

Burgemeester en Wethouders

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Telefoon 030 – 286 10 00 Fax 030 – 286 12 24

www.utrecht.nl

Aan

de leden van de Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	Siert de Vos	Datum	14 december 2010
Doorkiesnummer	030 – 286 9607	Ons kenmerk	10.070347
E-mail		Onderwerp	Voorlopig ontwerp RABO brug
Bijlage(n)	2 (plattegrond en besluitenhistorie)	Verzonden	14 december 2010
Uw kenmerk			
Uw brief van			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte commissieleden,

In aansluiting op onze brief van 15 oktober j.l. en ter voldoening aan de verschillende in de raadscommissie gestelde vragen, kunnen wij u berichten te hebben ingestemd met het voorlopig ontwerp van de RABO brug. Daarbij wordt de brug – conform het integraal programma van eisen – als interwijkverbinding aangelegd. Over een aantal jaren – nadat de nieuwe OV-terminal in gebruik is genomen – willen wij in overleg met belanghebbende partijen te zijner tijd bezien wanneer de perrontrappen als nog aangebracht kunnen worden.

Ter toelichting merken wij het volgende op.

De realisatie van de RABO brug kent een lange voorgeschiedenis.

De RABO brug komt voort uit afspraken tussen RABO International en de Gemeente Utrecht uit 2001. In verband met de bouw van haar nieuwe hoofdkantoor aan de Croeselaan, heeft de RABO een bedrag van fl. 20.000.000,- (ruim € 9 mio) toegezegd.

In samenspraak met de RABO en op basis van een raadsmotie uit 2006 is dit bedrag gelinkt aan een te realiseren fiets/ voetverbinding aan de zuidzijde van de OV-terminal, de RABO brug dus.

In 2007 informeerden wij de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling over onze besluitvorming over het integraal programma van eisen/ functioneel ontwerp van de RABO brug. Op dat moment gingen wij er nog van uit dat conform wens van de RABO, de brug in 2009 kon worden gerealiseerd (bij de oplevering van het nieuwe hoofdkantoor). Hoewel de oplevering van het nieuwe hoofdkantoor als gevolg van de twee branden die hebben plaatsgevonden, ook is vertraagd (en in 2011 gereed zal zijn), zal de oplevering van de RABO brug eerst in 2013 kunnen plaatsvinden.

Enkele ontwikkelingen hebben de planning ingrijpend doen veranderen:

1. aanvullend onderzoek naar aanleiding van inspraakreacties

Aanvankelijk ging het IPVE/ FO uit van een brug van 10 meter breed, bedoeld voor fietsers en voetgangers van oost naar west en vice versa (interwijkverbinding).

Uit de daarna gehouden inspraak, kwamen suggesties om de brug op te waarderen tot een volwaardige stationstoegang met perrontrappen. In een later stadium deed de SOLGU de dringende oproep daar ook liften voor minder validen aan toe te voegen. Deze wensen zijn onderzocht op o.a. technische en financiële haalbaarheid. Consequentie was dat de brug een bredere maat moest krijgen.

Het Rijk/ het Bestuur Regio Utrecht hebben zich bereid getoond de extra kosten als gevolg van de verbreding en het aanbrengen van perrontrappen voor hun rekening te nemen. Voor het aanbrengen van liften is evenwel geen geld.

2. commerciële voorzieningen

Van de zijde van NS Poort werd voorgesteld de brug te verbreden voor het aanbrengen van commerciële voorzieningen.

Dit leverde discussie op over de uitleg van het programma Stationsgebied. Wij zullen in het te maken bestemmingsplan voor dit gebied, vastleggen dat er geen commerciële voorzieningen zijn toegestaan.

3. Onduidelijkheden over de aanlandingen aan de oost- en westzijde

Met name de rijksbouwmeester en de spoorbouwmeester uitten hun zorgen over de aanlanding aan de oostzijde. Zoals bekend hebben wij in het kader van de optimalisatievoorstellen bij de programmabegroting 2011 voorgesteld de oplossing voor de aanlanding aan de oostzijde (fietsflat) te laten vervallen. Met de Rijksgebouwendienst en NS Poort wordt de laatste hand gelegd aan een contract over de aanlanding aan de westzijde in het kader van de ontwikkeling van de Knoopkazerne. In het voorlopig ontwerp is om die reden de aanlanding aan de westzijde "losgemaakt" van die ontwikkelingen. Gezien vanaf de oostkant, gaat de fietser direct "rechtsaf" over de Kruisvaart richting Mineurslaan. De geïntegreerde variant ("rechtdoor" naar de Croeselaan) heeft weliswaar de voorkeur, maar is te zeer afhankelijk van andere partijen om er nu op in te kunnen zetten.

4. Technische aanpassingen aan het spoor

In diezelfde periode startte het Rijk een landelijk project om te komen tot vermindering van het aantal wissels bij stations, waaronder het project doorstroming station Utrecht (DSSU). De planning voor de RABObrug maakt onderdeel uit van de planning voor het gehele Stationsgebied. Hierin was het uitgangspunt dat de realisatie van de brug gelijktijdig plaatsvindt met het verleggen van de onderliggende perrons in het kader van het DSSU. Koppeling van deze projecten was nodig omdat de funderingen van de brug op de onderliggende perrons moeten komen te rusten. De Minister van Verkeer&Waterstaat heeft de beslissingen over het project DSSU evenwel uitgesteld en de keuze wat betreft de exacte toekomstige ligging van de perrons ligt op dit moment nog open. Naar aanleiding hiervan heeft onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheid om de brug te realiseren met verplaatsbare funderingen. Technisch blijkt dit mogelijk. Er vindt overleg plaats met ProRail over de praktische uitvoerbaarheid van deze manier van funderen en de dekking van de extra kosten.

5. de realisatie van tolpoortjes

Indien de brug zou worden opgewaardeerd tot een volwaardige toegang van en naar het station, moeten er tolpoortjes worden aangebracht. Omdat het hier om een interwijkverbinding gaat (zonder tolpoortjes dus), zouden deze op de perrons moeten worden aangebracht. Er bestaat verschil van mening over de vraag of en zo ja hoe deze tolpoortjes te zijner tijd te realiseren zijn.

Al deze ontwikkelingen hebben geleid tot vertraging in de uitvoeringsplanning. Dat betreuren wij zeer aangezien de brug voorziet in een grote behoefte en niet meer is weg te denken. De verbinding zal een grote verbetering zijn voor de bereikbaarheid voor Dichterswijk/ Parkhaven ten opzichte van de binnenstad.

Ook op dit moment zijn nog niet op alle onderdelen zekerheden verkregen maar we hebben wel verschillende richtinggevendende besluiten kunnen nemen zodat helderheid ontstaat en er voortgang kan worden geboekt. Wij hebben ervoor gekozen om – met in achtneming van de technische, juridische en financiële aspecten – het ontwikkel- en realisatieproces zoveel mogelijk "los te maken" van omliggende projecten. Gelet hierop hebben wij besloten – conform het IPVE/FO – de brug thans als interwijkverbinding verder te ontwikkelen en eerst over een aantal jaar te bezien wanneer de perrontrappen als nog zijn aan te brengen. Wel is de brug ten opzichte van het IPVE verbreed. De brug is daarbij zo ontworpen dat deze trappen op eenvoudige en relatief goedkope wijze zijn te realiseren. Het te zijner tijd aanbrengen van liften is daarbij niet uitgesloten, maar het Rijk heeft wel al laten weten dat deze liften volgens de nieuwe richtlijnen niet verplicht zijn.

Ook hebben wij besloten de realisatie los te koppelen van het project DSSU. Dit laatste is mogelijk door het werken met schuivende fundaties. Die kunnen daardoor als het ware later meeschuiven als de perrons eventueel worden verlegd. Wel stellen wij als voorwaarde dat de hogere kosten worden betaald door de spoorse partijen/ het Ministerie van Infra&Milieu. Hierover is overleg gaande en wij verwachten overeenstemming te bereiken.

Pagina 3/3

Datum 7 december 2010

Kenmerk 10.070347

Zodra de meerkosten van de schuivende fundaties gedekt zijn, starten wij met het vervolg van de planontwikkeling (definitief ontwerp en besteksfase).

Zoals gesteld, is de planning thans om de RABObrug in 2012 in uitvoering te nemen en in 2013 op te leveren.

Wij houden u op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen en hopen u thans voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders

secretaris

burgemeester