



Gemeente Utrecht

**ProRail**

# dubbelslag

Informatiekrant over Randstadspoor  
en de Uithoflijn in Utrecht

nummer 3, voorjaar 2011



## Agenda

- **24 maart** inloopavond
- **11 april-december** afsluiting spoorviaduct Westerkade (alle verkeer)
- **11 april** start demonteren Jeremiebrug
- **April-augustus** verleggen sporen Lunetten
- **April-november** afsluiting fietstunnel Laan van Soestbergen
- **April** start kabels- en leidingenwerk Herculesbrug en A27 ten behoeve van de Uithoflijn
- **April** start zandaanvoer Lunetten en Vaartsche Rijn
- **8-10 april** werkweekend / geen treinverkeer Utrecht-Geldermalsen
- **27-29 mei** werkweekend / geen treinverkeer Utrecht-Geldermalsen
- **Juni** werk onderstation Waterlinieweg klaar
- **Mei/juni** inloopavond en consultatie ontwerp voorplein Lunetten
- **Juni** uitnemen Kruisvaartbrug
- **Juni-november** versmalling spoorviaduct Bleekstraat
- **24-26 juni** werkweekend / geen treinverkeer Utrecht-Geldermalsen
- **Augustus** start bomkap ten behoeve van de Uithoflijn
- **Januari 2012** afsluiting Westerkadeviaduct (autoverkeer)

## Werk aan de winkel voor station Utrecht Vaartsche Rijn

### Periode van hinder breekt aan

*Werkterreinen, vrachtwagens, informatieborden... in de omgeving van het nieuwe station Utrecht Vaartsche Rijn zijn de voorbereidingen van Randstadspoor niet meer te missen. De komende jaren gaat u steeds meer zien van het eindresultaat.*

Station Utrecht Vaartsche Rijn, ter hoogte van de Westerkade, wordt ruim, licht en uitstekend toegankelijk met ruimte voor meer dan 1.000 fietsen. Trappen en liften geven toegang tot de perrons. Het nieuwe station levert veel reizigers tijdswinst en gemak op. De spoorverdubbeling – van vier naar acht sporen tussen Utrecht Centraal en Lunetten – zorgt dat de Intercity's straks moeiteloos de Sprinters kunnen passeren.

Bouwcombinatie Strukton Infratechnieken-Colijn-Reef heeft – ter voorbereiding op dit grootse project – inmiddels werkterreinen, toegangsritten en bouwroutes gemaakt en de bomen langs het spoortracé gekapt. In april worden tijdens een werkweekend (8-10 april) aan de Vondellaanzijde van het spoor damwanden geplaatst en wordt gestart met de werkzaamheden bij de bruggen en onderdoorgangen. Voor omwonenden

en passanten breekt een lange periode van overlast aan: meer bouwverkeer en -geluid, en verkeershinder vanwege periodieke omléidingen en afsluitingen of versmallingen van de spoorviaducten Westerkade, Bleekstraat, Albatrosstraat en Laan van Soestbergen. Houdt u rekening met extra reistijd.

Het spoorviaduct over de Westerkade is als eerste aan de beurt: dat gaat 11 april dicht voor alle verkeer. De afsluiting duurt tot eind 2011. Daarna gaat de doorgang weer open voor fietsers en voetgangers: auto's kunnen er pas aan het einde van het project (eind 2014) weer door. Verderop in deze Dubbelslag leest u meer informatie over de aankomende werkzaamheden. Binnenkort volgt aparte informatie over de omléidingsroutes.

# Welkom in Dubbelslag!

Informatiekrant over Randstadspoor en de Uithoflijn

*Gebroederlijk trekken ze straks samen op, in het hart van de stad: Randstadspoor, het nieuwe regionale treinennetwerk, en de Uithoflijn (tot nu toe bekend als 'HOV Om de Zuid'), de snelle tram tussen Utrecht Centraal en het universiteitscomplex. In dit derde nummer van Dubbelslag leest u over deze beide grote bouwprojecten. Dubbelslag verschijnt circa drie keer per jaar en geeft nieuws en achtergronden. Tussendoor krijgt u aanvullende informatie over specifieke werkzaamheden.*

## Randstadspoor

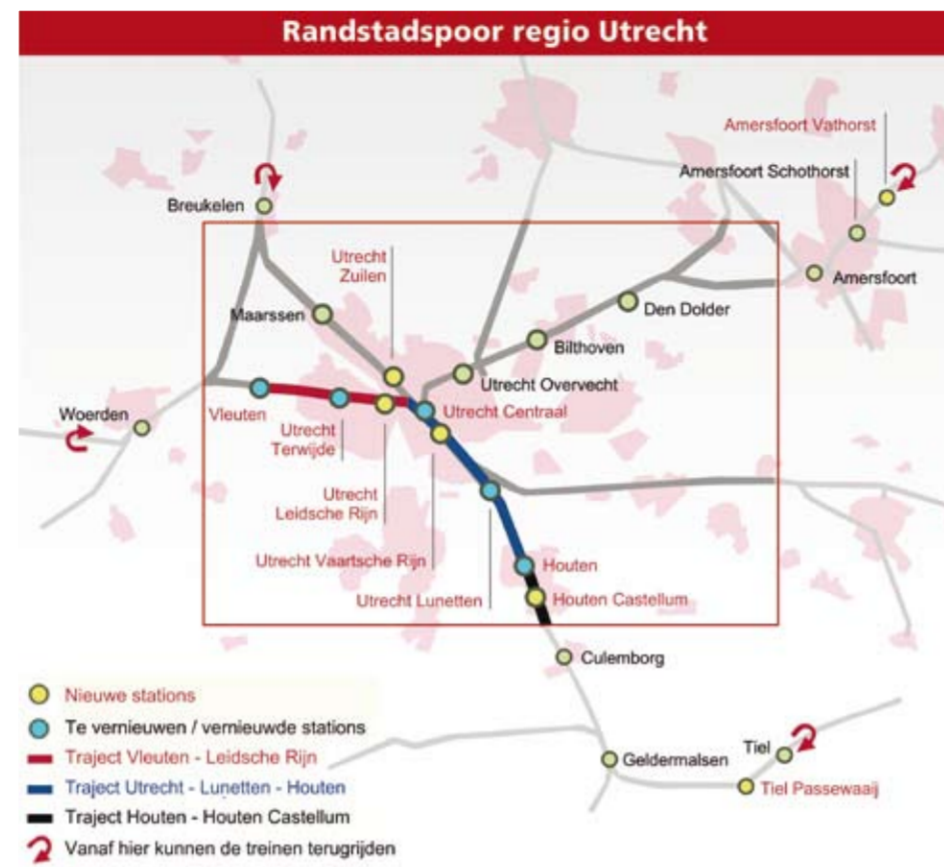
Randstadspoor wordt gebouwd in opdracht van ProRail. Het is een uitgebreid netwerk van treinverbindingen in de regio Utrecht. Met de komst van Randstadspoor wonen straks veel inwoners van Utrecht en omstreken op korte afstand van een station. Utrecht Centraal wordt in dit geheel geen eind-, maar tussenstation; diverse bestemmingen in de regio zullen per trein bereikbaar zijn zonder overstap op dit station.

## De Uithoflijn

De gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht (BRU) bouwen in Utrecht-stad het 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer' (HOV), een netwerk van vrije bus- en tram-banen. Een onderdeel hiervan wordt de Uithoflijn: een snelle, comfortabele en milieuvriendelijke verbinding tussen Utrecht Centraal en de Uithof.

## Dubbelslag

Randstadspoor en de Uithoflijn lopen binnen de stadsgrenzen gedeeltelijk parallel aan elkaar. Op verzoek van de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht (BRU) wordt een gedeelte van de Uithoflijn door ProRail daarom tegelijk uitgevoerd met Randstadspoor. Dit scheelt tijd en geld en zorgt voor minder overlast voor de omgeving. Twee projecten in één keer: een dubbelslag.



## Werkweekend 8-10 april voor damwanden rond station Utrecht Vaartsche Rijn

Geen treinverkeer tussen Utrecht Centraal en Geldermalsen

*Om het Randstadspoor-netwerk te kunnen laten rijden, vindt tussen de stations Utrecht Centraal en Houten een verdubbeling plaats van het aantal sporen, van vier naar acht. En boven het 'kruispunt' van het water van de Vaartsche Rijn en de Westerkade komt de blikvanger in het gebied: het nieuwe station Utrecht Vaartsche Rijn. De voorbereidingen van de spoorverdubbeling en de bouw van het station zijn in volle gang. In het tweede weekend van april wordt weer een flinke stap gezet.*

Op zaterdag 9 en zondag 10 april worden op vier plekken langs het spoor aan de zijde Vondellaan/Baden Powell-weg stalen damwanden de grond ingetrild ter hoogte van de viaducten: bij de Bleekstraat, de Westerkade, de Albartrosstraat en de Laan van Soestbergen. De wanden gaan een scheiding vormen tussen de grond, waarop het bestaande spoor rust, en de nog aan te leggen zandbaan (spooralud) waar extra sporen op komen te liggen. De damwanden gaan verticaal de grond in en houden zo aarde en grondwater op hun plek. Op de vier viaducten rijdt het verkeer onder het spoor door en is versteviging nodig om later, erboven, de sporen te kunnen verdubbelen en het station te kunnen bouwen.

Tijdens het werkweekend wordt op zaterdag aan de ene kant van de kruisingen gewerkt. De bouwers werken op alle vier locaties tussen de Bleekstraat en de Laan van Soestbergen. In de nacht van zaterdag op zondag worden de machines verhuisd naar de andere kant van de kruisingen. Op zondag worden dan daar de wanden geplaatst.

Er wordt op beide dagen gewerkt tussen 7.00 en 22.00 uur. Het intrillen van de damwanden veroorzaakt flinke geluidshinder. In tegenstelling tot half november, toen er ook damwanden werden ingetrild, gebeurt het intrillen dit keer alleen overdag. Vrijdag- en zaterdag vindt het transport van de machines plaats.



De mannen werken dichtbij het spoor en de bovenleiding. Daarom rijden er, voor hun veiligheid, dit weekend geen treinen tussen Utrecht Centraal en Geldermalsen. Overigens wordt er elders langs het spoortracé dit weekend ook gewerkt aan het spoor. Onder meer in Houten en Culemborg. NS zet bussen in. Alle reisinformatie volgt binnenkort op [www.ns.nl](http://www.ns.nl).

Tijdens het werkweekend kunt u een speciaal telefoonnummer bellen als u vragen of klachten heeft: 06 346 235 07. Dit nummer is alleen tijdens het werkweekend in gebruik.

1935

## Terug in de tijd

# De twee levens van Lunetten

*Station Lunetten: gefotografeerd in 1935 en 1947. De halte was destijds uitsluitend een overstapstation voor reizigers vanaf station Maliebaan die verder wilden richting 's Hertogenbosch, of andersom. Het eilandperron lag midden tussen de sporen en was niet toegankelijk vanaf de straat.*

In deze vorm was de halte in gebruik tussen 1874 en 1932. Het gebouwtje deed nog jaren dienst als dienstgebouw en werd pas eind jaren zeventig gesloopt. Het stond ter hoogte van het viaduct van de Waterlinieweg.

Het Lunetten-station op de foto's heeft niet veel meer te maken met het huidige 'Utrecht Lunetten'. Dit ligt één kilometer verderop aan de lijn naar Den Bosch. Het ging open op 26 september 1980 en is wél een volwaardige halte, met perrons, trappen, hellingbanen, wacht-

hokjes en een tunnel voor fietsers. Een gebouwtje met een plaatskaartenkantoortje en een wachtruimte ging in gebruik in 1992 en functioneerde in die vorm een paar jaar.

Met het nieuwe station Utrecht Lunetten dat momenteel wordt gebouwd, krijgen we opnieuw een eilandperron tussen de sporen. Ditmaal wel volledig toegankelijk vanaf de straat!

Met dank aan Victor Lansink  
Het Utrechts Archief

1947

## Inloopavond ProRail werkzaamheden omgeving station Utrecht Vaartsche Rijn

Donderdag 24 maart, 19.00 – 21.00 uur, ROC, Vondellaan 174, Utrecht

Het werk voor de spooruitbreiding en de bouw van het toekomstige station Utrecht Vaartsche Rijn wordt steeds duidelijker merkbaar. Daarom organiseert ProRail op donderdag 24 maart een inloopavond in het ROC aan de Vondel-

laan 174. Er zijn die avond medewerkers van ProRail, de gemeente en de aannemer aanwezig om toelichting te geven op alle werkzaamheden die worden uitgevoerd. U bent welkom tussen 19.00–21.00 uur (op het tijdstip dat u schikt).

## Vooropnames: voor alle duidelijkheid

*De bouw van Randstadspoor gebeurt zo voorzichtig mogelijk. ProRail en de aannemer willen tijdig signaleren of er schade is ontstaan en achteraf ook kunnen vaststellen of dit door hen is veroorzaakt. Daarom worden bouwkundige inspecties ofwel 'vooropnames' gemaakt. In Lunetten zijn deze achter de rug. In de omgeving van station Utrecht Vaartsche Rijn vinden dit voorjaar de laatste opnames plaats.*

De bouw van Randstadspoor gebeurt heel zorgvuldig. Zo houden trillingsmeters de omgeving voortdurend in de gaten. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan, dan is het zowel voor ProRail als de omwonenden prettig als tevoren de bouwkundige staat van een pand in kaart is gebracht. Dan kan er achteraf geen discussie ontstaan over de vraag

of een schade wel of niet al aanwezig was voordat de werkzaamheden voor Randstadspoor startten.

Een 'vooropname' registreert de bouwkundige staat van een woning of bedrijfsruimte. Een inspecteur beschrijft het pand aan de binnen- en de buitenkant en legt zijn bevindingen vast in een rapport.



Wanneer een eigenaar later meent dat er schade is ontstaan, dan kan een schade-expert het rapport gebruiken als hulpmiddel om dit vast te stellen. Als er in uw pand een vooropname plaatsvindt, dan betekent dit niet dat u ook schade zult oplopen. De inspectie is puur een kwestie van zorgvuldigheid en helpt om achteraf geschillen te voorkomen.

Als u in de buurt van werkzaamheden woont of werkt en een vooropname krijgt, ontvangt u een brief (of heeft u deze inmiddels ontvangen) van het inspectiebureau.

# Overzicht actualiteiten

Op allerlei plekken langs het traject begint de uitvoering goed zichtbaar te worden. Waar wordt gewerkt? En wat is onlangs afgerond? Op deze pagina's, beknopt per locatie, de stand van zaken en actualiteiten voor de komende periode.

## 1 Spoorviaduct Bleekstraat tijdelijk versmald



Het spoorviaduct over de Bleekstraat moet worden vernieuwd en verlengd. Bovendien moet hier het wegprofiel worden verlaagd. Om dit werk uit te voeren wordt het viaduct vanaf het voorjaar meermaals een weekend afgesloten. Vanaf juni wordt het gedurende zes maanden versmald. Vanaf de binnenstadkant kunnen auto's niet meer onder dit viaduct door. Fietzers en voetgangers kunnen er vanaf beide kanten onderdoor. Wel wordt vanwege de veiligheid voor hen een aparte, tijdelijke brug vanaf de Vondellaan over de Kruisvaart gebouwd.

## 2 Kruisvaart verlegd

De spoorverbreding en de Uithoflijn vragen om flink wat breedte. Tussen de Bleekstraat en de Vaartsche Rijn wordt, voor die verbreding, de Kruisvaart in het voorjaar verlegd. De twee beweegbare bruggen over dit water, de Kruisvaartbrug bij de Bleekstraat en de Jeremiebrug bij de Westerkade, worden vervangen door uitneembare bruggen. De Jeremiebrug schuift, samen met de Kruisvaart enkele meters op. Hiervoor worden vanaf half april damwanden ingetrild, palen geboord en wordt grondwerk verricht. Dit geeft hinder voor voetgangers.

## 3 Spoorviaduct Westerkade dicht



Boven de Westerkade ligt straks de ingang tot het nieuwe station Utrecht Vaartsche Rijn, daarom moet hier een nieuw breder en sterker viaduct worden gebouwd. Voor dit werk is het viaduct van 11 april tot eind 2011 dicht voor alle verkeer; daarna kunnen fietsers en voetgangers er weer door. Auto's kunnen er pas eind 2014 weer onderdoor. ProRail onderzoekt nog of het mogelijk is het spoorviaduct ook tussentijds open te stellen voor auto's.

## Jeremiebrug naar Leidsche Rijnpark

De historische Jeremiebrug was ooit min of meer een 'halte' voor de treinen, die hier stopten bij de brugwachterswoning. Nu gaat de karakteristieke brug uit 1912 zelf op reis, omdat hij niet teruggeplaatst kan worden. Omdat het een monument is, maakte de gemeente Utrecht afspraken met ProRail over het behoud. De Vrienden van het Leidsche Rijn Park boden de helpende hand: verhuizing van de Jeremiebrug naar deze groene oase.

## 4 Spoorviaduct Albatrosstraat

Dit viaduct blijft open voor alle verkeer. Wel wordt het soms tijdelijk versmald. Mogelijk volgt in een latere fase nog een korte afsluitingsperiode.

## 5 Divers werk gehele spoortracé

Ten behoeve van de bouw van station Utrecht Vaartsche Rijn en de spoorverdubbeling wordt de komende maanden betonwerk verricht, zand aangevoerd voor de bouw van het spoortalud en worden op diverse plekken damwanden ingetrild. Langs het spoor tussen de Bleekstraat en de Laan van Soestbergen worden in het weekend van 8-10 april op zaterdag en zondag (overdag) tijdens een buitendienststel-



ling damwanden geplaatst aan de Vondellaanzijde van het spoor. In de nacht vindt transport van machines en materiaal plaats. (Zie pagina 3).

## 6 Fietstunnel Laan van Soestbergen dicht

Deze fietstunnel wordt tussen april en eind oktober afgesloten. De onderdoorgang bij de Albatrosstraat wordt de omleidingsroute van de ene naar de andere kant van het spoor.

## 7 Opaalweg route voor bouwverkeer



In de groenstrook langs de Opaalweg, tussen de Kariboestraat en de Robijnstraat, is een weg aangelegd voor het bouwverkeer. De bouwweg ligt in het verlengde van het bouwterrein. De Opaalweg is gekozen als bouwroute, omdat hij vanaf de Waterlinieweg de kortste route vormt naar het bouwterrein, en omdat hier ruimte is, in de groenstrook in het midden van de weg. Het bouwverkeer veroorzaakt daardoor minimale hinder voor het overige verkeer. De weg is in gebruik op werkdagen tussen 6.30 en 19.00 uur. Gemiddeld rijden dertien vrachtwagens per dag over de bouwweg, maar in sommige periodes wordt de bouwweg vaker gebruikt en rijdt het verkeer af en aan. De bouwweg wordt tot eind 2012 behoorlijk intensief gebruikt; daarna verplaatst het werk zich grotendeels naar de andere kant van het spoor. De weg blijft tot in 2015 in gebruik. Daarna worden de groenstrook en de Opaalweg teruggebracht in de oude staat.

## 8 Nieuwe voetbal- en basketbalkooi

Ter hoogte van de kruising Baden Powellweg/Kariboestraat heeft de gemeente een nieuwe voetbalkooi geplaatst. Op de plek waar de oude kooi stond, is ruimte nodig voor de spoorverbreding. Onder de Waterlinieweg is de basketbalplek verwijderd. Hier bouwt ProRail een onderstation. De basketbalplek is toegevoegd aan de nieuwe voetbalkooi. De kooi blijft minimaal vijf jaar op deze plek in gebruik. Op verzoek van omwonenden bekijkt de gemeente de mogelijkheid om in de nabijheid van de vroegere basketbalplek ook een speelgelegenheid terug te plaatsen.

## 9 Waterlinieweg: onderstation

ProRail bouwt onder de Waterlinieweg, op de plek van de voormalige basketbalplek, langs het Houtensepad, een 'onderstation', een elektriciteitsvoorziening voor het spoor. Dit werk zorgt voor hinder voor omwonenden en voor fietsers op het Houtensepad. De bouw is klaar in april; de inrichting van het gebouwtje, met diverse technische installaties, gebeurt in mei en juni. Ook voor dit laatste zal er nog bouwverkeer zijn.

## 10 Beatrixpark



Bij kapwerkzaamheden voor de spooruitbreiding begin dit jaar is een deel van het park onbedoeld beschadigd bij het aan- en afvoeren van materiaal. ProRail herstelt het park dit voorjaar, als de grond minder vochtig is. De parkbeheerder komt namens de gemeente met aanwijzingen voor herstel. Verder moet het fietspad langs het spoor (Ravellijnpad) de komende tijd zo nu en dan worden afgesloten vanwege werkzaamheden aan de spoorbaan. De omleidingsroute loopt dan onder de Brennerbaan door, via het Houtensepad. Afsluitingen worden zoveel mogelijk beperkt en met borden aangegeven. Intussen bekijken ProRail en gemeente hoe de 150 jaar oude prunus kan worden gespaard. Deze staat waar nu nog het nieuwe fietspad is gepland.

## 11 Dive-unders: spoor Utrecht-Geldermalsen verlegd



Na de zomer van 2010 begon bij de Waterlinieweg de bouw van de diepwanden voor twee ongelijkvloerse kruisingen voor de treinen richting Arnhem en 's Hertogenbosch ofwel 'dive-unders'. Om ruimte te maken voor het afbouwen van de dive-unders wordt het spoor Utrecht-Geldermalsen – tussen de Opaalweg en station Utrecht Lunetten – verlegd. Dit stuk tracé is ongeveer 1,5 kilometer lang en komt dicht langs het bestaande spoor Utrecht-Arnhem te liggen. Het werk geeft overlast van begin april tot eind augustus. Er wordt in die periode ook regelmatig 's nachts aan het spoor gewerkt. Nabij de Engelsmanplaat moet in het voorjaar een zestal palen worden geheid voor de nieuwe bovenleidingmasten. Het nieuwe spoor gaat na het werkweekend van 24-26 juni in gebruik. Daarna wordt het oude spoor afgebroken en afgevoerd. De 'dive-unders' zijn naar verwachting in 2014 klaar.

## 12 Spoorloot gedempt, werkweg aangelegd



Tussen De Wadden en de Waterlinieweg ligt een sloot langs het spoor. Voor de spoorverdubbeling wordt deze uitgebaggerd en gedempt. Voorafgaand hieraan is de sloot in februari uitgevist, onder begeleiding van een ecooloog. Over het gedempte stuk loopt straks een tijdelijke bouwweg. Bewoners worden hierover later nader geïnformeerd.

## 13 Voorplein station Utrecht Lunetten



Het voorplein van station Utrecht Lunetten heeft een tijdelijke nieuwe inrichting. Er is nu ruimte voor werkzaamheden aan het nieuwe station en de nieuwe onderdoorgang. In aanvulling op de fietsenrekken nabij de bushaltes heeft ProRail aan de kant van de sporendriehoek tijdelijk extra fietsenstallingen geplaatst. Het gaat om twintig nieuwe kluisen en circa twintig nieuwe rekken. Als de spooruitbreiding klaar is, krijgt het plein een definitieve nieuwe inrichting. Hiervoor wordt een ontwerp gemaakt waarover de gemeente in mei/juni een informatie-/consultatieavond organiseert. Eventuele suggesties worden, zo mogelijk, verwerkt in het ontwerp.

## 14 Fietsbrug over A27 veiliger



De fietsbrug over de A27, tussen het fietspad Tussen de Rails en de Mereveldseweg, is voorlopig ook in gebruik voor bouwverkeer. Dit rijdt van en naar de sporendriehoek, het stuk grond dat ten noorden van station Utrecht Lunetten is 'ingeklemd' tussen de sporen, en dat nu gedeeltelijk is ingericht als werkterrein. Na klachten van fietsers is de situatie op de brug veiliger gemaakt met asfalt, reflectoren en verbeterde afwatering. Komende maanden worden nog enkele aanvullende maatregelen genomen.

# Aannemers aan de slag: wat zijn de afspraken?

*De werkzaamheden voor Randstadspoor vereisen een goede coördinatie. Bouwcombinatie Strukton Infratechnieken-Colijn-Reef is gecontracteerd voor een belangrijk deel van de bouw van station Utrecht Vaartsche Rijn; Heijmans voor de werkzaamheden in Lunetten. Om alles zo goed mogelijk te laten verlopen en overlast zoveel mogelijk te beperken, heeft ProRail afspraken met de aannemers gemaakt. De belangrijkste vindt u in het overzicht hieronder.*

## Veilig en leefbaar

In de bouw gaat veiligheid voor alles. Er gelden strikte regels en medewerkers krijgen duidelijke veiligheidsinstructies. Met de gemeente worden afspraken gemaakt over bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Zo worden vaste bouwroutes afgesproken en gebeurt het werk achter afgezetten werktreinen. Na werktijd worden de bouwterreinen afgesloten. Bouwroutes en de omgeving van het werkterrein worden schoongehouden. Zonodig wordt twee keer per dag geveegd. Met omwonenden wordt zoveel mogelijk rekening gehouden. Tijdens nachtwerk staan geen radio's aan, wordt er niet geschreeuwd en draaien machines niet onnodig stationair.

## Werktijden

Werkzaamheden worden in principe uitgevoerd van maandag tot en met vrijdag, vanaf 7.00 uur tot uiterlijk 19.00 uur. Het bouwverkeer komt rond 6.30 uur over de bouwroutes richting de werktreinen.

## Weekendwerk

Een uitzondering op de reguliere werktijden zijn de avond-, nacht- en weekendwerkzaamheden. Soms is het vanwege de veiligheid van de werkers onvermijdelijk te werken als er minder of geen treinen rijden. Deze werkzaamheden worden zoveel mogelijk apart aangekondigd. De weekenden van 8-10 april, 27-29 mei en 24-26 juni zijn al bekend. Dan rijden er geen treinen en start het werk op de vrijdagavond na de laatste trein en eindigt voordat de eerste trein maandagochtend vertrekt.

## Wet- en regelgeving

Overlast is helaas niet te voorkomen. In contracten met de aannemers ligt vast hoe het werk gebeurt. Voor wat betreft geluidhinder en trillingen houdt de aannemer zich aan algemene richtlijnen en wet- en regelgeving. Dit wordt via de gemeente Utrecht geregeld in een Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Als de aannemer verwacht de norm voor maximale geluidsbelasting te overschrijden, kan hij hiervoor een ontheffing krijgen via de APV. Bij forse overlast wordt de omgeving tijdig geïnformeerd.

## Schade

De aannemers werken met de grootst mogelijke zorg en doen er alles aan om schade te voorkomen. Maar wat kunt u doen als dit toch gebeurt? Op [www.prorail.nl/randstadspoor](http://www.prorail.nl/randstadspoor) vindt u meer informatie onder het menukopje 'schade'.

# Deel Oosterspoorbaan wordt bouwweg

*De bouw van Randstadspoor en straks ook de Uithoflijn leidt tot veel bouwverkeer voor de aan- en afvoer van materialen. Aan de zuidkant van de stad is bij de Opaalweg een bouwweg aangelegd. In de toekomst wordt ook het zuidelijke deel van de Oosterspoorbaan ingericht als bouwweg.*



Op het zuidelijk deel van de Oosterspoorbaan – tussen de Koningsweg en het spoor richting Arnhem – reden tot enkele jaren terug treinen naar het Spoorwegmuseum. En de baan was volop in gebruik voor goederenvervoer. Inmiddels rijden de museumtreinen over het noordelijke deel en zijn er vrijwel geen cargotreinen meer. Bovendien worden straks de hoofdsporen, waar de Oosterspoorbaan op aansluit, afgebroken. Daarom kan ProRail dit stuk Oosterspoorbaan inrichten als bouwweg. Voor de verkeersveiligheid verdwijnt op de kruising met de Koningsweg de overweg en komen hier, gedurende de bouwfase, verkeerslichten.

In de loop van 2012 wordt de bouwweg op het – dan voormalige – zuidelijke stuk Oosterspoorbaan ingericht en tegen 2013 wordt de weg als bouwroute in

gebruik genomen. Tot in 2015 zal de weg in gebruik zijn voor de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Houten, de aanleg van de Uithoflijn en regulier spooronderhoud. De extra route zorgt ervoor dat de vrachtwagens niet door andere straten, zoals het Oude Houtensepad, hoeven te rijden. Omwonenden van de Oosterspoorbaan hebben hierover in december 2010 meer informatie van ProRail ontvangen.

Over wat er na 2015 gebeurt met het zuidelijke deel van de Oosterspoorbaan neemt de minister van Infrastructuur en Milieu in de loop van dit jaar een besluit. In principe herstelt ProRail de baan. Maar omdat er nog zo weinig gebruik van wordt gemaakt, is het ook mogelijk dat er géén herbouw meer plaatsvindt.

# Uithoflijn: laatste knopen doorhakken... en aan het werk!



*De Uithoflijn, de nieuwe openbaarvervoerverbinding tussen station Utrecht Centraal en het Uithofcomplex, komt steeds meer in zicht. Nog niet letterlijk, maar wel op papier. In juni valt het 'trambesluit': dan wordt definitief besloten of de lijn een tram- (en dus geen bus-)verbinding wordt. Daarna kan dan het bouwen van de baan van start gaan.*

"De nieuwe verbinding móet er komen", benadrukt Eelko van den Boogaard nog maar eens, als projectdirecteur Uithoflijn namens Bestuur Regio Utrecht en de gemeente. "Niet alleen omdat er binnen de stad veel mensen gebruik

van zullen maken, maar ook omdat hij van nationaal belang is. Op de Uithof werken bedrijfsleven, wetenschap en onderwijs samen. Dat trekt dagelijks tienduizenden mensen van heinde en verre. En die maken ook steeds meer

gebruik van het regionale openbaar vervoer. Randstadspoor zal daarbij van groot belang zijn. Maar dan moeten ze vervolgens niet stranden op Utrecht Centraal. Er rijden nu bussen, maar die zitten vaak overvol." De Uithoflijn, voorheen 'HOV Om de Zuid', móet dus ook eigenlijk wel een tram worden, zegt Eelko. "Want daar kunnen veel meer mensen in, hij kan in een hoge frequentie rijden en loopt niet vast in het verkeer. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft ons in december 2010 een bijdrage van 110 miljoen euro toegezegd. Samen met wat de gemeente en het Bestuur Regio Utrecht betalen is er nu 300 miljoen euro beschikbaar. Daarvoor kunnen we een trambaan aanleggen. Dat geld van het Rijk hebben we nog niet. We moeten eerst aan een aantal voorwaarden voldoen, eigenlijk een aantal vragen beantwoorden, zoals: wat kost de lijn en wat levert hij op, hoe gaan we hem bouwen en later exploiteren, en hoe gaat het tracé eruit zien?"

Eelko en zijn collega's werken daar momenteel hard aan. Het langverwachte definitieve 'trambesluit' – dus de definitieve keuze voor een tram – staat gepland voor juni dit jaar. Wat daarin zoveel mogelijk wordt meegenomen, zijn de publiekreacties op het 'Aanvullend Voorontwerp'. Eelko: "Het tracé van het middengedeelte van de Uithoflijn, tussen de Adama van Scheltemabaan en het Wilhelmina Kinderziekenhuis,

stond al in januari 2010 vast. Maar de uiteinden – tussen Utrecht Centraal en Burgerzaken, en tussen het ziekenhuis en het P+R-terrein van de Uithof – ontbraken nog. Want een aantal dingen wisten we nog niet. Bijvoorbeeld waar de tramhalte bij Utrecht Centraal zou komen. Nu weten we dat dat aan de kant van de binnenstad zal zijn." "Deze en andere zaken", vervolgt de projectdirecteur, "staan nu in dat Aanvullend Voorontwerp. Daarop konden mensen reageren. We hebben ook een inspraakavond gehouden. Dat hielp enorm. Je kijkt dan toch nog eens met een frisse blik naar zo'n tracé. Mensen uit Lombok waren bijvoorbeeld bezorgd of ze wel goed zouden kunnen oversteken."

Een spannend jaar al met al, 2011, zegt Eelko. "Want na het trambesluit gaan we aan de slag met de onderbaan, waarover de Uithoflijn gaat lopen. We beginnen tussen Burgerzaken en de A27. Bij Maarschalkerweerd wordt ter hoogte van de Koningsweg wel al wat voorbereidend werk getroffen: er wordt zand neergelegd in verband met de voorbelasting van de baan."

Het bouwen van de gehele onderbaan start in 2012. "Daarna maken we de bovenbouw, zoals rails en verlichting. Na het trambesluit kunnen we het materieel bestellen. Dat is na circa vijf jaar hier en klaar om mee te gaan rijden. Dan kan de Uithoflijn in gebruik."

# Bomenkap voor kabels en leidingen

*Voor de aanleg van de Uithoflijn moeten kabels en leidingen worden verlegd. Want er is ruimte nodig voor de baan en de rijwegen erlangs. De eerste werkzaamheden vinden plaats tussen de A27 en de Herculesbrug.*

Omdat de Uithoflijn op een eigen baan gaat rijden, wordt de inrichting van de Weg tot de Wetenschap aangepast. Het fietspad en de autorijweg worden verplaatst. Hiervoor moeten de kabels en leidingen, die nu in de groenstrook liggen, worden verlegd. Hetzelfde geldt bij de Herculesbrug, waar een nieuwe brug voor de Uithoflijn naast komt te liggen. Voor de aanleg van deze nieuwe brug is ruimte nodig en moeten kabels en leidingen worden verlegd.

Voor het verleggen van deze kabels en leidingen moeten bomen worden verwijderd. De eerste kapwerkzaamheden vonden in maart plaats bij de Herculesbrug. Op deze plek zijn circa 40 bomen gekapt. Dit moest nu al gebeuren, omdat kappen tijdens het broedseizoen (half maart - half juli) niet is toegestaan. Het kabel- en leidingenwerk bij de brug en de snelweg start in april. Als de werkzaamheden aan de trambaan klaar zijn, worden er bomen terug- en bijgeplant. Langs de Weg tot de Wetenschap start het kappen in augustus. De bomenlaan blijft er zoveel mogelijk behouden. Er worden alleen noodzakelijke bomen gekapt of, als dat mogelijk is, verplant naar een andere locatie. Ook hier worden, na de aanleg van de trambaan, bomen terug- en bijgeplant.

Voor het weghalen van de bomen is een kapvergunning afgegeven. Deze is op 23 februari 2011 onherroepelijk geworden. Tijdens de eraan voorafgaande inspraakronde leverde het Platform van Utrechtse natuur- en milieugroepen (PLU) een aantal aanbevelingen. De Projectorganisatie HOV Om de Zuid heeft deze besproken met het PLU en overgenomen. Het betreft onder andere de aanbevelingen om bomen zo min mogelijk in een depot te brengen en te houden, en de herplant goed af te stemmen met de uitvoeringsplannen – bijvoorbeeld niet tegelijkertijd herplanten en in de nabijheid werk uitvoeren.

Pas na de zomer zullen de werkzaamheden starten, die op basis van het bestemmingsplan mogen worden uitgevoerd; de rechter doet uiterlijk 1 juli een uitspraak over het bestemmingsplan. Een nauwkeurige hertelling ten behoeve van de vergunningen wijst uit dat op het tracé van de Uithoflijn 1287 bomen staan. Hiervan worden 690 bomen gekapt en 141 herplant. Daarnaast worden 200 nieuwe bomen geplant.

# En? Wat vindt u ervan?

*Dubbelslag ging op pad met pen en camera... en vroeg naar wat mensen op straat vinden van Randstadspoor, de Uithoflijn en de lopende werkzaamheden.*



Station Utrecht Lunetten, halverwege de middag. Een volle trein naar Breda stopt. Claudine Küpper is weer bijna thuis. Ze stapt uit, samen met haar zoontjes Noah en Silven, die in de stad naar de tandarts zijn geweest. De jongens laten trots hun fietsenrekjes zien. "Ik ga niet zo heel vaak met de trein", zegt hun moeder, "maar ik heb gehoord over de spoorverbreding. En dat ze dit station gaan verplaatsen. Het schuift iets op geloof ik, maar ik weet daar niet veel van." Claudine zegt elke keer weer verrast te zijn door de nieuwe situatie rond het station. "Als je aankomt, ziet het er steeds weer heel anders uit. Kijk", wijst ze richting een van de bouwterreinen, "daar liep het fietspad. Nu kruisen het pad zoals het nu hier ligt, en het pad dat door de tunnel gaat, elkaar. Best opletten. Ze zijn hier soms echt aan het racen."



Voor Robby Huijting is Lunetten een tussenstop. Hij komt aan met bus 31 ("die gaat verdwijnen, daar baal ik van") en gaat nu met de trein verder – om uiteindelijk thuis te komen in Bruchem, bij Zaltbommel. Hij volgt de verbouwing van het stationsplein met belangstelling. "Eerst zie je niks, dan ineens hekken, en vervolgens is het begonnen", vertelt de student natuur- en sterrenkunde. "Ik ben me er dus wel bewust van, ja, dat hier iets gaat gebeuren. Ik heb een bouwbord en posters gezien." Robby heeft een nadrukkelijke wens, met het oog op de verbouwingen: betere bescherming tegen de elementen. "Het is echt niet leuk om op het perron met regen en wind te staan wachten. Er is wel een soort hokje, maar dat heeft geen deur. Dat zou ik echt prettig vinden."



Bij de Baden Powellweg maken Anton en Bianka Luijten een wandelingetje in de zon. Ze blijken verrassend goed op de hoogte van wat er allemaal gebeurt. "Randstadspoor, tekeningen gezien, groot aantal reizigers, werk op een aantal stations, de situatie in de Pelikaanstraat...", sommen ze op. "Dat laatste begrijpen we wel. Men wil daar liever een tram dan een bus. Geeft minder stank en lawaai." Desgevraagd is het echtpaar positief over de plannen. "We zeiden al zo vaak tegen elkaar: waarom trekken ze het spoor niet door naar de Uithof? Goed dat dat nu gebeurt. En ook de spoorverdubbeling is nodig. Maar misschien zijn we een beetje bevooroordeeld. Want we wonen naast De Inktpot, het kantoor van ProRail!", vertellen ze lachend.

## Randstadspoor en de Uithoflijn: betrokken organisaties

### Gemeente Utrecht

Verantwoordelijk voor de aanleg van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-netwerk, waar de Uithoflijn (voorheen 'HOV Om de Zuid') een onderdeel van is.

### ProRail

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is ProRail verantwoordelijk voor onderhoud, exploitatie en eventuele uitbreiding van het Nederlandse spoorwegnet, de verdeling van de ruimte op het spoor onder reizigers- en goederenvervoerders, de verkeersleiding en de bouw en het onderhoud van stations.

### Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Samenwerkingsverband van de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist. Verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio Utrecht.

## Meer informatie

### Randstadspoor

- Publiekscontacten van ProRail, [www.prorail.nl/contact](http://www.prorail.nl/contact) of telefoon 0900-ProRail (0900 776 72 45; € 0,20 per minuut, tijdens kantooruren).
- Website [www.prorail.nl/randstadspoor](http://www.prorail.nl/randstadspoor)
- ProRail geeft ook een digitale nieuwsbrief uit over de werkzaamheden aan de spoorverdubbeling. Als u deze wilt ontvangen, stuur dan een mail aan [randstadspoor@prorail.nl](mailto:randstadspoor@prorail.nl).
- Er is een tweetal klankbordgroepen actief: klankbordgroep omgeving Vaartsche Rijn en omgeving Lunetten, indien u hiervoor belangstelling heeft, mailt u dan naar [randstadspoor@prorail.nl](mailto:randstadspoor@prorail.nl).

### De Uithoflijn

- Informatiecentrum Neudeflat, Vinkenburgerstraat 26 (ingang Neude). Openingstijden: maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur (donderdag tot 21.00 uur) en zaterdag van 10.00 tot 13.00 uur. Hier is informatie over zowel de Uithoflijn als Randstadspoor te vinden.
- Website [www.utrecht.nl/hovomdezuid](http://www.utrecht.nl/hovomdezuid)
- U kunt zich via de website ook abonneren op de digitale nieuwsbrief, die regelmatig verschijnt en u informeert over de nieuwste HOV-ontwikkelingen.

### Bereikbaarheid

- Website [www.utrechtbereikbaar.nl](http://www.utrechtbereikbaar.nl)

## Colofon

*Dubbelslag* is een gezamenlijke uitgave van ProRail en gemeente Utrecht.

Oplage 10.000

Teksten Bas Berwers

Beeld Gerrit Serné, Het Utrechts Archief, Movares / studioSK

Ontwerp en opmaak hollandse meesters

Druk AltijdDrukwerk

Wijzigingen in planning en ontwerp voorbehouden.  
Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.