Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M.R. Bijl	**Datum**	26 oktober 2023
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	11766674
E-mail	martijn.bijl@utrecht.nl	**Onderwerp**	Stand van zaken trappen naar treinperrons vanaf Moreelsebrug
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	RP: Groot Merwede

Geachte leden van de raad,

Via deze brief informeren wij u over de stand van zaken van de voorbereiding van de besluitvorming over de realisatie van stijgpunten (trappen) aan de Moreelsebrug naar de perrons. Dit naar aanleiding van uw recente vraag naar de actuele stand van zaken van dit project en onze daarop volgende toezegging om u daarover te informeren. Onderstaande informatie betreft daarom een tussenstand van de nog lopende gesprekken.

Over de stand van zaken hebben wij u in eerdere brieven geïnformeerd. Het meest recent in februari 2022 naar aanleiding van de vaststellingsovereenkomst met Klépierre waarin ook afspraken over de trappen zijn opgenomen, in mei 2022 in onze reactie op uw wensen en bedenkingen ten aanzien van deze overeenkomst en in december 2022 bij de voortgangsrapportage Stationsgebied, Lombokplein en Beurskwartier.

Als we spreken over het realiseren van trappen aan de Moreelsebrug dan hebben we het over 1) de trappen naar de zes te bereiken treinperrons, 2) de twee trappen naar het trambusstation aan de binnenstadzijde én 3) trappen naar de twee perrons van het busstation aan Jaarbeurszijde. Over deze verschillende onderdelen word met verschillende partijen gesproken. Voor de trappen naar de treinperrons overleggen we met NS en ProRail. Voor de andere trappen overleggen we met de Provincie Utrecht en specifiek voor de trappen naar het trambusstation ook met de vastgoedeigenaar van het gebouw Het Platform. Vanwege de impact op het functioneren van de OV-terminal, het spoorwegnet en de Moreelsebrug als belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in het stationsgebied én de financiele consequenties is van deze drie onderdelen het realiseren van de trappen naar de treinperrons op dit moment het verst uitgewerkt. Dit om een afgewogen beslissing over de uitgangspunten en impact van realisatie te kunnen maken en helder te krijgen of de realisatie past binnen de beschikbare gemeentelijke budgetten.

Het realiseren van trappen naar de treinperrons vanaf de Moreelsebrug betekent dat er een directe verbinding tussen het spoorse domein en de gemeentelijke openbare ruimte wordt gemaakt. Dit blijkt een complexe puzzel te zijn. Via zes trappen aan de Moreelsebrug wordt de capaciteit van het station Utrecht Centraal vergroot met circa 20.000 tot 25.000 in- en uitstappers per dag. Dat is vergelijkbaar

met het aantal in- en uitstappers op de stations Hilversum en Gouda in 2022. Om dit in goede banen te leiden, is een zorgvuldige voorbereiding nodig.

Het afgelopen jaar is met ProRail (verantwoordelijk voor de perrons en stijgpunten op Utrecht Centraal), NS Reizigers en NS Stations gewerkt aan een voorlopig ontwerp van de trappen en de benodigde spoorse voorzieningen (o.a. OV-chippoortjes, reisinformatie, cameratoezicht en bebording). Daarnaast is met ProRail nagedacht over de wijze van monitoring van de loopstromen en een escalatieladder bij mogelijke te grote drukte in de toekomst. Op basis van dit pakket aan uitgangspunten en maatregelen is een investeringsraming door ProRail opgesteld waarin ook de kosten voor de OV-chippoortjes door NS Reizigers zijn opgenomen.

Tijdens dit ontwerptraject met NS en ProRail zijn de volgende vraagstukken aan bod gekomen:

1. Is het oorspronkelijke ontwerp van de treintrappen dat tegelijkertijd met het ontwerp van de brug is gemaakt - waarbij de trappen in het midden van de brug komen – met de huidige kennis over het aantal te verwachten treinreizigers nog steeds de beste keuze?

2. Worden de trappen een hoofd- of nevenontsluiting van station Utrecht Centraal en welke spoorse voorzieningen (kaartautomaten, OV-chippoorten, bewegwijzering, reisinformatie, etc.) horen daarbij?

3. Op welke manier zijn deze spoorse voorzieningen in te passen in de openbare ruimte zodat de treinreizigers voldoende bediend worden maar de kwaliteit en openbare karakter van de brug en de interwijkfunctie niet aangetast wordt?

De uitkomsten zijn als volgt samen te vatten:

1. Er is unaniem vastgesteld dat het oorspronkelijke ontwerp uit 2013 de voorkeur heeft. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van de reeds aangebrachte sparingen in de brug waarbij de trap steunt op de bestaande kolommen. Andere varianten vielen af doordat trappen ver buiten de contouren van de brug op het perron aanlanden en hierdoor grote impact zouden hebben op perronkappen, bovenleiding en transferruimte op het perron. In het ontwerpproces zijn de architecten van de brug meegenomen en is naast de zoektocht om een prettige ontsluiting te creëren ook gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit van de brug. De brug is als iconisch object belangrijk in het stationsgebied. De gekozen oplossing behoudt het iconische beeld en behoudt de interwijkverbinding het beste.
   Het plaatsen van de OV chippoortjes (OVCP) op de perrons is daarbij de enige haalbare optie. Op de brug is onvoldoende ruimte als ook in de interwijkverbinding in stand moet blijven. Tijdens het ontwerptraject is daarnaast gebleken dat de breedte van de trappen bij deze variant kan voldoen aan de transfereis van ProRail van minimaal 2.40 meter breedte.

2. Als uitgangspunt voor het ontwerp van de spoorse voorzieningen is gekozen dat de trappen een nevenontsluiting van het station worden (net als bijvoorbeeld de Noordertunnel). Dit betekent dat de focus ligt op de forens die deze route gebruikt en niet op de onbekende reiziger. Dit vanwege de volgende redenen:
   - Vanaf de Moreelsebrug kunnen niet alle perrons op Utrecht Centraal worden bereikt. De ‘buurtsporen’ sporen 1 t/m 4, zijn niet (direct) toegankelijk vanaf de Moreelsebrug, wel via een omlooproute over naastgelegen perrons. De overige zes perrons zijn wel direct bereikbaar.
   - Conform het ‘Stationsconcept’ heeft een station één hoofdentree (hoofd ontvangst domein) en zijn de overig entrees nevenentrees. Op Utrecht Centraal is daar momenteel ook sprake van, namelijk de tunnels zijn als nevenentree ingericht en de Noordertunnel geeft geen toegang tot de sporen 18 t/m 21. Met het inrichten van de

Moreelsebrug als nevenontsluiting blijft Utrecht Centraal eenduidig in concept wat de oriëntatie voor onbekende reizigers ten goede komt.
- Vanwege de combinatie van functies van de Moreelsebrug als nevenentree van het station en interwijkverbinding zijn alleen de hoogst noodzakelijke voorzieningen nodig In en vanuit de stationshal zijn alle voorzieningen beschikbaar. De bij een hoofdentree horende voorzieningen zijn vanwege de ligging van en beschikbare ruimte op de brug hier niet te realiseren. Er blijkt bijvoorbeeld fysiek geen ruimte te zijn om op alle perrons liften naar de Moreelsebrug in te passen.

Als gevolg van deze keuze worden de station gerelateerde middelen, zoals voor reisinformatie en bewegwijzering, maar ook de toegankelijkheid van het perron minder prominent ontworpen.

3. Om de trappen verantwoord in gebruik te kunnen nemen omvat het werk naast de trappen zelf ook:
   - 1 kaartautomaat en treinbeeldscherm (dynamische reisinformatie) bij de opgangen van de brug in de openbare ruimte (dus aan weerszijden van de brug);
   - Eén of twee treinbeeldschermen op de brug in de openbare ruimte;
   - 6 perronnummers op de brug bij de trappen in de openbare ruimte;
   - Per bereikbaar perron een toegangspoortenrij (OVCP) onderaan de trappen inclusief barriers;
   - Cameratoezicht NS Reizigers en assistentiezuilen bij de poortjes;
   - Cameratoezicht ProRail op de perrons voor drukte en sociale veiligheid monitoring op en rondom de trappen;
   - Boven aan elke trap nachtafsluiting mogelijk maken.

Op dit moment vraagt nog een drietal onderwerpen verdere uitwerking voordat we aan u een besluit tot realisatie kunnen voorleggen. Allereerst zijn vanuit NS en ProRail zorgen geuit over de sociale veiligheid na realisatie van de trappen. Zoals bekend is er in het stationsgebied en omgeving af en toe sprake van stevige overlast. We onderzoeken op dit moment welke risico's er kunnen optreden na realisatie van de trappen, welke maatregelen daarvoor genomen kunnen worden en welke partij waarvoor verantwoordelijk voor is.

Ten tweede hebben we met NS Reizigers en ProRail nog geen akkoord bereikt over de kostenverdeling van de aanleg en het beheer van de trappen en bijbehorende voorzieningen. De verwachtingen hierover lopen helaas nog ver uiteen.

Ten derde dient bezien te worden of het resultaat van de onderhandelingen over de kostenverdeling past binnen onze financiële kaders. Onze doelstelling is dat de investeringskosten en de mogelijke beheerkosten zo veel mogelijk binnen de bestaande kaders in te passen zijn.

Op het moment dat bovenstaande onderwerpen opgelost zijn, kunnen we u een voorstel tot definitieve aanleg voorleggen. Dit voorstel zal ook betrekking hebben op de trappen naar het trambusstation (Utrecht Centraal Centrumzijde) en het busstation (Utrecht Jaarbeurszijde). We streven ernaar om u begin 2024 een voorstel aan te bieden. Bij een positief besluit van uw raad is openstelling in 2026 nog in beeld.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,