationsgebied te ontwikkelen tot zijn huidige vorm. We hebben overleg gevoerd met Klépierre een mogelijk conflict te voorkomen. De inhoud van de afspraken is opgenomen in de vaststellingsovereenkomst en hebben we toegelicht in de raadsbrief.

4. Financiële dekking

De Moreelsebrug is mede dankzij financiering vanuit de Rabobank en subsidies gerealiseerd. Eind 2013 is door het Rijk aan ProRail een zogeheten MIRT subsidie verleend voor de bouw van de trappen. Een deel van de subsidie is ingezet bij de bouw van de brug om het later toevoegen van trappen mogelijk te maken. Een deel is nog beschikbaar voor de bouw van de trappen. Ook vanuit een provinciale subsidie voor de bouw van de brug (VERDER bijdrage) aan de gemeente is nog een deel beschikbaar voor de bouw van de trappen.

Deze subsidiebeschikkingen zullen naar verwachting niet afdoende zijn. Daarom is ook gemeentelijke dekking voor de realisatie van de trappen nodig. In de grondexploitatie stationsgebied is dekking beschikbaar voor de realisatie van perronontsluitingen via de Moreelsebrug. Gebleken is dat de extra studies leiden tot hogere plankosten. Daarnaast zijn de de ramingen voor bouw van de trappen zijn herijkt om recht te doen aan de stijgende grondstofprijzen van de afgelopen jaren. In de actualisatie van de grondexploitatie 2022 worden de actuele kostenramingen voor de realisatie van trappen verwerkt. De actuele grondexploitatie wordt bij het Meerjarenperspectief Ruimte 2022 ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

5. Planning en vervolg

De volgende stap die we gaan zetten is het gezamenlijk met NS en ProRail bestuurlijk vastleggen van de ontwerpuitgangspunten en de afspraken over de mogelijke veiligheidsrisico’s. Voordat we dat kunnen doen gaat ProRail nog aan de slag met het opstellen van een bijgewerkte planning en gaan we met hen en de NS is gesprek over de financiële verdeelsleutel van de spoorse voorzieningen. Na het zetten van deze stap bereiden we een voorstel tot het aanleggen van de trappen voor.

Indien we besluiten de trappen te realiseren kan de planologische procedure starten, wordt het ministerie op de hoogte gebracht van de nieuwe planning en kan ProRail aan de slag het uitwerpen van het ontwerp van de treintrappen en met de voorbereiding op de aanbesteding. Zoals hierboven beschreven moet er een aantal vragen beantwoord worden voordat we dit besluit kunnen nemen.