



proces-verbaal

RECHTBANK MIDDEN-NEDERLAND

Civiel recht
handelskamer

locatie Utrecht

zaaknummer / rekestnummer: C/16/387376 / HA RK 15-49

Proces-verbaal van voorlopig getuigenverhoor, gehouden op 23 februari 2016

in de zaak van

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HOOG CATHARIJNE B.V.,
gevestigd te Utrecht,
verzoekster,
advocaat mr. M.Y.C.L. de Wit te Rotterdam

en

de publiekrechtelijke rechtspersoon
GEMEENTE UTRECHT,
zetelend te Utrecht,
belanghebbende,
advocaat mr. J.M. van Noort te Utrecht.

en

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
PRORAIL B.V.,
Gevestigd te Utrecht,
Belanghebbende,
advocaat mr. E.W.J. de Groot te Breda

De zitting wordt gehouden in het gebouw van deze rechtbank ingevolge de beschikking van deze rechtbank van 26 augustus 2015.

Tegenwoordig zijn mr. A.M. Loots, rechter, en J. Derksen, griffier.

Na uitroeping van de zaak verschijnen

- mr. M.Y.C.L. de Wit, voornoemd,
- mr. J.M. van Noort, voornoemd,
- mr. K.G.J. Heesakkers, advocaat in dienst van de gemeente Utrecht,
- T. Brouwer, gemachtigde namens de gemeente Utrecht.
- mr. E.W.J. de Groot, voornoemd,
- C.R.R. Buk, jurist in dienst van ProRail.

De rechter-commissaris constateert dat is voldaan aan het bepaalde in art. 190 lid 1 Rv omtrent kennisgeving van het verzoekschrift en de beschikking aan de wederpartij.

Mr. de Wit verklaart dat één getuige is opgeroepen, die is verschenen.

De rechter gaat over tot het getuigenverhoor. De getuige doet opgave van naam, voornamen, leeftijd, beroep en woon- of verblijfplaats en deelt mee in dienstbetrekking van ProRail te staan.

De getuige legt op de bij de wet bepaalde wijze de voorgeschreven belofte af de gehele waarheid en niets dan de waarheid te zullen zeggen.

_____ oud _____ jaar, van beroep _____, wonende te _____ legt de belofte af en verklaart:

1. Ik heb de uitnodiging gezien en de beschikking van augustus gelezen. Ik heb van de advocaat mr. De Groot begrepen wat de procesgang is.
2. Wij verbouwen op dit moment Utrecht Centraal en dat is eind van het jaar gereed. Het is gemaakt op het aantal verwachte reizigers en daar is het dan ook geschikt voor. Ik weet niet precies om hoeveel reizigers het gaat, volgens mij zo'n 250.000 tot 300.000 reizigers per dag. U houdt mij voor dat de getuige _____ heeft verklaard dat het om 360.000 reizigers ging. Dat zou goed kunnen. Dit geldt voor zowel de terminal als de perrons.
3. Voor de terminal kun je berekeningen maken over de hoeveelheid reizigers. Op de perrons ben je afhankelijk van de dienstregeling. Er is een verschil in de situatie dat treinen op verschillende tijdstippen aankomen en de situatie dat treinen gelijk aankomen. Het zou kunnen zijn dat er in de tweede situatie een capaciteitsknelpunt ontstaat. Er kan discussie worden gevoerd over wat een capaciteitsknelpunt is. Het is geen veiligheidsissue maar het kan wat langer duren voordat je van het perron in de stationshal bent.
4. Het ontwerp is gedimensioneerd op het jaar 2030. Ik verwacht geen veiligheidsissues voor die periode tot dan.
5. U vraagt mij waarom wij de loopstroom onderzoeken niet ter beschikking hebben gesteld aan Hoog Catharijne. Ik heb net uitgelegd dat de loopstromen afhankelijk zijn van de toekomstige dienstregeling. Een dienstregeling wordt per jaar gemaakt en een bouwproject duurt ongeveer tien jaar. In de loopstroomodellen zijn verschillende scenario's doorberekend. Het is een interne rapportage en daarbij maken wij ook gebruik van gegevens van de NS. Het vormt geen basis voor besluitvorming over uitbreiding van de capaciteit. Het is voor ons als het ware een vingeroefening over waar knelpunten zouden kunnen ontstaan. Wij vinden deze gegevens niet relevant voor Corio. De rapportages zijn zo specifiek dat je makkelijk andere conclusies kunt trekken dan waar ze voor bedoeld zijn. De vraag of er wel of niet trappen aan de brug zullen worden bevestigd zal niet aan de hand van deze loopstroomonderzoeken worden beantwoord. Daar zullen aparte rapportages voor worden opgesteld. Zo is dat ook afgesproken met de gemeente. Deze rapportages zullen natuurlijk wel beschikbaar worden gesteld en openbaar worden gemaakt.
6. U vraagt mij of er ook andere maatregelen zijn om de capaciteit te vergroten dan het bevestigen van trappen aan de Rabobrug. De meeste eenvoudige oplossing is een iets andere dienstregeling, dat kost het minste, ook al kan dat weer andere problemen opleveren. Als er een capaciteitsknelpunt is dan is trappen bevestigen een voor de hand liggende oplossing. Omdat we er vanuit gaan dat we tot 2030 geen problemen hebben, hebben wij geen onderzoek gedaan naar het totaal potentieel aan maatregelen.

Op vragen van mr. De Wit antwoord ik als volgt:

1. U vraag mij of de de loopstroomsimulaties in opdracht van het ministerie I&M zijn verricht. In principe is alles wat wij doen in opdracht van het ministerie. Wij moeten het programma Hoogfrequent spoorvervoer uitvoeren. DSSU is daar een onderdeel van. In dat kader krijgen wij ook vragen van het ministerie zoals die hier ook zijn gesteld. In die zin zijn de loopstroomonderzoeken in opdracht van het ministerie



verricht, maar er is geen concrete opdracht waarbij specifiek om deze loopstroomonderzoeken is gevraagd.

2. U vraagt mij of in de loopstroomsimulaties van 2012 de DSSU maatregelen zijn meegenomen. Het antwoord hierop is ja. In de loopstroomonderzoeken van 2012 is de situatie van na dit jaar meegenomen, namelijk als alle maatregelen in het kader van DSSU en NSP (ook wel: OVT) volledig zijn gerealiseerd.
3. U vraagt mij in aanvulling op mijn antwoord in punt 10 of er onderzoek is gedaan naar extra stijgpunten naar de terminal. Nee daar is niet naar gekeken, er worden in het kader immers geen knelpunten voorzien. We zijn bezig met het bouwen van een brug in opdracht van de gemeente, die loopt toevallig voer de perrons. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om trappen naar de perrons te bouwen. Dat is iets anders dan dat er oplossing worden gezocht voor verwachte knelpunten.
4. Er zijn ook bij de loopstroomonderzoeken in 2012 varianten doorgerekend waarbij er gebruik wordt gemaakt van trappen aan de Rabobrug, thans genaamd Moreelsebrug.
5. U houdt mij de brief voor van 15 december 2014, waarin ik in de derde alinea het woord kosteneffectief heb genoemd. Hiermee is niet bedoeld de opbrengsten van commerciële voorzieningen gelegen op de Rabobrug. Hiermee heb ik bedoeld dat alleen het toevoegen van trappen aan de brug in het licht van mogelijke infrastructurele maatregelen een relatief lage kostenpost is.
6. U vraagt mij of er nog andere alternatieven denkbaar zijn als er capaciteitsknelpunten ontstaan. Ik kan dat nu niet zo bedenken omdat daar ook geen onderzoek naar is gedaan.

Op vragen van mr. De Groot antwoord ik als volgt:

1. U houdt mij punt 17 van de getuigenverklaring van meneer [REDACTED] voor. Waar [REDACTED] spreekt over een ander gebruik van het spoor heb ik hiervoor de termen andere dienstregeling gebruikt. We bedoelen hetzelfde.
2. In aanvulling op punt 3 bij de vraag van de rechter: het is niet zo dat de situatie tot 2030 onveranderlijk is. Het kan zijn dat andere dienstregelingen capaciteitsproblemen met zich mee brengen op de perrons. Dit zijn geen veiligheidsissues.

[REDACTED]
Voorgelezen, volhard en getekend

[REDACTED]
Taxe: nihil

Mr. de Wit verklaart dat er geen andere getuigen worden opgeroepen zodat het getuigenverhoor is gesloten. Mr. van Noort en mr. de Groot verklaren geen getuigen in tegenverhoor te zullen oproepen.

De rechter verklaart dat hiermee het dossier is gesloten.

Waarvan proces-verbaal,

7




VOOR AFSCHRIJF
DE GRIFFIER VAN DE RECHTBANK
MIDDEN-NEDERLAND

