

Verslag technische bijeenkomst wensen en bedenkingen procedure Moreelsebrug

Datum 14 april 2022
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, mw. S. Schilderman, de wethouder, dhr. E. Eerenberg, de leden, dhr. D-J. van Vliet (D66), dhr. H. Bakker (D66), dhr. D. Nuijten (D66), dhr. E. Essabiri (DENK), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), mw. M. Vermeulen (GroenLinks), mw. M. Hellevoort (GroenLinks), mw. L. Bode (Volt), mw. A. Oudejans (Student&Starter), dhr. T. Schipper (SP), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. K. de Haan (Bij1), dhr. H. Stellinga (CDA), dhr. B. van Steeg (CDA), mw. H. Assen (PvdA), dhr. M. Spil (Stadsbelang Utrecht), mw. B. Chirino (ChristenUnie), de commissiegriffier, dhr. F. de Kok, mw. T. Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied), dhr. M. Bijl (Projectleider), dhr. M. Ysbrandy (Juridisch adviseur). Voorts aanwezig enkele medewerkers.

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Vaststellingsovereenkomst met Klépierre

De voorzitter geeft de gebiedscoördinator Stationsgebied het woord.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) gaat in op de vaststellingsovereenkomst met Klépierre over de trappen aan de Moreelsebrug.

Waar staan we vandaag?

Het gaat nu over de vaststellingsovereenkomst voor de trappen. Toen de commissie de raadsbrief hierover ontving, heeft de commissie ook twee andere raadsbrieven ontvangen. De ene ging over fietsparkeren en de andere over de doorverkoop van de kantoren. Deze onderwerpen worden nu niet behandeld.

Het nemen van het besluit voor de aanleg van de trappen is een mijlpaal. Het college heeft de bevoegdheid om de overeenkomst aan te gaan maar omdat dit een zwaarwegend besluit is heeft het college besloten om een en ander via een voorhangprocedure met de commissie te delen. Hierdoor is het mogelijk om wensen en bedenkingen in te dienen. Het college zal vervolgens middels een raadsbrief reageren op de wensen en bedenkingen. Deze kan dan indien gewenst geagendeerd worden voor commissiebehandeling. Tot slot gaat het nu alleen om het besluit om met Klépierre tot een overeenkomst te komen. Het betreft nog niet het besluit om de trappen ook daadwerkelijk aan te gaan leggen. Dit besluit zal eind van dit jaar, begin volgend jaar aan de commissie worden voorgelegd.

De heer Te Hoonte (VVD) begrijpt dat het nu niet gaat over fietsparkeren. Gekoppeld aan de verkoop van de kantoren is de afspraak gemaakt dat er 1500 extra fiets parkeerplekken komen.

5 **Mevrouw Kalsbeek** (Gebiedscoördinator Stationsgebied) zegt dat het besluit over de kantoren over andere kantoren gaat dan de kantoren Gildeveste. De kantoren Gildeveste, het oude Rabobank kantoor, zit niet in het besluit over de doorverkoop van kantoren aan een nieuwe eigenaar.

10 **De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat dit niet helder uit de stukken blijkt.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) legt uit dat in de raadsbrief over de kantoren een plaatje zat waarin was aangegeven welke kantoren in de deal zaten. Hierin is nadrukkelijk opgenomen dat Gildeveste hier niet bij zit.

15 **De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt waar de 1500 extra fiets parkeerplekken nu dan aan hangen.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) antwoordt dat die aan de instemming hangen met betrekking tot de andere kantorenverkoop. Deze hangen niet aan Gildeveste.

20 **De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt waar het parkeren voor de kantoren Gildeveste komt.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) antwoordt dat Klépierre nog geen toestemming heeft gevraagd om de kantoren door te verkopen aan een derde partij. Op het moment dat toestemming wordt gevraagd kunnen afspraken worden gemaakt over fiets parkeren.

25 **De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt waar het parkeren voor de kantoren Gildeveste komt als er fiets parkeren op die plek komt.

30 **De voorzitter** concludeert dat dit uitgezocht gaat worden. Bij de kantoren Gildeveste zal teruggekomen worden op het fiets parkeren.

De heer Dekkers (GroenLinks) geeft aan dat hij van te voren een vraag heeft gesteld over fiets parkeren.

35 **De voorzitter** concludeert dat hier straks op terug wordt gekomen.

Stand van zaken trappen Moreelsebrug

40 **De heer Bijl** (Projectleider) staat kort stil bij de geschiedenis van de Moreelsebrug. In 2003 is de wens uitgesproken om een extra verbinding over het spoor te realiseren. In 2012/2013 vond het werkproces rondom de Moreelsebrug plaats en toen kwam naar voren wat de meest geschikte locatie voor die brug zou zijn. Deze werd gepositioneerd boven op de koppen van de treinperrons. Tijdens het ontwerpproces is toen rekening gehouden met de trappen maar deze zijn toen niet gerealiseerd. Sinds 2016 is de brug in gebruik als interwijkverbinding. De raad heeft in het verleden een motie ingediend om de trappen te realiseren. Er is toen teruggekoppeld dat de trappen nog niet gerealiseerd zouden worden bij de aanleg onder andere doordat ProRail had aangegeven de trappen nog niet nodig te hebben voor 2020. In het bestemmingsplan is toen wel een haakje gemaakt voor toekomstige realisatie door middel van een afwijkingsbevoegdheid. 45 Waarom zijn de trappen nu gewenst? De trappen zijn gewenst omdat Utrecht nog steeds groeit en het stationsgebied verder wordt verdicht. Hierdoor ontstaat de wens het station beter te ontsluiten voor zowel forensen als bewoners.

50 De afgelopen periode zijn een aantal belangrijke stappen gezet richting realisatie van de trappen. Zo is er gewerkt aan de spoorse voorzieningen en zijn er loopstroomonderzoeken gehouden. Hierdoor kan de noodzaak van de trappen worden onderbouwd en kan het veiligheidsaspect beter beschouwd worden. (Er tekeningen getoond van de trappen) Een nadeel van het ontwerp is, dat 55 de maatvoering van de trappen vaststaat. Bij de spoorse voorzieningen moet gedacht worden aan OV-chippootjes, kaartmachines en de bewegwijzering et cetera. Belangrijke doelstellingen hierbij zijn: geen afsluiting van de brug; behoud van de interwijkfunctie; en poortjes op het perron.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt of bewegwijzering naar de treinen niet wenselijk is boven op de brug.

5 **De heer Bijl** (Projectleider) antwoordt dat deze bewegwijzering wenselijk en nodig is maar wijst erop dat het hier niet gaat om de hoofdingang van het station. Dit betekent dat deze ingang lager in hiërarchie staat en dat er bijvoorbeeld geen liften worden gerealiseerd. De komende periode zal het ontwerp voor de trappen nog verder worden uitgewerkt.

10 In 2013 is een bestemmingsplan voor de Moreelsebrug opgesteld. Hierin is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het college ten aanzien van de realisatie van de trappen en hieraan zijn drie voorwaarden verbonden. Ten eerste dient de realisatie van de OV-terminal en het Stationsplein-Oost en Stationsplein-West volledig te zijn voltooid. Dit is inmiddels het geval. Ten tweede is een schriftelijke akkoordverklaring van de spoorwegbeheerder nodig. Hierover wordt overlegd. Ten derde dient een onafhankelijk en deskundig adviesbureau aan te tonen dat
15 niet langer veilige loopstromen in de OV-terminal en op de treinperrons kunnen worden gegarandeerd. In 2019 is hier onderzoek naar gedaan en de conclusie was dat de veiligheidsnormen op de perrons en in de stationshal naar verwachting tot en met 2030 niet overschreden worden. Dit betekent dat geen aanspraak gemaakt kan worden op de afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan. Verder bleek dat realisatie van de trappen tot
20 meer comfort voor de reiziger leidt in de vorm van minder drukte en dat hierdoor geen onveilige situaties op de brug zelf zullen ontstaan. De combinatie van passagiers en de interwijkverbinding is geen probleem. Tot slot bleken poortjes op de perrons de beste optie omdat hiermee de dichtheden het meest acceptabel blijven. Als de poortjes op de brug zouden komen, zou de drukte daar veel groter zijn. Het is wel zo, dat de loopstromen van mensen die de trap op willen en
25 mensen die de trap af willen met elkaar kunnen gaan conflicteren. Er kunnen hierdoor onveilige situaties ontstaan als het te druk wordt en dit is een potentieel risico voor de trappen. De trappen hebben een vaste breedte van 2,10m en er is een stresstest gedaan om te kijken bij welke hoeveelheid instappers veiligheidsrisico's kunnen ontstaan. De kritische grens ligt rond de 8000 instappers in de ochtendspits en die wordt bereikt op het moment dat ongeveer 21% van de totale instappers via de Moreelse brug gaat. In de periode 2035-2040 bedraagt het aantal instappers ongeveer 7000 en wordt tegen de kritische grens aangekomen.

Er zijn een aantal onzekerheden binnen het model. Zo is er bijvoorbeeld gerekend met maximaal
35 anticiperend gedrag van uitstappers. Dit betekent dat mensen die via de Moreelsebrug willen uitstappen, allemaal in de achterste wagon van de trein gaan zitten waardoor ze het snelst bij de Moreelsebrug zijn. Daarnaast is ervan uitgegaan dat aankomende treinen helemaal vol zitten. Verder zijn er nog onzekerheden buiten het model. Bijvoorbeeld het verwachte tempo van de gebiedsontwikkelingen, of het reisgedrag ondersteund wordt door fietsenstallingen en de frequentie van IC-treinen.

40 ProRail en NS concluderen dat de groei van het verwachte aantal reizigers in de periode 2030-2040 de realisatie van de trappen rechtvaardigt. In de bijlage zit een brief waarin dit staat. ProRail en NS concluderen dat er wel zorgen zijn over het mogelijk ontstaan van onveilige situaties maar zien hiervoor op dit moment geen kansrijke mitigerende maatregelen. Er wordt
45 voorgesteld de trappen aan te leggen en door te gaan met de voorbereidingen onder twee voorwaarden: het monitoren van de drukte en het op tijd maatregelen nemen. Het eventueel uit gebruik nemen van de trappen is een uiterste consequentie in het geval dat de situatie onveilig wordt.

50 Voorts zijn er nog een aantal aandachtspunten die verder onderzocht moeten worden zoals het fiets parkeren op de brug. De komende tijd zal het ontwerp verder worden uitgewerkt en zal een nieuw bestemmingsplan worden voorbereid. Er zullen afspraken gemaakt moeten worden over de kosten en de kostenverdeling en de drukte dient gemonitord. Pas hierna kan een besluit
voorgelegd worden over de aanleg van de trappen.

55 **De heer Van Steeg** (CDA) merkt op dat aan de ene kant wordt gezegd dat er geen inbreuk gemaakt mag worden op de afspraken die er zijn omdat er vanuit veiligheidsperspectief geen behoefte is aan de trappen en dat aan de andere kant vanuit ProRail wordt gezegd dat erop de lange termijn wel een veiligheidsrisico ontstaat zelfs met de trappen. Hoe verhoudt dit zich tot
60 elkaar?

5 **De heer Bijl** (Projectleider) legt uit dat de OV-terminal en de perrons gebouwd zijn op de toekomstige groei. De trappen hebben een vaste maatvoering waardoor deze niet breder kunnen worden. Hierdoor kan bij de trappen een risico ontstaan. In de OV-terminal worden geen kritische grenzen overschreden.

De heer Van Steeg (CDA) vraagt wanneer de veiligheidsmarges voor de OV-terminal worden overschreden. Wanneer mogen de trappen uit veiligheidsoogpunt neergezet worden?

10 **De heer Bijl** (Projectleider) antwoordt dat onderzocht is, dat de OV-terminal tot en met 2030 de groei van passagiers aankan.

15 **Mevrouw Kalsbeek** (Gebiedscoördinator Stationsgebied) verduidelijkt dat de trappen niet nodig zijn om de toekomstige groei in de OV-terminal op te vangen. De trappen zouden alleen gemaakt worden voor een stuk gemak. Door het aanleggen van de trappen ontstaat een nieuw potentieel veiligheidsrisico als het hierop te druk wordt. Dit staat dus los van de veiligheid in de OV-terminal.

20 **De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt inzicht in de cijfers met betrekking tot de veiligheid in de OV-terminal.

De voorzitter vraagt of het mogelijk is om daar op een later moment inzicht in te geven.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) antwoordt bevestigend.

25 **De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt wat nu precies de oorzaak is van de mogelijke onveilige situatie. Is dat de breedte van de trappen of heeft dit ook te maken met de positionering van de poortjes op de perrons? Verder vraagt hij of met 'crowdmanagement' onveilige situaties voorkomen kunnen worden.

30 **De heer Bijl** (Projectleider) legt uit dat de poortjes op de perrons de mensen die uitstappen reguleren. Als er tegelijk mensen naar beneden willen, ontstaat er wrijving op de trap. Verder achten NS en ProRail mitigerende maatregelen zoals 'crowdmanagement' niet kansrijk.

35 **De heer Schipper** (SP) vertelt dat hij in 2012 inzage heeft gehad in het voorlopig ontwerp van de Rabobrug. Hier waren toen de trappen en spoorse voorzieningen al ingetekend. Hier stond in dat de trappen 2,40m zouden worden en nu worden die 2,10m. Wat is de reden dat de 2,40m afmeting niet meer kan? Verder vraagt hij waarom pas in 2026 de trappen aangelegd mogen worden.

40 **De heer Bijl** (Projectleider) merkt op dat het kan zijn dat afmeting van de trappen voorheen 2,40m was. Het is in ieder geval zo, dat dit niet helemaal voldoet aan de nieuwbouwnorm van ProRail. Daarnaast maakt die 30cm niet veel verschil. Ten aanzien van de termijn merkt hij op, dat als de te nemen processtappen in de tijd worden gezet, dat ongeveer wordt uitgekomen in 2026.

45 **Mevrouw Kalsbeek** (Gebiedscoördinator Stationsgebied) merkt op dat Klépierre in de onderhandeling expliciet heeft gevraagd om de trappen niet in gebruik te nemen voor 1 januari 2026. Dit is ook in het vaststellingsovereenkomst vastgelegd. Klépierre wil graag dat Hoog Catherijne in zijn geheel af is en dat klanten na het coronatijdperk de nieuwe route hebben gevonden voordat weer een nieuwe route wordt geïntroduceerd.

50 **Mevrouw Bode** (Volt) vraagt in hoeverre rekening is gehouden met meerdere intercitystations.

De heer Bijl (Projectleider) antwoordt dat hier geen rekening mee is gehouden omdat die nog geen gegeven zijn.

55 **De heer Bakker** (D66) gaat in op de fietsen op de brug. Kan hier iets over gezegd worden?

60 **De heer Bijl** (Projectleider) zegt dat het een gegeven is, dat mensen hun fiets vaak zo dicht mogelijk bij het perron willen parkeren. Twee aspecten zijn hierbij belangrijk: handhaving en een aantrekkelijke fietsenstalling op de kop van de brug.

Mevrouw De Haan (Bij1) vraagt hoe een en ander is geregeld qua toegankelijkheid.

5 **De heer Bijl** (Projectleider) zegt dat mensen die slecht ter been zijn, aangewezen zijn op de OV-terminal.

De heer Dekkers (GroenLinks) zegt dat is toegezegd dat de centrale hal voldoende voorzieningen biedt.

10 **De heer Van Steeg** (CDA) merkt op dat het op het ene perron drukker is dan op het andere perron. Is dat meegenomen?

15 **De heer Bijl** (Projectleider) geeft aan dat het risico bestaat bij drie trappen bij spoor 18-19 omdat daar de trappen het meest onder de brug zitten. Daarnaast is de breedte van de trappen gekoppeld aan de draagconstructie (er worden afbeeldingen getoond).

Moreelse plint

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) legt uit dat de vaststellingsovereenkomst uit vier hoofdonderdelen bestaat:

- 20 1. Het gegeven dat Klépierre geen juridische strijd aangaat over de trappen.
2. Het gegeven dat de trappen niet eerder dan 1 januari 2026 in gebruik genomen gaan worden.
3. De afronding van de Moreelse plint
- 25 4. Gildeveste

De Moreelse plint is als enige nog niet afgerond. In de BOO was afgesproken dat alles voor 1 januari 2023 zou zijn afgerond. Dit haalt Klépierre niet en hier zijn allerlei redenen voor aangedragen onder andere met betrekking tot het ontwerp, welstand en corona. Klépierre heeft verzocht om uitstel tot 1 januari 2025. De huidige planning voorziet erin dat na de zomer wordt gestart met de bouwwerkzaamheden en dat deze medio 2024 worden afgerond. Hier zitten geen financiële gevolgen aan voor de gemeente.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt wat de vertraging betekent voor de taxistandplaats.

35 **De heer Bijl** (Projectleider) antwoordt dat de taxistandplaats op dezelfde plek blijft met hetzelfde aantal plekken. De positie kan misschien iets worden verschuiven. Op een afbeelding wordt aangewezen dat er vijf plekken zijn tussen de bomen.

40 **De voorzitter** constateert dat de afbeelding een verbeelding is van de plint en geen ontwerp van de ruimte.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt welke afspraken er zijn gemaakt met Klépierre over het gebruik van de plint en of er ook nieuwe afspraken over de plint gemaakt kunnen worden. Wellicht kunnen er ook tijdelijke werkplekken voor zzp'ers en culturele makers komen.

45 **Mevrouw Kalsbeek** (Gebiedscoördinator Stationsgebied) geeft aan dat destijds geen aanvullende eisen zijn afgesproken met Klépierre over de invulling van de plint. Als de gemeente in gesprek is met Klépierre wordt hier wel aandacht voor gevraagd.

50 **De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt wat er gebeurt met de oude bomenrij. Ten aanzien van de plint vraagt hij of de wensen van de raad meegenomen zijn bij het openbreken van de overeenkomst.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) antwoordt dat alleen is gesproken over uitstel van de realisatie.

55 **De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt wat de gemeente terugkrijgt voor het feit dat zij heeft ingestemd met het uitstel.

60 **Mevrouw Kalsbeek** (Gebiedscoördinator Stationsgebied) antwoordt dat de gemeente trappen aan de Moreelse brug krijgt. Over de bomen zal nadere informatie worden gestuurd.

Kantoren Gildeveste

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) zegt dat Klépierre de oude Rabobankkantoren wil her ontwikkelen en verkopen. De ontsluiting van deze kantoren is slecht en het is hierom dat Klépierre een betere ingang wil gaan creëren. Dit betreft een financieel neutraal besluit voor de gemeente. In de gesprekken is gesproken over het omzetten van de kantoren naar woningen. Klépierre ziet dat op dit moment niet als mogelijkheid en de gemeente kan dit niet afdwingen.

Mevrouw Assen (PvdA) vraagt of het niet haalbaar en niet afdwingbaar is.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) antwoordt bevestigend.

Mevrouw Assen (PvdA) vraagt wat er tegenover staat.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) (Gebiedscoördinator Stationsgebied) antwoordt dat er niet iets anders tegenover staat dan de totaal deal die is gemaakt met betrekking tot de trappen bij de Moreelsebrug.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de extra ingang op een bijzondere plek komt.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) zegt dat een en ander constructief lastig is. Het gaat er vooral om hoe boven in de kantoren wordt uitgekomen. De ingang is overigens alleen van binnen toegankelijk.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt hoe een en ander zich verhoudt tot de langdurige leegstand.

Mevrouw Kalsbeek (Gebiedscoördinator Stationsgebied) zegt dat de kantoren al lang leegstaan. Een en ander zal helpen om de kantoren te verkopen of te her ontwikkelen.