



Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel realisatie stationsentree (trappen) Moreelsebrug

Beleidsveld	Groot Merwede
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Martijn Bijl
Kenmerk	30189450
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Akkoord te gaan met het realiseren van een nieuwe zuidelijke entree van Utrecht Centraal door middel van zes trappen, inclusief bijbehorende voorzieningen, tussen de treinperrons en de Moreelsebrug, met inachtneming van de volgende punten:
 - a. Er is een relatie met de besluitvorming in de MIRT verkenning OV en Wonen over de voorkeursvariant voor de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal.
 - b. Voor de gezamenlijke uitwerking van het project met partners NS en ProRail gelden de volgende randvoorwaarden:
 - i. De ruimtelijke uitgangspunten uit bijlage 'Ruimtelijke uitgangspunten treintrappen Moreelsebrug', zoals de categorisering als nevenontsluiting van Utrecht Centraal met bijpassend voorzieningenniveau, inpassing van de toegangspoorten op de perrons en het behoud van de Moreelsebrug als belangrijke verbinding over het spoor voor wandelaars en fietsers.
 - ii. Het na realisatie periodiek monitoren van de transferveiligheid door ProRail zoals omschreven in bijlage 'Rapportage monitoring transferveiligheid', bij toenemende drukte kunnen aanvullende maatregelen genomen worden om te grote drukte tegen te gaan.
 - iii. De afspraken met NS over de monitoring en maatregelen ten aanzien van sociale veiligheid zoals omschreven in bijlage 'Rapportage sociale veiligheid', waarin onder andere is opgenomen dat de trappen in eerste instantie van 22.00 uur tot 6.00 uur worden afgesloten om incidenten zoveel mogelijk te voorkomen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Geheimhouding

Op de bijlage 'Financiële onderbouwing realisatie trappen' is door het college van B&W op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub b van de Woo tijdelijke geheimhouding opgelegd totdat het project financieel is afgesloten.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen. In de bijlage zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Trappen Moreelse brug opgenomen. Openbaarmaking kan ertoe leiden dat inschrijvers bij een aanbesteding door ProRail en NS Reizigers deze informatie gebruiken om kostenramingen te maken en daarmee de inschrijving wordt beïnvloed.

Samenvatting

De Moreelsebrug is een belangrijke verbinding voor voetgangers en fietsers in het stationsgebied. Bij de bouw is de brug voorbereid om er door het toevoegen van zes trappen naar de treinperrons ook een zuidelijke ontsluiting van station Utrecht Centraal van te maken. Met dit besluit gaat de raad ermee akkoord om de trappen, in samenwerking met NS en ProRail, te gaan realiseren.

Vanaf de Moreelsebrug zullen treinspoor 5 tot en met 21 bereikbaar zijn, spoor 1 tot en met 4 zijn niet toegankelijk omdat deze perrons niet doorlopen tot de Moreelsebrug maar stoppen onder de OV-terminal. De verwachting is dat er op termijn 20.000 tot 25.000 treinreizigers dagelijks gebruik van deze toegang zullen maken. Door het toevoegen van deze zuidelijke toegang, wordt het station voor treinreizigers nog beter bereikbaar, de OV-terminal ontlast qua drukte, ontstaat er voor treinreizigers een alternatief in de open lucht voor de bestaande verbindingen en worden voor de inwoners van een deel van de stad ten zuiden van het station (waaronder de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier) de reistijden van en naar het station verkort en wordt tot slot de transfercapaciteit van Utrecht Centraal vergroot.

Geen onderdeel van dit project zijn de potentiële verbindingen vanaf de Moreelsebrug naar tramstation Utrecht Centraal Centrumzijde en naar perrons C en D van busstation Jaarbeurszijde.

Context

Aanleiding

De Moreelsebrug is in 2016 opgeleverd als belangrijke interwijkverbinding in het noordelijke deel van het stationsgebied. In de uitwerking van het ontwerp bleek een locatie waarbij de koppen van de treinperrons als funderingsmogelijkheid gebruikt konden worden veel voordelen te hebben. Rond 2012 ontstond hierbij het idee om ook trappen naar de treinperrons te realiseren. Dit omdat de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van het Stationsgebied gebaat zou zijn bij de aanleg van trappen van en naar de perrons. De raad heeft in dat jaar unaniem (2012/M67) een motie aangenomen waarin het college werd opgedragen om zorg te dragen voor een realisatie van deze trappen. Bij de bouw van de brug zijn de trappen niet gerealiseerd, maar is mede dankzij een subsidie vanuit het Rijk wel de mogelijkheid open gelaten om op een later moment op eenvoudige wijze de trappen te realiseren. Dit omdat er toen ten aanzien van deze potentiële nieuwe zuidelijke toegang van Utrecht Centraal nog teveel onopgeloste vraagstukken waren die een risico vormde voor de tijdige realisatie van het project binnen het beschikbare budget. Een voorbeeld hiervan was de wijze waarop noodzakelijke spoorse voorzieningen (toegangspoorten, reizigersinformatie, etc.) een plek zouden krijgen.

Deze vraagstukken zijn de afgelopen jaren in samenwerking met ProRail, NS Reizigers en NS Stations opgepakt, waarna overeenstemming is bereikt over de uitgangspunten en voorwaarden voor realisatie van de trappen naar de treinperrons. Daarnaast is er in 2022 een Vaststellingsovereenkomst met Klépierre gesloten om een verschil van inzicht over de contractuele afspraken met betrekking tot de diverse toegangen van Utrecht Centraal op te lossen. Dit maakt dat er nu - met in acht neming van de uitgangspunten en voorwaarden – een definitief besluit tot realisatie van een zuidelijke stationstoegang vanaf de Moreelsebrug genomen kan worden.

Juridische context

Besluit tot aanleg niet opgenomen in eerdere ruimtelijke kaders

In artikelen 147 en 160 Gemeentewet is vastgelegd dat de gemeenteraad een kaderstellende rol heeft. Het realiseren van een nieuwe ontsluiting van station Utrecht Centraal in de vorm van trappen aan de Moreelsebrug is niet eerder in de ruimtelijke kaders voor het stationsgebied expliciet aan de raad voorgelegd. Zo is deze nieuwe ontsluiting van het station geen onderdeel van het Masterplan Stationsgebied (2003), de bijbehorende actualisatie (2004) en het Structuurplan Stationsgebied (2006). In eerdere raadsbrieven over dit project, het meest recent op [26 oktober 2023](#) is toegezegd dat de raad een voorstel tot definitieve aanleg voorgelegd krijgt.

Daarom wordt dit besluit aan de raad ter besluitvorming voorgelegd.

Vaststellingsovereenkomst met Klépierre

Zoals [eerder](#) gemeld was het door de wens tot aanleg van de trappen nodig om aanvullende afspraken te maken met Klépierre (eigenaar van Hoog Catharijne) over de onderlinge afspraken, vastgelegd in de Bilaterale Ontwikkelingsovereenkomst Koppen OVT / Radboud (BOO) uit 2008. In

2022 zijn deze nieuwe afspraken vastgelegd door het wederzijds ondertekenen van de Vastellingsovereenkomst Moreelse Plint, Kantoren Entree Gildeveste en Moreelsebrug. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over het eerst mogelijke moment voor openstelling van de trappen, namelijk niet eerder dan 1 januari 2026. Met deze afspraken is een flinke stap gezet richting de breed gedragen wens om met de aanleg van de trappen de Moreelsebrug met perrons te verbinden en hiermee het reisgemak voor veel OV-reizigers te verbeteren.

Omgevingsplan

De realisatie van de trappen is niet mogelijk binnen de kaders van het huidige Omgevingsplan. Daarom dient een aanvullende procedure te worden doorlopen om het project te kunnen realiseren. Dit kan in de vorm van een wijzigingsprocedure van het Omgevingsplan of een aanvraag van een Omgevingsvergunning voor een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA). Een BOPA staat open voor bezwaar en beroep. Een wijziging omgevingsplan alleen voor beroep.

Er kan geen gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in het geldende bestemmingsplan 'Langzaamverkeersbrug en Moreelsepark' (22 oktober 2014). In dit bestemmingsplan (nu onderdeel van het tijdelijke deel van Omgevingsplan) zit in de bestemming 'Verkeer – railverkeer' een afwijkingsmogelijkheid voor het gebruik van trappartijen, ten behoeve van de ontsluiting van de trein-, tram- en busperrons. Aan één van de voorwaarden voor het inzetten van deze afwijkingsbevoegdheid kan echter niet worden voldaan, namelijk dat 'een onafhankelijk en deskundig adviesbureau met een schriftelijk rapport aantoont dat veilige loopstromen in de OV-terminal en op de treinperrons niet duurzaam kunnen worden gegarandeerd'. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de OV-terminal de komende jaren voldoende capaciteit biedt waardoor de transferveiligheid niet in geding komt.

Uitvoeringsovereenkomst met ProRail

De Moreelsebrug is in 2016 in opdracht van gemeente Utrecht gerealiseerd door ProRail. Gezien de impact van de werkzaamheden op het hoofdspoornet zullen ook de trappen door hen gerealiseerd worden in opdracht van gemeente Utrecht. Op grond van de Spoorwegwet is het de gemeente niet toegestaan om de hoofdspoorweginfrastructuur te wijzigen. ProRail is op grond van de Beheerconcessie 2015-2025 van het Rijk beheerder van onder meer de hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in de Spoorwegwet en onder meer verantwoordelijk voor de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en een veilig en ongestoord gebruik daarvan. ProRail zal de werkzaamheden aanbesteden conform de Europese aanbestedingsregels voor dergelijke werken. Daarnaast worden contractuele afspraken gemaakt met NS Reizigers over sociale veiligheid en de realisatie van de OV-chippoorten.

Beslistermijn

In de planning van het project is de jaarlijkse aanvraag bij ProRail van de zogeheten treinvrij periodes (tijdelijk aanpassen van de dienstregeling voor werkzaamheden) zeer bepalend voor het moment waarop de trappen opengesteld kunnen worden. Deze deadline is jaarlijks op 1 juli. Daarom dient voor 1 juli 2025 een besluit door de gemeenteraad te zijn genomen. Het niet halen van deze datum betekent een jaar vertraging.

Treinvrije periodes zijn tijdsvakken in de dienstregeling waarop zonder treinverkeer in de nabijheid van de sporen gewerkt kan worden. Deze zijn noodzakelijk voor de aanleg van de trappen. De aanvraag dient twee jaar vooraf te worden gedaan, voorafgaand aan de zomervakantie.

Indien de besluitvorming over dit voorstel voor 1 juli 2025 plaatsvindt is de verwachting op basis van de huidige inzichten dat openstelling van de nieuwe stationstoegang via de Moreelsebrug in de periode eind 2027 tot eind 2028 mogelijk is. Vanwege de volle planning van werkzaamheden op het spoor door ProRail kan nu nog niet aangegeven worden wanneer de aanleg van de trappen precies kan plaatsvinden.

In de [raadsbrief](#) van 26 oktober 2023 is toegelicht dat het project een complexe puzzel is die uit meer bestaat dan alleen de bouw van zes trappen. Het streven was toen om begin 2024 een voorstel aan de raad voor realisatie aan te kunnen bieden. Dat is een jaar later geworden dan verwacht. Het maken van afspraken met NS en ProRail over de drie in de brief aangegeven resterende onderwerpen heeft

langer geduurd. De drie onderwerpen waren de sociale veiligheidseffecten en bijbehorende beheersmaatregelen, de kostenverdeling en de dekking van de gemeentelijke financiële bijdrage. Het realiseren van de nieuwe stationsentree raakte bestaande overeenkomsten en verantwoordelijkheden van gemeente, ProRail en NS die in onderling overleg moesten worden opgelost en waarover ook bij de individuele partijen interne afstemming moest plaatsvinden.

Beoogd effect

Met de zes trappen aan de brug inclusief alle bijbehorende voorzieningen wordt een nieuwe zuidelijke entree tot station Utrecht Centraal gerealiseerd in aanvulling op de centrale OV-terminal, en de nevenontsluitingen vanuit de Middentunnel en de Noordertunnel.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- 11 december 2003 - Raadbesluit Masterplan Stationsgebied
- 04 november 2004 - Raadsbesluit inzake actualisatie Masterplan Stationsgebied
- [29 juni 2006](#) - Motie 2006/M066 Fietsen over de RABO-brug
- 17 juli 2007 - B&W besluit inzake Integraal Programma van Eisen Rabobrug langzaamverkeersverbinding Croeselaan-Mariaplaats
- 15 januari 2008 - B&W besluit inzake resultaten inspraak integraal programma van eisen RABObrug
- [28 januari 2010](#) – Commissiebrief Toegankelijkheid Rabobrug
- 14 december 2010 - B&W besluit Voorlopig ontwerp Rabobrug
- [9 februari 2012](#) - B&W besluit antwoorden schriftelijke vervolgvragen Rabobrug
- [5 juli 2012](#) - Motie M67 "Trappen naar de perrons Rabobrug direct bij de bouw"
- 11 december 2012 - B&W Besluit Definitief Stedenbouwkundig plan Stationsplein Oost
- 18 december 2012 - B&W Besluit Resterende aspecten Rabobrug (Geheim)
- [20 december 2012](#) - Commissiebrief Resterende aspecten Rabobrug
- 2 juli 2013 B&W Besluit Definitief ontwerp Rabobrug
- [22 oktober 2013](#) - Raadsbrief Langzaamverkeersbrug Moreelsepark (incl. aanpak loopstromenonderzoek)
- [31 oktober 2013](#) - Raadsbesluit bestemmingsplan Langzaamverkeersbrug Moreelsepark
- [17 juni 2014](#) - Collegebesluit aanpassing Bestemmingsplan langzaamverkeersverbinding en Moreelsepark naar aanleiding tussenuitspraak Raad van State
- [11 februari 2016](#) - Motie M31 'Zuidgebouw verbinden met Moreelsebrug'
- [12 april 2017](#) - Raadsbrief Behandeling motie verbinding Het Platform met Moreelsebrug
- [17 juli 2020](#) - Raadsbrief Onderzoek trappen Moreelsebrug
- [25 februari 2022](#) – Start voorhangprocedure Vaststellingsovereenkomst Moreelse Plint, Kantoren Entree Gildeveste en Moreelsebrug
- [20 april 2022](#) - Raadsbrief Beantwoording vragen technische sessie Moreelse Trappen
- [18 mei 2022](#) - Raadsbrief Reacties op Wensen en Bedenkingen Vaststellingsovereenkomst Moreelse Plint, Kantoren Entree Gildeveste en Moreelsebrug
- [26 oktober 2023](#) – Raadsbrief stand van zaken trappen Moreelsebrug

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Besispunt	
1	<p>Akkoord te gaan met het realiseren van een nieuwe zuidelijke entree van Utrecht Centraal door middel van zes trappen, inclusief bijbehorende voorzieningen, tussen de treinperrons en de Moreelsebrug, met inachtneming van de volgende punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Er is een relatie met de besluitvorming in de MIRT verkenning OV en Wonen over de voorkeursvariant voor de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal. b. Voor de gezamenlijke uitwerking van het project met partners NS en ProRail gelden de volgende randvoorwaarden: <ol style="list-style-type: none"> i. De ruimtelijke uitgangspunten uit bijlage 'Ruimtelijke uitgangspunten treintrappen Moreelsebrug', zoals de categorisering als

	<p>nevenontsluiting van Utrecht Centraal met bijpassend voorzieningenniveau, inpassing van de toegangspoorten op de perrons en het behoud van de Moreelsebrug als belangrijke verbinding over het spoor voor wandelaars en fietsers.</p> <p>ii. Het na realisatie periodiek monitoren van de transferveiligheid door ProRail zoals omschreven in bijlage 'Rapportage monitoring transferveiligheid', bij toenemende drukte kunnen aanvullende maatregelen genomen worden om te grote drukte tegen te gaan.</p> <p>iii. De afspraken met NS over de monitoring en maatregelen ten aanzien van sociale veiligheid zoals omschreven in bijlage 'Rapportage sociale veiligheid', waarin onder andere is opgenomen dat de trappen in eerste instantie van 22.00 uur tot 6.00 uur worden afgesloten om incidenten zoveel mogelijk te voorkomen.</p>
Argumenten	
1.1	<p><u>Het toevoegen van een zuidelijke toegang tot een groot deel van de treinperrons van Utrecht Centraal verbetert de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station voor reizigers.</u></p> <p>Met zes trappen aan de brug inclusief alle bijbehorende voorzieningen wordt een nieuwe zuidelijke toegang tot het station gerealiseerd in aanvulling op de centrale OV-terminal en de reeds bestaande nevenontsluitingen via de Middentunnel en de Noordertunnel. Vanaf de Moreelsebrug zullen treinspoor 5 tot en met 21 bereikbaar zijn. Door het toevoegen van deze zuidelijke toegang, wordt het station voor treinreizigers beter bereikbaar, ontstaat er voor treinreizigers een alternatief in de open lucht voor de bestaande verbindingen en wordt voor de inwoners van een deel van de stad ten zuiden van het station (waaronder de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier) de reistijden van en naar het station verkort en wordt tot slot de transfercapaciteit van Utrecht Centraal vergroot.</p>
1.2	<p><u>Met het realiseren van trappen vanaf de Moreelsebrug naar de treinperrons wordt een lang gekoesterde wens van de raad en externe partners ingevuld.</u></p> <p>De gemeenteraad heeft in 2012 unaniem een motie aangenomen waarin het college van B&W werd verzocht de trappen direct bij de aanleg van de brug te realiseren. Daarnaast hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (aan ProRail) en de Provincie Utrecht (aan gemeente Utrecht) eerder subsidies verleend om de brug voor te bereiden op het toevoegen van trappen en voor de latere uitvoering daarvan.</p>
1.3	<p><u>Met het toevoegen van een nieuwe stationstoegang vanaf de Moreelsebrug blijft de interwijk-functie voor voetgangers en fietsers en de architectonische kwaliteit van de brug behouden.</u></p> <p>Met de trappen naar de treinperrons wordt er een directe verbinding tussen de openbare ruimte en het spoordomein gemaakt. Om de reizigers goed van informatie te voorzien en de veiligheid op peil te houden zijn er allerlei spoorse voorzieningen nodig, zoals reisinformatie en OV-chippoorten. Vanuit de gemeente heeft het behoud van de iconische waarde van de brug en de functie als interwijkverbinding prioriteit. In overleg met NS en ProRail is gekomen tot ruimtelijke uitgangspunten voor de inpassing van de spoorse voorzieningen die hier invulling aan geven.</p>
1.4	<p><u>Externe partners NS en het ministerie van I&W hebben nu de financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld om het project mogelijk te maken, en gezien de bezuinigingsopgave die bij deze partners speelt is uitstel van het besluit tot realisatie niet wenselijk.</u></p> <p>De NS en het ministerie van I&W moeten bezuinigen. Langer wachten met het besluit tot realisatie kan er toe leiden dat gereserveerde budgetten onder druk komen te staan. In de voorwaarden van de subsidiebeschikking van het ministerie van I&W aan ProRail is de einddatum 2023 voor oplevering</p>

	<p>opgenomen. Deze is met instemming van het ministerie tot nu toe verlengd tot het beoogde moment van realisatie in 2027, maar er kan niet verwacht worden dat dit een gegeven is. Daarom is nu een besluit tot realisatie wenselijk. De keerzijde van nu beslissen is dat er nog onduidelijkheid is over de keuze voor de locatie van de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal in het definitieve voorkeursalternatief van de MIRT verkenning OV en Wonen. De locatie heeft mogelijk invloed op de toekomstvastheid van de trapverbindingen naar de treinperrons (zie kanttekening 1.5).</p>
1.5	<p><u>Bij de opgangen van de Moreelsebrug zijn aanvullende fietsenstallingen geprogrammeerd en op en rondom de brug vindt handhaving op wildstallen plaats.</u></p> <p>Door het toevoegen van de functie als stationsentree aan de Moreelsebrug is aanvullende stallingscapaciteit voor fietsen in de nabijheid wenselijk om reizigers die met de fiets komen dicht bij de nieuwe entree hun fiets te laten stallen. Deze aanvullende capaciteit wordt aan de Jaarbeurszijde van de brug voorzien door de uitbreiding van de OV-stalling 'de Knoop' als onderdeel van de herontwikkeling van het Knoopcomplex. De huidige OV-fietsenstalling heeft een capaciteit van 3.000 plekken. Zoals gemeld in het raadsvoorstel 'vaststelling Bestemmingsplan Westflank Zuid, stationsgebied 1^e herziening' (behandeld op 30 januari 2025) wordt de omvang van de uitbreiding nog onderzocht. De oplevering van de aanvullende capaciteit wordt pas voorzien na openstelling van de trappen.</p> <p>Aan de Centrumzijde ligt de opgang van de brug in de nabijheid van de Stationspleinstalling (capaciteit 12.500 plekken). De gemeente voert gesprekken met Klépierre om een daarnaast fietsenstalling in Hoog Catharijne te realiseren met een in- en uitgang aan het Moreelsepark. Deze stalling heeft een beoogde capaciteit van ca. 2.200 plekken en komt naar verwachting in gemeentelijk beheer. Verwachte oplevering is na de zomer van 2026.</p> <p>De Moreelsebrug en de omliggende openbare ruimte maken onderdeel uit van het gebied waaren fietsparkeerverbod is ingesteld. Dit betekent dat fietsen die geparkeerd staan buiten de vakken, rekken en stallingen zullen worden weggehaald. Dit om onveilige situaties te voorkomen.</p>
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<p><u>Het realiseren van toegangen vanaf de Moreelsebrug naar het tram-busstation Utrecht Centraal Centrumzijde en busstation Jaarbeurszijde maakt geen onderdeel uit van dit besluit.</u></p> <p>De raad heeft eerder via motie 2016/M31 de wens uitgesproken om ook het trambusstation Centrumzijde via het gebouw Het Platform te verbinden met de Moreelsebrug, zodat de bereikbaarheid verbetert. Een besluit tot realisatie van deze toegang en die eventuele trappen vanaf de Moreelsebrug naar perron C en D van busstation Jaarbeurszijde vraagt nog om nader onderzoek en ligt nu niet voor. Hierover wordt de raad later geïnformeerd.</p> <p>Het besluit tot aanleg van de treintrappen betekent dat resterende middelen in de grondexploitatie Stationsgebied ontoereikend zijn voor deze projecten. Eind vorig jaar heeft gemeente Utrecht in de OV-alliantie met Provincie Utrecht bestuurlijk afgesproken om op basis van eerdere deelontwerpen een integraal ontwerp voor de verbindingen vanaf de Moreelsebrug naar het regionale openbaar vervoer te maken als input voor geactualiseerde kostenramingen. Met deze stap wordt een basis gecreëerd voor afspraken met Provincie Utrecht over gezamenlijke dekking van de kosten, onderlinge ontwikkelafspraken en een projectplanning. Het streven is de resultaten hiervan aan het eind van dit jaar gereed te hebben. Vooruitlopend hierop verkent de Provincie welke dekkingsmogelijkheden zij heeft voor medefinanciering. Dat aanvullende financiering voor de toegang naar het tram-busstation en het busstation niet wordt gevonden is een risico, omdat de middelen beperkt zijn en de provincie al een bijdrage heeft gedaan aan het project.</p>

1.2	<p><u>Er zijn maatregelen door NS en ProRail nodig om te voorkomen dat na openstelling van de nieuwe toegang de sociale veiligheid op Utrecht Centraal en in de treinen bovengemiddeld verslechtert.</u></p>
	<p>Landelijk en ook op Utrecht Centraal is sprake van een negatieve trend ten aanzien van sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Een verdere verslechtering van de sociale veiligheid (afwijkend van de trend) is niet acceptabel voor NS en is ook niet wenselijk. Daarom zijn met NS Reizigers afspraken vastgelegd over de monitoring van de sociale veiligheid en worden maatregelen omschreven. Het uitbreiden van Utrecht Centraal met zes nieuwe toegangen (één per bereikbaar perron) wordt door NS namelijk als risico beschouwd. Dit omdat het veiligheidsbeheergebied wordt vergroot. Ook worden nu al de bestaande toegangen buiten de OV-terminal bovengemiddeld vaak als entree gebruikt voor mensen zonder geldig vervoerbewijs. Dit is een risicogroep die vaker verantwoordelijk is voor incidenten op het station en in de trein. De monitoring, maatregelen en onderbouwing zijn in bijlage 'Rapportage sociale veiligheid' door NS omschreven.</p> <p>Samengevat zijn de beheersmaatregelen in drie categorieën verdeeld:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Directe maatregelen bij ingebruikname <ul style="list-style-type: none"> ○ Hybride afsluiting, de trappen naar de perrons worden in eerste instantie tijdens de avond en nacht van 22.00 uur tot 06:00 uur gesloten, omdat het grootste deel van de overlast op Utrecht Centraal plaatsvindt in de nachtelijke uren. Indien er na realisatie uit de periodieke monitoring blijkt dat er aanleiding is om het moment van afsluiting te verruimen naar 24.00 uur, dan wordt dit ingevoerd. ○ Continu preventief toezicht door veiligheidspersoneel NS 2. Maatregelen die bij ingebruikname van de trappen al voorbereid en beschikbaar zijn om in te zetten <ul style="list-style-type: none"> ○ Handhavings acties van de veiligheidspartners in het gebied (NS, politie en gemeentelijke handhaving) 3. Aanvullende maatregelen bij verslechterde situatie die gezamenlijke bestuurlijke besluitvorming vereisen <ul style="list-style-type: none"> ○ Opschalen continu preventief toezicht ○ Uitbreiden hybride afsluiting ○ Sluiten van de trappen
1.3	<p><u>Er is een kleine mogelijkheid dat over 10 tot 15 jaar als gevolg van een grote populariteit van de trappen er op de drukste momenten op een aantal trappen transferveiligheid risico's ontstaan.</u></p>
	<p>Om drukte goed te monitoren en waar mogelijk te voorkomen zijn afspraken gemaakt met ProRail en NS. Als uiterste maatregel is het mogelijk dat de trappen (of een deel daarvan) definitief worden afgesloten of verwijderd.</p> <p>Uit de uitgevoerde loopstroomonderzoeken blijkt dat er scenario's zijn waarbij op termijn situaties mogelijk zijn waarbij de trappen op momenten intensiever worden gebruikt dan gewenst en veilig is. Dit gebeurt met name wanneer er tegelijk veel reizigers zowel de trap op als af willen. De maximale opgaande stroom ligt redelijk vast door de begrensde maximale capaciteit van de treinen. Dit zijn pieken op vaste momenten (wanneer de trein aankomt). Onzekere factor is de neergaande stroom. Wanneer deze te hoog wordt in combinatie met pieken in de ochtendspits van aankomende reizigers kan – zonder aanvullende maatregelen – mogelijk verdringing ontstaan. Door groei van het aantal reizigers en stadsontwikkeling in het zuidwesten van Utrecht (onder andere Beurskwartier en Merwedekanaalzone), wordt verwacht dat de brug met de trappen in toenemende mate aantrekkelijk wordt als alternatieve route van en naar het station. De 'worst-case' inschatting – met de nodige onzekerheden - van ProRail is dat ergens vanaf 2035 er momenten in de spits kunnen ontstaan waarop het op een deel van de trappen te druk wordt (zie bijlage 'Advies ProRail realisatie trappen Moreelsebrug'). Zoals beschreven in deze bijlage is dit in eerste instantie</p>

	<p>voor NS en ProRail reden geweest om niet zonder meer de voorbereidingsfase af te sluiten. Randvoorwaarde van ProRail voor verdere uitwerking was ten eerste dat het maken van afspraken over goede periodieke monitoring van de drukte en ten tweede dat alle partijen vooraf accepteren dat op termijn verwijdering van de trappen een uiterste maatregel kan zijn bij aanhoudende veiligheidsrisico's. ProRail en gemeente hebben daarna deze afspraken uitgewerkt, zoals opgenomen in bijlage "Rapportage monitoring transferveiligheid". Hiermee wordt nu aan de voorwaarde van ProRail voldaan.</p>
1.5	<p><u>De wijze van aanlanding van de Merwedelijn kan effect hebben op de toekomstvastheid van de nieuwe stationsentree via de Moreelsebrug</u></p> <p>Binnen de MIRT verkenning OV & Wonen wordt op dit moment gezocht naar een haalbare aanlanding van de Merwedelijn op Utrecht Centraal die ook aan de doelstellingen voldoet. Op dit moment is er sprake van meerdere alternatieven voor deze aanlanding die in meer of mindere mate effecten kunnen hebben op de toekomstvastheid van een stationsentree via de Moreelsebrug. Zoals vermeld kennen de trappen een maximumcapaciteit. Deze is hoogstwaarschijnlijk niet genoeg wanneer het merendeel van de reizigers van de Merwedelijn gebruik gaat maken van de Moreelsebrug om bij de treinen te komen, in plaats van de OV-terminal. De precieze effecten zijn nog niet in kaart gebracht, en de uitkomst verschilt waarschijnlijk ook per alternatief. In de eerste helft van 2025 worden de alternatieven voorafgaand aan het zomerreces teruggebracht naar één voorkeursalternatief. Voor de bespreking van dit voorstel in de gemeenteraad is een inschatting van de toekomstvastheid belangrijke beslisinformatie die op het moment van het collegebesluit over het raadsvoorstel niet beschikbaar was. Daarom wordt de raad voorafgaand aan de besluitvorming via een raadsbrief geïnformeerd over de inschatting van de toekomstvastheid op basis van de laatste inzichten en dan beschikbare informatie .</p>

Financiën

Realisatie

De kosten voor realisatie worden gedekt:

- Uit het programma Ontwikkelen en Wonen voor iedereen, onderdeel grondexploitatie Stationsgebied

De realisatie van de trappen aan de Moreelsebrug is onderdeel van de vastgestelde grondexploitatie Stationsgebied. Het investeringsbudget in de grondexploitatie is bestemd voor de trappen aan de Moreelsebrug. Dit budget is bestemd voor de trappen naar de treinperrons (inclusief risico's). Het restant is bestemd voor de trappen naar het busstation en naar de tramperrons (zie kanttekening 1.1).

- Door derden

Behalve gemeente Utrecht dragen ook het ministerie van I&W (via een subsidiebeschikking aan ProRail), Provincie Utrecht, via een bijdrage aan gemeente Utrecht, en NS Reizigers bij aan de realisatie van dit project.

Een gedetailleerde toelichting van de kosten en de verdeling is opgenomen in de geheime bijlage ' Financiële bijlage Realisatie trappen naar treinperrons vanaf Moreelsebrug.

Beheer en onderhoud

De gemeente is en blijft verantwoordelijk voor de kosten voor het beheer en onderhoud van de Moreelsebrug. Dit is gedekt binnen het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed.

De gemeente is en blijft verantwoordelijk voor de kosten van handhaving en toezicht in de openbare ruimte. Dit is gedekt binnen het programma Ontwikkelen en Wonen voor iedereen.

ProRail is na realisatie van de trappen verantwoordelijk voor de kosten van het dagelijks beheer en onderhoud van de zes trappen en de monitoring van de transferveiligheid.

NS Reizigers wordt verantwoordelijk voor de beheer- en onderhoudskosten van de toegangspoorten.

Vervolg

Bij een positief besluit worden zo spoedig mogelijk door ProRail de voorbereidingen gestart. Voor de realisatie van dit project zullen de noodzakelijke afspraken worden vastgelegd in een overeenkomst met ProRail. ProRail is vervolgens verantwoordelijk voor de ontwerpwerkzaamheden en de bouw van de nieuwe stationsentree. Via zes trappen zijn dan, met uitzondering van sporen 1 t/m 4, alle sporen van Utrecht Centraal vanaf de Moreelsebrug bereikbaar.

In de planning van het project zijn er twee onderdelen zeer bepalend voor het moment waarop de trappen opengesteld kunnen worden.

Allereerst is dat het aanvragen van zogeheten treinvrije periodes (zie onder kopje Beslistermijn). Het missen van dit jaarlijkse moment betekent dat de uitvoering in ieder geval een jaar opschuift.

Ten tweede heeft NS de OV-chipkaart middelen (poorten, hekwerk) die benodigd zijn voor dit project niet op voorraad. Voor de productie dient een bestelling te worden gedaan die een doorlooptijd van meer dan een jaar kent. Gezien de kosten van deze middelen is het wenselijk deze bestelling te doen nadat gemeente Utrecht groen licht heeft gegeven voor realisatie.

Indien deze besluitvorming voor het zomerreces 2025 plaatsvindt, is de verwachting, op basis van de huidige inzichten, dat openstelling van de nieuwe stations toegang via de Moreelsebrug ergens in de periode eind 2027 tot eind 2028 mogelijk is. Vanwege de volle planning van werkzaamheden op het spoor kan ProRail nu nog niet aangegeven wanneer de aanleg van de trappen precies kan plaatsvinden. Essentiële werkzaamheden voor het functioneren van het spoor, zoals de noodzakelijke vervanging van wissels, krijgen indien nodig voorrang in de planning van treinvrije periodes.

De realisatie van de trappen is niet mogelijk binnen de kaders van het huidige omgevingsplan. Daarom dient vooruitlopend op de start bouw een aanvullende procedure doorlopen te worden om het project te kunnen realiseren met een omgevingsvergunning voor het afwijken van het omgevingsplan (BOPA). Het besluit wordt gepubliceerd in de het digitale gemeentebled via officielebekendmakingen.nl. Het besluit wordt ter inzage gelegd en staat open voor bezwaar en beroep. De verwachting is dat in de eerste helft van 2026 zal plaatsvinden.

Samen stad maken (voorheen: Participatie)

De raad heeft het college via een motie (2012/M67) unaniem verzocht zorg te dragen voor aanleg van trappen naar de perrons. Op basis van deze duidelijke opdracht is de samenwerkingsvorm 'gemeente aan zet' gehanteerd. De afgelopen jaren is tijdens bewonersavonden over de ontwikkelingen in het Stationsgebied vaak gebleken dat omwonenden een langgekoesterde wens hebben voor de nevenentree via de Moreelsebrug. In de voorbereiding van dit voorstel is samengewerkt met ProRail, NS Stations, NS Reizigers en Klépierre. Overige vastgoedeigenaren in het stationsgebied zijn eind vorig jaar over de stand van zaken geïnformeerd. De partijen bleken positief tegenover de nieuwe entree te staan.

Communicatie

Communicatie over de besluitvorming vindt plaats via een persbericht en berichten op de website van gemeente Utrecht en op beurskwartier.nl (opvolger CU2030).

De boodschap en het moment van publiceren wordt afgestemd met NS en ProRail.

Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- GEHEIM Financiële bijlage Realisatie trappen naar treinperrons vanaf Moreelsebrug
- Ruimtelijke uitgangspunten treintrappen Moreelsebrug
- Rapportage monitoring transferveiligheid

- Rapportage sociale veiligheid

Bijlagen informatief

- Advies ProRail realisatie trappen Moreelsebrug