

Aandachtspunten m.b.t. de Spoorverdubbeling in en langs Lunetten^{*)}

De toegevoegde (schuine, onderstreepte) tekst dient als verslag van het overleg met ProRail op 6 mei 2008.

Aanwezig: Rob Nawijn en Edith Rameckers / Hein, Christien, Ewold, Rob L, Lou

Voorafgaand aan de bijeenkomst worden een aantal aandachtspunten ter voorkoming van graffiti overhandigd.

1. Tijdens de bouwperiode dient de geluidsoverlast zoveel mogelijk te worden voorkomen. Dit betekent i.p.v. heien: zoveel als mogelijk is andere technieken daarvoor toepassen.
E.e.a. dient binnen de normen van de Gemeentelijke verordeningen te vallen (loopt allemaal via Bureau Milieu van de Gem. Utrecht. Denk aan Hei-verordening). Aantal palen al snel 40 per kunstwerk, 1 per 4 meter geluidsscherm, productie geschat op 5-8 per dag.
2. Tijdens de bouwperiode de benodigde transport-bewegingen voor de bouw en aanleg van de werken, die transporten zoveel als mogelijk is te laten plaats vinden per rail. De realiteit zal dan zijn dat dit in de nacht zal gaan gebeuren. In dit verband is dus een zéér goede communicatie met de direct omwonenden gewenst.
Het klopt dat spoortransport in de nacht valt, de omvang is beperkt aangezien dit waarschijnlijk alleen de afvoer van de huidige opstelsporen zal betreffen.
Aangezien spoortransport voor de overige werkzaamheden € 1000 per vermeden vrachtwagenlast duurder uitvalt wordt deze mogelijkheid uitgesloten geacht.
3. Tijdens de bouwperiode de daarvoor noodzakelijke transporten over (vnl.) de rondweg in Lunetten - dat is de route Lunettenbaan, Stelviobaan, Brennerbaan en Furkaplateau - zoveel mogelijk beperken. Alléén bij 'bijzonder vervoer', als het echt niet anders kan.
Het bouwverkeer zal via Bureau Bereikbaarheid van de Gem. Utrecht (Ruud van den Broek, i.o.m. wijkwethouder) een voorgeschreven traject krijgen toegewezen. Ook het Kernteam (dit is incl. alle calamiteitendiensten, als brandweer en politie) heeft daar invloed op. Texel valt daarbuiten; m.b.t. De Wadden vindt nog overleg plaats om een acceptabele route te vinden (mogelijk via Furkaplateau), overtredingen en/of klachten kunnen rechtstreeks bij ProRail gemeld worden, ProRail is belast met de handhaving.
4. Tijdens de bouwperiode de noodzakelijke transporten langs de wegen/straten 'Texel' en 'De Wadden' tot een minimum beperken. En indien dit toch onvermijdelijk is dit tijdig naar de direct omwonenden van die wegen zéér goed te communiceren. Langs deze straten bevindt zich ook het woongebouw voor ouderen 'De Coppelwethe'.

Aanvulling ^{)} M.b.t. de punten 1 t/m 4:**

Is het mogelijk om de aan- en afvoerroutes voor de werkzaamheden via de Koningsweg te laten lopen?

Met name voor de werkzaamheden aan de Lunettense kant (2011-2013 eerst nieuw aanleggen, daarna pas bestaande sporen vernieuwen) zal bouwverkeer door Lunetten gaan. Zo veel als mogelijk gaat vanaf de Koningsweg naar de spoordriehoek, Mereveldse weg en Tussen de Rails worden tijdelijk opgewaarderd, waar nodig met vrijliggend fietspad.

5. Tijdens de bouwperiode het nu beschikbare aantal parkeerplaatsen zoveel als mogelijk is te handhaven. Dit geldt voor het gehele aangrenzende gebied tussen de wegen Texel, Brennerbaan, Fivelingo, Furkaplateau en Furkabaan. Er is nu al veel 'parkeerdruk' langs de Fivelingo!
Er vervallen alleen parkeerplaatsen op locaties die op tekening zijn aangegeven (gearceerd als werkterrein of als definitief spoorterrein). In de bestekken van ProRail aan aannemers wordt opgenomen dat er ruimte gereserveerd wordt **binnen** het werkterrein voor bouwketen en bijbehorende parkeergelegenheid (niet gekwantificeerd).
De helft van het Furkaplateau aan de spoorzijde wordt tegen het eind van de bouwperiode vrijgegeven en door de Gem. Utrecht opnieuw ingericht. Hier is nog geen planning van

beschikbaar. Idealiter is de opening gelijktijdig met de officiële ingebruikname van het eilandperron, maar die relatie is niet hard.

6. De communicatie in het algemeen naar de hele wijk Lunetten 'op een zeer efficiënt en hoog niveau' laten plaats vinden. Een belangrijke en verbindende rol tussen alle partijen is er voor het wijkbureau van de gemeente, d.m.v. een goede voorlichting in alle lokale mediachef organiseren van regelmatige voorlichtingsavonden - naar mate de werkzaamheden vorderen - is zeer gewenst. Het is een algemeen bekend verschijnsel dat onwetendheid bij de bevolking altijd wrevel en achterdocht oproept.

In juni komen nog een aantal informatieactiviteiten (12 juni inloopavond voor beantwoording van vragen in De Musketon). De website van ProRail wordt verbeterd en zal als info-medium een belangrijke rol krijgen. Of deze website ook een mogelijkheid krijgt om in te schrijven op een elektronisch abonnement op 'Laatste nieuws feiten en actuele (korte termijn) planning' is zeer de vraag. Ook alternatieve methoden voor informatiemomenten krijgen de aandacht, zie verder bij punt 15.

7. Er dient, voordat er met enige bouwwerkzaamheden wordt begonnen, een gedegen onderzoek te worden gedaan naar de huidige hinder door de bestaande trillingen van het railverkeer. Met name in de nacht, als er regelmatig zeer zware goederentreinen rijden. De huidige trillingshinder dient uiteindelijk minder te worden. Er bestaan nu perfecte methoden en constructies om dat te bereiken. Deze zijn wel duurder om aan te leggen, maar het zou een gemiste kans zijn om die nu niet te gebruiken. Later is dat helaas niet meer mogelijk!

De OTB bevat een trillingstudie, de resultaten worden naast de richtlijn gelegd, wettelijke kaders ontbreken en de richtlijn zal worden gevolgd.

De verwachting is dat het goederentransport (categorie IV) richting Geldermalsen (voor aansluiting op de Betuweroute) in de toekomst wel zou kunnen toenemen.

Aanvulling **) M.b.t. punt 7:

Is een zoveel mogelijk trillingsvrije fundering voor de betonconstructies van de 'dive-unders' een voorwaarde bij de aanbesteding van de werkzaamheden?

De kunstwerken worden redelijkerwijs 'trillingsvrij' gefundeerd, de ballastbedden (die de rails daarbuiten dragen) echter niet. Deze trillingsoverdracht zal blijven, e.e.a. wordt in de OTB beschreven

Alleen politieke druk (via bijv. de wethouder) kan tot hogere druk en meer budget leiden om een grotere afname van de trillingen te bereiken.

8. Het ontwerp en de uitvoering van de geluidsschermen dient in overleg met de bewoners, en zeker met de direct omwonenden/aanwonenden, te worden afgestemd en tijdig te worden besproken. Dit kan gebeuren in een aparte voorlichtingsavond, b.v. via het wijkbureau.

De Welstandscie van de Gem. Utrecht bepaalt de vorm en uitstraling van de geluidsschermen. Dat is dus de gesprekspartner voor ProRail in deze.

Voor wat betreft bronbestrijding zijn raildempers een erg dure oplossing en worden daarom feitelijk nooit gecombineerd met geluidsschermen (in de praktijk kunnen zij, onder bepaalde omstandigheden, hooguit schermen tot ca. één meter hoogte vervangen).

Nagekomen opmerking: het BOL en Vlek 19 hebben gezamenlijk het vormgevingsvisier rapport besproken dat woensdag 20 mei wordt ingediend bij Welstand.

Aanvulling **) M.b.t. punt 8:

Ook een geluidsscherm aanbrengen vanaf de spoorwoningen aan de Engelsmanplaat tot aan de Waterlinieweg ter bescherming van het Beatrixpark als ecologisch kerngebied en de bewoners van Lunet 3.

N.B. Bij de keuze van geluidsschermen uitgaan van geluidsabsorberende schermen (zoals in Bilthoven?), wel met -waar nodig- aandacht voor de mogelijkheid van doorzicht.

Het Beatrixpark is volgens de wetgeving geen af te schermen locatie. ProRail checkt of

rekening is gehouden met de bewoning van Lunet 3. De mogelijkheid zal worden bekeken of een geluidavond zinvol kan zijn, waarbij het effect, van al dan niet aanwezig zijn van een scherm ter plaatse, inzichtelijk (of misschien wel hoorbaar) wordt gemaakt. (Jan van den Brink is de geluidsmen bij ProRail, Steffen Hofstra de projectleider bij de gemeente).

9. Onderzocht dient te worden in hoeverre de geprojecteerde onderhoudsweg tussen de sporen en de achterzijde van de woningen aan de Engelsmanplaat tevens, ná de spoorverdubbeling, dienst zou kunnen doen als een snellere fietsverbinding tussen het Furkaplataan en de houten fietsbrug bij Lunet 3 in het Beatrixpark. Met name de fiets-forenzen uit Houten zullen hier profijt van ondervinden. Het is daar dan misschien wel sociaal minder veilig, maar de keus is dan aan de gebruiker: óf door het woonstraatje 'Engelsmanplaat' óf langs die nieuwe route.

Het betreft hier een calamiteitsvoorziening die in z'n geheel ligt binnen de afrastering. Dubbel gebruik is daardoor ongewenst, bovendien zou dan een extra afscherming met het spoor nodig worden waarvoor de ruimte ontbreekt.

Aanvulling **) M.b.t. punt 9:

Naast de huidige hoofdfietsroute kan van de eventuele mogelijkheid om de onderhoudsweg achter Engelsmanplaat te gebruiken als snelle fietsverbinding tussen Houten en het centrum alleen sprake zijn als er ter hoogte van zalencentrum Aristo voor een goede aansluiting via het Furkaplataan naar de Nieuwe Houtenseweg wordt gezorgd.

De laatste berichten zijn dat i.o.m. de gemeente wordt bezien hoe de hoofdfietsroute over De Wadden en het Furkaplataan kan worden gehandhaafd (bijv. met 'overpass' bij de nieuwe tunnel).

10. Bij het eventueel dempen van de bestaande watergang tussen Engelsmanplaat en het Furkaplataan, langs De Wadden (met een keerwandconstructie?), dient deze verbinding elders te worden gecompenseerd / gerealiseerd. Zie daartoe ook het inmiddels vastgestelde Streekplan van de Provincie Utrecht. De spoorlijn Utrecht - 's-Hertogenbosch is een belangrijke ecologische verbinding tussen de bestaande grote(re) ecologische zones.

Deze watergang wordt inderdaad deels gedempt. Er komt daar geen keerwand. ProRail gaat na hoe de ecologische verbinding voorzien is en komt hierop terug.

Aanvulling **) M.b.t. punt 10:

Door de compensatie oppervlaktewater verliest ATV De Groene Lunet een substantieel deel van haar oppervlakte. Zijn er alternatieven voor de compensatie? Wordt de tuindersvereniging elders gecompenseerd, b.v. in de Sporendriehoek?

Hierover zijn ook vragen gesteld in een (cie?-)overleg van de Gemeenteraad. Dit onderwerp heeft de aandacht en er wordt naar een oplossing gezocht. Het betreft in eerste instantie een aangelegenheid van de Gem. Utrecht (Steffen Hofstra). ProRail zal dan, waar nodig en binnen haar mogelijkheden, aan de uitvoering meewerken.

11. Als deze nieuwe watergang aan de andere zijde (oostzijde) van het dwarsprofiel van de spoorverdubbeling wordt geprojecteerd (eerdere informatie duidde daar al op!), is het zeer wenselijk om die watergang op een juiste en voor de ecologie (met name voor de waterdieren) efficiënte wijze te realiseren. De aansluiting op het bestaande water aan de Westzijde - in het Beatrixpark - dient ook perfect te zijn uitgevoerd! Te denken valt aan het maken van een 'eco-tunnel' t.p.v. de Noordzijde van het nieuwe 'eiland-perron' en het begin van de 'dive-unders' richting de Waterlinieweg. Er zal in dát geval een waterloop zijn tussenspoor en onderhoudsweg. Wordt die verbinding niet gemaakt, dan is er GEÉN ecologische water-) verbinding meer, en wordt niet voldaan aan het Streekplan van de Provincie Utrecht.

Dit punt wordt meegenomen bij punt 10.

12. M.b.t. punt 11: Het is zéér wenselijk om over deze ecologische aspecten vroegtijdig en intensief overleg te hebben met de daartoe betrokken dienst(en) van de Provincie Utrecht. Met betrokken partijen is overleg.
13. Oók de ecologische verbinding in Oostwestelijke richting, t.p.v. het Furkplateau, dient ná de realisatie van de spoorverdubbeling weer een échte 'verbinding' te zijn. Bedoeld wordt een normale verbinding van de Oud Wulverbroek Wetering ter weerszijden van het spoordijklichaam. Een zgn. 'eco-tunnel' is ter plaatse niet wenselijk, gezien de lengte. De wetering kruist de spoorlijn onder een hoek van ca. 45 graden! Het moet nu mogelijk zijn om voor dit al jaren bestaande probleem een goede oplossing te realiseren. Een 'normaal' viaduct is de enige goede oplossing. Het is een gemiste kans dit nu niet uit te voeren! Opm. Het is bekend dat er een 'plannen' zijn om een 'ecologische' verbinding te maken t.p.v. de Nieuwe Houtense Weg - langs de Rijksweg A27 - maar dat is dan uitsluitend een 'landverbinding', en het betreft dus niet de onderlinge verbinding van het water / de wetering. De Gem. Utrecht zal voor zover bekend met een inspraakreactie komen om een korte, rechte verbinding te maken. E.e.a. zal overeenkomstig worden gerealiseerd.

Aanvulling **) M.b.t. punt 13:

De mogelijkheid onderzoeken om de huidige fietstunnel te gebruiken als ecologische verbinding.

Dit is een relatief dure oplossing, daarom wordt voor een alternatief gekozen.

14. Het huidige viaduct over de Rijksweg A27 komt bij de spoorverdubbeling te vervallen. Daarom: Al vóór de werken aan de spoorverdubbeling beginnen deze verbinding herstellen! Het Definitief Bestemmingsplan Lunetten voorziet in de procedurele mogelijkheid daartoe, via een 'Artikel 19 procedure': door de uitloper(s) van het 'Koppelpark' t.p.v. de Nieuwe Houtense Weg - bij het 'Zwarte Woud' - zal een nieuwe verbindingsweg naar de nieuwe verbinding óver de A27 moeten worden aangelegd. Het verdient aanbeveling om deze procedure - via de provincie - TIJDIG in gang te zetten, om vertraging in de uitvoering er van te voorkomen! Een nieuw viaduct óver de A27 is volgens het Bestemmingsplan óók mogelijk volgens de Zienswijzen-rapportage d.d. sept. 2005 m.b.t. het best.plan Lunetten. Het is dé hoofd-verkeersroute voor fietsers tussen Houten en Utrecht, en een essentieel onderdeel van de hoofdverkeers-structuur voor fietsers. Oók is de verbinding belangrijk voor de (auto-) route naar de gemeentelijke kwekerijen. Als deze verbinding er niet is vóór de uit te voeren grote spoorwerken is er GÉÉN fietsverkeer mogelijk, en is de benadering van de kwekerijen slechts mogelijk via de Fortweg, op het grondgebied van de Gemeente Houten. Deze weg is zéker te smal voor dát verkeer en de Gemeente Houten zal er zeker niet gelukkig mee zijn: de Fortweg vertoont nu al langs de bermen de sporen van het 'gewone' auto (sluip-) verkeer! Het is een harde eis dat pas na de opening van een nieuwe wegverbinding de bestaande zal worden afgesloten.
15. Het is te overwegen om op enkele 'in het oog springende' en nog nader te bepalen locaties 'lichtkranten' te plaatsen, in de vorm van 'billboards'. Via elektronische weg kan dan - vanuit één centraal punt, b.v. bij ProRail zelf - de meest relevante informatie voor de komende periode vermeld worden. Het is hetzelfde systeem als door Rijkswaterstaat wordt gebruikt boven de rijkswegen, de zgn. 'DRIP's: is het 'Digitale Route Informatie Systeem', maar dan aangepast voor deze specifieke situatie. De bewoners van Lunetten, en met name zij die in de 'werkzône' wonen, zijn dan op de meest direct manier op de hoogte van wat er op de korte- of langere termijn staat te gebeuren. Vanwege de unieke toegangswegen tot Lunetten zal dit worden overwogen (Lunettenbaan of Brennerbaan en voor fietsers bij het Nieuwe Houtense Pad).
16. De start van de bomenkap voor de spoorverdubbeling - in het gehele gebied - mag niet onnodig vroeg worden uitgevoerd. Het is het BOL tot op heden nog niet bekend waar en

hoeveel bomen er voor de spoorwerken zullen moeten sneuvelen. Naar onze inzichten zal dat aan de kant van Lunetten zeker zijn langs de straat De Wadden.

Hier zijn meerdere mogelijkheden, aannemelijk is dat de Gem. Utrecht met een plan en de uitvoering komt, waarvoor ProRail dan een vergoeding geeft. Overleg dus via de Gem. Utrecht.

17. Door de ingebruikname van de 'Betuweroute' zullen er - mogelijk - in de toekomst ca. 30 extra goederentreinen langs Lunetten gaan rijden. (Zie daartoe ook bij punt 7). Deze informatie is overigens door het BOL nog niet geverifieerd.
Deze verwachting lijkt gerechtvaardigd.

Algemene aanvulling **)

In 2003 zijn toezeggingen gedaan over de oprichting van een klankbordgroep en een speciale informatieavond over geluid. Tijdens de informatie-avond op 1 april 2008 is daarover niets medegedeeld.

De mogelijkheden worden reeds bekeken en daarop komt ProRail nog terug.

Hoe wenselijk/mogelijk is een eventuele spoorverbinding Utrecht/Breda langs de A27 via station Lunetten, en wat zijn de consequenties voor de huidige planvorming?

Dit is zo prematuur dat hier nog op geen enkele manier rekening mee gehouden wordt.

*) *Deze aandachtspunten / opmerkingen zijn opgesteld door W. van den Brink, namens het Bewoners Overleg Lunetten (BOL), en overhandigd tijdens de Voorlichtings- / Informatie-avond van ProRail op dinsdag 1 april 2008, in het Zalencentrum 'Aristo'.*

***) *Deze aanvullingen zijn besproken en vastgesteld in het overleg BOL-plenaire op 15 april 2008.*