

Agenda

Bijeenkomst	Bestuurlijk overleg ProRail - Gemeente Utrecht	Bijlagen
Datum	14 februari 2022	Vervolg
Tijdstip	13.45 - 14.15 uur	Opgesteld door 5.1.2.e
Plaats	Microsoft Teams	

Agendapunten

1 Adviesbrief ProRail

5.1.2.e licht de totstandkoming van de adviesbrief toe. Voor ProRail vormt de brief een afronding van een ingewikkelde fase. Na het uitvoeren van alle loopstromenonderzoeken is het helder dat het realiseren van trappen om de Moreelsebrug en de treinperrons te verbinden een meerwaarde vormt voor de ontsluiting van Utrecht Centraal nu en in de toekomst. Daarom wil ProRail ook graag samen met de gemeente verder werken aan de voorbereidingen en het besluit om de trappen daadwerkelijk te realiseren. Daar staat echter tegenover dat er in de toekomst medio 2035 mogelijk op een piekmoment tijdens de ochtendspits bij enkele trappen veiligheidsrisico's ontstaan wat een zwaarwegend punt is. Dit dient te worden meegenomen in het vervolgon ontwerp. Op dit moment zien experts ~~vooral~~ snog geen andere mitigerende maatregel om als dat optreedt de trappen af te sluiten. En wanneer trappen langere tijd afgesloten zijn dan is het vanuit beheer en veiligheidsoverwegen verstandiger om deze te verwijderen. Dit is de reden dat deze uiterste optie-consequentie als een ~~soort~~ last resort ook in de brief vermeld staat.

De verwachtingen over de loopstromen kennen de nodige onzekerheden. Het is daarom essentieel dat de gemeente en ProRail ~~ook samen gaan nadenken~~ afspraken maken over de wijze waarop de drukte op de trappen gemonitord kunnen gaan worden.

Eelco geeft aan dat hij blij is met de stappen die de afgelopen tijd zijn gezet en complimenteert ProRail daarmee. Hij gaat met de adviesbrief van ProRail de gemeenteraad informeren over de stand van zaken. Er zijn echter twee zorgen die hij graag wilt delen.

De eerste zorg is dat de brief in de toekomst wordt gezien als gezamenlijk akkoord op het verwijderen van de trappen. Als dit vanwege de veiligheid de enige oplossing is dan is hier alle begrip voor, ~~maar de brief~~ Dit moet ProRail en gemeente ~~er~~ niet ~~er~~van weerhouden om alle eerst alle oplossingsrichtingen te verkennen die minder ingrijpend voor de reizigers zijn. We weten immers niet welke mogelijkheden er in de toekomst liggen.

5.1.2.e onderschrijft dit en geeft aan dat ~~de brief niet zodanig bedoeld~~ dit ook de intentie van de brief is. Eenzijds om heel duidelijk de meerwaarde van het aanleggen van de trappen te schetsen. Anderzijds om duidelijk te zijn over de consequenties wanneer zich vanwege die drukte gevaarlijke situaties zouden voordoen. Wel zijn de huidige De formuleringen en acties in de brief luisteren nauw, onder meer vanwege ~~essentieel voor~~ het draagvlak voor de trappen binnen ProRail en NS.

Eelco licht toe dat zijn tweede zorg is dat het gebruik van de term verwijderen ertoe zal leiden dat dit aspect veel negatieve aandacht krijgt. Dit terwijl we eigenlijk een positieve stap met elkaar aan het zetten zijn.

Bespreking van deze zorg levert een aantal conclusies op:

- Het is voor ProRail belangrijk dat in het ontwerp de uiterste optie van verwijderen wordt meegenomen.
- In de brief worden een aantal onzekerheden bij de toekomstverwachtingen over het aantal reizigers benoemd. Het tempo van de bouwproductie van de grote gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest (Merwedekanaalzone en Beurskwartier) is daarvan de belangrijkste. Is het tempo lager dan nu verwacht dan zal het moment dat de veiligheidsrisico's kunnen gaan optreden verder naar achteren schuiven.
- Er zijn buiten het vraagstuk van de trappen op dit moment ook een aantal bredere ontwikkelingen te verwachten die kansrijk zijn om toekomstige veiligheidsrisico's op de trappen te verminderen. Van deze ontwikkelingen kan nu nog niet gezegd worden wat de precieze impact zal zijn en of ze zich daadwerkelijk zullen voordoen. Ze zijn daarom niet allemaal in de brief genoemd. Het gaat om:
 - o Frequentieverhoging van de IC-treinen van 6 x naar 8x per uur zorgt voor gedemptere pieken en gelijkmatigere spreiding in de ochtendspits
 - o De haltering van treinen juist niet 'onder' de Moreelsebrug resulteert in spreiding van reizigersstroom op de perrons en daarmee naar de trappen.
 - o De dag-dagelijkse reizigers zullen anticiperend gedrag vertonen bij mogelijk te verwachte drukke momenten in relatie tot gebruik van de trappen; immers er zijn meerdere routes van en naar station.
 - o Verschillende werkgevers rondom Utrecht Centraal werken samen in een spitsmijden project voor hun werknemers. Spreiden en-mijden van reizigers, stimuleren van thuiswerken en stimuleren van fietsen en lopen kan de (piek)drukke afvlakken, waardoor de spitsdrukke op de trappen minder druk wordt zal zijn.

2 Toelichting stavaza gesprekken Klépierre met gemeente Utrecht

5.1.2.e licht toe de gemeente op het punt staat om doormiddel van een Vaststellingsovereenkomst het potentiële juridische geschil met Klépierre minnelijk op te lossen. Als dit lukt dan is de afspraak dat Klépierre zowel publiek- als privaatrechtelijk geen bezwaar zal maken tegen het realiseren van de trappen. Dit zou een belangrijke mijlpaal zijn om een onderwerp dat al tien jaar speelt tot een einde te brengen. Consequentie van de afspraken is dat trappen niet voor 1-1-2026 in openbaar gebruik kunnen worden genomen. Dit is voor de gemeente acceptabel om dat een voorzichtige verkenning van de planning laat zien dat het openstellen van de trappen ook nog enkele jaren op zich laat wachten. Er dienen nog cruciale stappen zoals het bestemmingsplan, aanbesteden en realiseren genomen te worden.

3 Informatieproces naar college & raad

5.1.2.e geeft aan dat op 22 februari in het college zowel de stand van zaken ten aanzien van de Moreelsebrug als de Vaststellingsovereenkomst met Klépierre besproken worden. Als dit positief verloopt dan wordt daarna de gemeenteraad over beide onderwerpen via een raadsbrief geïnformeerd. De raad krijgt daarbij de gelegenheid om bedenkingen en bewaren kenbaar te maken ten aanzien van de afspraken in de Vaststellingsovereenkomst.

4 Vervolgstappen

Er worden de volgende afspraken over de vervolgstappen gemaakt:

- a. ProRail gaat aan de slag om een formeel besluit door I&W voor te bereiden over uitstel voor de eindtermijn van 1-1-2023 van de MIRT subsidie beschikking

- b. 5.1.2.e en 5.1.2.e linken de communicatieadviseurs aan elkaar om de communicatie af te stemmen over de stand van zaken van de trappen.
- c. ProRail zorgt dat er op korte termijn binnen ProRail Stations een projectmanager wordt aangesteld die de verdere voorbereidingsstappen samen met de gemeente kan afstemmen. Essentieel daarin zijn onder andere de kaders en afspraken over de monitoring van de drukte op de trappen, nieuwe kostenramingen voor de trappen en de aanpassingen van de brug, afspraken over ~~ende~~ -kostenverdelingsafspraken, vervolgproces bestemmingsplan en het herijken van de planning.
- d. Er wordt een regulier bestuurlijk overleg ingesteld voor de monitoring en begeleiding van de verdere samenwerking ~~van~~ dit project.

Deelnemers

5.1.2.e – ProRail
5.1.2.e – ProRail
Eelco Eerenberg – Utrecht
5.1.2.e – Utrecht
5.1.2.e - Utrecht