



# Spoorverdubbeling Utrecht Centraal – Leidsche Rijn

Meer ruimte voor de trein

**ProRail**

---

# Spoorverdubbeling Utrecht Centraal – Leidsche Rijn

**Om de groei van het treinverkeer mogelijk te maken, werkt ProRail aan de verdubbeling van het spoor tussen de stations Utrecht Centraal en Leidsche Rijn. Hiermee krijgt ook het laatste stuk spoor tussen Utrecht en Woerden vier sporen en is het spoor-knooppunt Utrecht klaar voor de toekomst. Er is meer ruimte voor treinen op het spoor, de reis wordt sneller en er is minder kans op vertragingen.**

November 2017 beleefden we een hoogtepunt van dit project: de plaatsing van de nieuwe spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Sinds half april rijden de eerste treinen over de nieuwe spoorbrug. De volgende belangrijke mijlpaal is het helemaal gereedmaken van de viersporigheid tijdens de herfstvakantie dit najaar. Helaas gebeuren er ook ongeplande dingen. In juni was het laatste spannende moment toen het viaduct Cartesiusweg tijdens sloopwerkzaamheden verzakte.

In deze informatiefolder gaan we in op de lopende bouwactiviteiten. De aanpak van de oude Vleutenspoorbrug komt aan bod en we gaan in op de vraag wat deze spoorverdubbeling betekent voor de dienstregeling. Zoals in



voorgaande nieuwsbrieven slaan we ook weer een brug naar de raakvlakprojecten die op stapel staan. Dit is de laatste informatiefolder voor het project van de spoorverdubbeling. Veel leesplezier!

---

## Oude spoorbrug klaargemaakt voor de toekomst

**Een spoorbrug omhoog en omlaag vijzelen alsof het niets is. Het heeft voor Harry van Iersel geen geheimen. Hij is Rail Systems Engineer bij ingenieursbureau Movares en coördineert namens ProRail de geluidsbeperkende maatregelen aan de oude spoorbrug.**



Alle maatregelen zijn wel vaker afzonderlijk toegepast, maar alles in combinatie met elkaar is wel redelijk uniek. Het levert bij elkaar een geluidsreductie van vier decibel op."

Eind juli gaat de brug weer naar beneden, maar komt daarbij 27 centimeter hoger te liggen dan eerst. Harry: "Dan ligt elk van de drie bruggen op deze plek even hoog en is er een gelijke doorvaarthoogte onder alle bruggen."

Op dit moment ligt de oude spoorbrug anderhalve meter hoger dan voorheen. "Zo voorkomen we dat de beroepsscheepvaart last heeft van onze werkzaamheden aan de onderkant", vertelt Harry. "We hebben de brug namelijk buiten dienst genomen om 'm stiller te maken."

Wat houden de geluidwerende maatregelen in? "Als treinen over de brug rijden, gaat de brug zelf ook trillen en dat zorgt voor een dreunend geluid. Daarom gaan we de brug 'ontdreunen' met stalen platen aan de onderkant. We bevestigen ook nog geluidsabsorberende platen tegen de brug: kunststof matten, gevat in aluminium cassettes. Zij absorberen een deel van het geluid dat meteen van de trein en de spoorrails afkomt, zodat dit niet wordt doorgegeven aan de omringende lucht. En waar de spoorconstructie en de brug contact maken, komen er rubber plaatjes tussen. Tot slot klemmen we raildempers direct tegen de spoorstaven aan. Ook die werken ontbreunend.



## Overzicht werkzaamheden

De afgelopen maanden is er weer veel werk verricht voor de spoorverdubbeling. En we zijn er nog niet. Ook in de zomer en tot eind 2018 worden er nog diverse werkzaamheden uitgevoerd. Een overzicht van de activiteiten:

### **A** De spoorbruggen

16 april reed de eerste trein over de nieuwe spoorbrug. Sindsdien verbeteren we de oude spoorbrug: we verhogen hem voor het scheepvaartverkeer en maken hem stiller. Eind augustus is dit gereed. (Zie ook het interview over deze brug op pagina 2 ). In september wordt de Keulsekade opnieuw ingericht. Dit duurt ongeveer vier weken

### **B** Viaduct Cartesiusweg

We verbreden het bestaande viaduct. Donderdag 7 juni verzakte het viaduct tijdens sloopwerkzaamheden. Er vindt nog uitgebreid onderzoek plaats naar de oorzaak van dit incident. Voor de planning van de bouw heeft dit naar verwachting geen gevolgen: tenzij de onderzoeksuitkomsten nog aanleiding geven tot aanpassingen, is dit in de herfst klaar. Vanaf 13 tot eind augustus schilderen we het viaduct. Dit gebeurt in de nachten. In verband met de verkeersveiligheid blijft de verkeerssituatie bij de tijdelijke bouwoprit nog tot uiterlijk 1 december 2018 gehandhaafd.

### **C** Parkstrook Cremerstraat

De eerste fase van de herinrichting van de parkstrook is nagenoeg klaar. De start van de vernieuwing van de warmteleidingen door Eneco staat gepland in januari 2019. Aansluitend start Eneco najaar 2019 met de met de tweede fase van de herinrichting.

### **D** Spoor

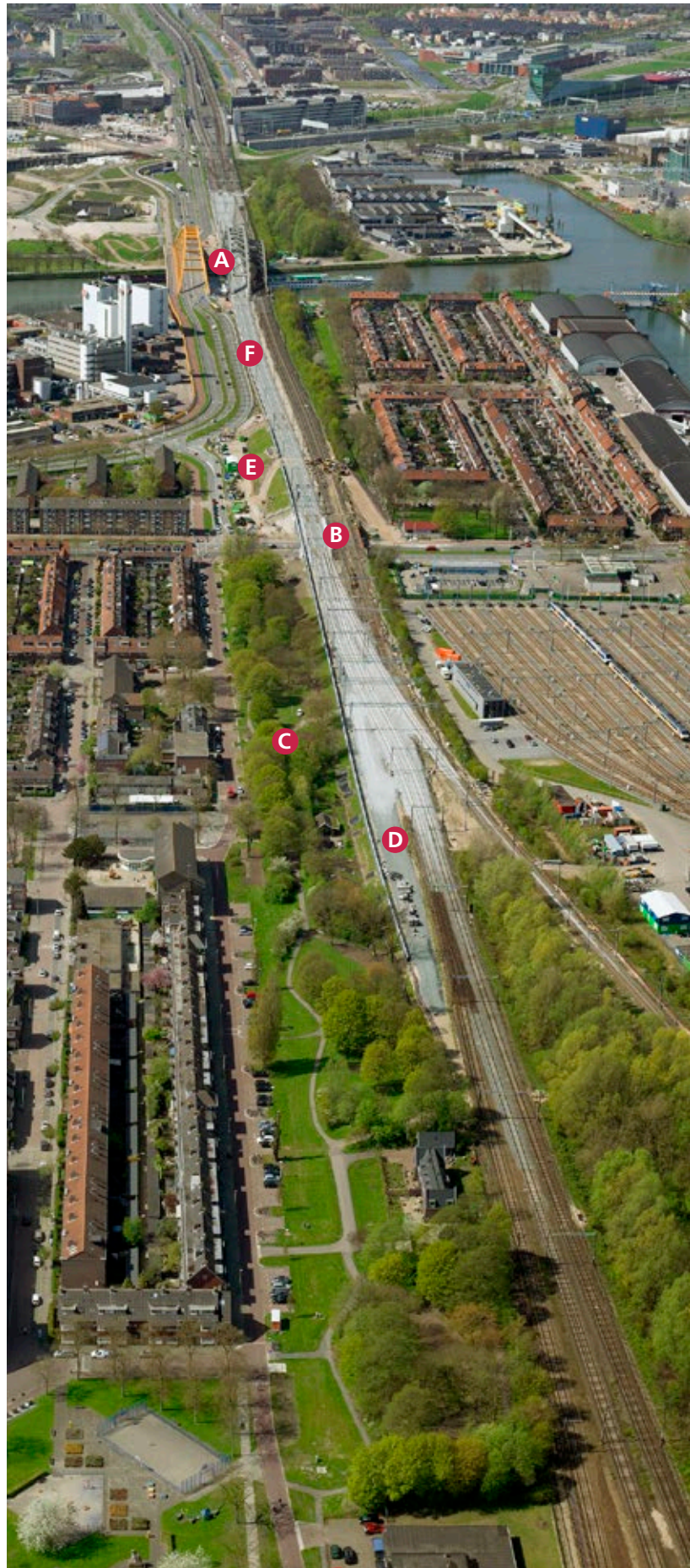
We vernieuwen het bestaande spoor, zodat treinen er soepeler en stiller overheen rijden. Vanaf 27 augustus tot 16 oktober wordt gemiddeld 3 nachten per week gewerkt. Van 20 tot 29 oktober (herfstvakantie 2018) sluiten we alle sporen aan op het overige spoor netwerk. In negen aaneengesloten dagen rijden geen treinen op dit traject richting tussen Utrecht en Woerden/Gouda. In november en december werkt BAM de bovenleiding verder af. Hiervoor zijn tot het eind van het jaar nog 15 nachten nodig.

### **E** Thomas à Kempisplantsoen

Dit werkterrein wordt in herfstvakantie opgeruimd en overgedragen aan Eneco, voor de vernieuwing van het warmtenet. Het talud wordt voor een deel opnieuw beplant.

### **F** Keerwand Vleutenseweg

Tot omstreeks half augustus brengen we het metselwerk aan bij de keerwand langs de busbaan van de Vleutenseweg. Deze is nodig voor de stabiele ligging van de baan. Het autoverkeer ondervindt hiervan geen hinder.



### Kabels en leidingen

Aan de westzijde van het Cartesiusviaduct (stad-in) moeten, na afronding van de spoorverdubbeling, de kabels en leidingen van verschillende beheerders op hun definitieve plek worden gelegd. Op dit moment is de planning van deze werkzaamheden nog niet bekend. We proberen de hinder te beperken maar verwachten dat de weg in 2019 hiervoor nog eens moet worden opgebroken. ProRail zorgt voor de afstemming van deze werkzaamheden en zal hier tijdig over communiceren met de omgeving.



### Project in beeld



De nieuwe spoorbrug bereikte zondagavond 19 november 2017 om half 7 de overkant van het Amsterdam-Rijnkanaal. Veel mensen volgden de via de webcam, langs de waterkant of op het dak van Pathé Cinemec. Via de playlist op Youtube (spoorbrug Utrecht) kun je nog eens terugkijken naar alle filmpjes over de bouw en plaatsing van de brug.



Half april sloten we de sporen op de nieuwe brug aan op het omliggende spoornetwerk. Maandagochtend 16 april 2018 reed om 05.12 uur de eerste trein over de brug.



Tijdens sloopwerkzaamheden verzakte het Cartesiusviaduct. Twee transportwagens werden geplaatst ter ondersteuning. Voor de verkeersveiligheid werd de weg tijdelijk afgesloten voor wegverkeer.



De parkstrook Cremerstraat krijgt nieuwe paden, bankjes en beplanting. Het eerste deel van het park is klaar, er kan weer gewandeld worden.



De bestaande Vleutensespoorbrug is opgehoogd om de brug stiller te maken. Daarna wordt hij op dezelfde hoogte als de nieuwe spoorbrug gebracht, voor de doorvaart van het scheepvaartverkeer.



## Minder kans op vertraging en een kortere reistijd

**Met de komst van de nieuwe Utrechtse spoorbrug eerder dit jaar én de afgeronde onderhoudsbeurt van de oude spoorbrug ernaast, is vanaf 29 oktober de spoorverdubbeling over het Amsterdam-Rijnkanaal een feit. Betekent dat ook méér treinen? Roelof Ybema (ProRail) en Alex Bruijn (NS) lichten toe.**

Roelof Ybema is programmamanager Capaciteitsverdeling bij ProRail. "Het traject gaat van twee naar vier sporen. Nu rijden alle treinen in beide richtingen over de huidige twee sporen; zo'n veertien per uur per richting. Maar vanaf december delen Sprinters en Intercity's niet meer hetzelfde spoor en worden vertragingen van Intercity's niet doorgegeven aan de Sprinters en andersom. Bovendien maakt die flexibiliteit de inpassing van een heel nieuw station in de dienstregeling mogelijk: Lansingerland-Zoetermeer, met vier keer per uur een Sprinter. Dit station nemen we in december 2018 in gebruik."

Alex Bruijn, productmanager bij NS: "We zijn dan ook heel blij met de robuustheid van het traject. Het betekent minder kans op vertraging, en kortere reistijden. Zo wordt



de rijtijd van de sprinter tussen Gouda en Utrecht acht minuten korter. Het is de ambitie van NS en Utrecht om op termijn het traject Woerden – Utrecht – Geldermalsen uit te breiden van vier naar zes treinen per uur, waarbij we ook kijken naar de groei van het aantal reizigers. En Provincie Zuid-Holland onderzoekt samen met ProRail en NS of het aantal rechtstreekse verbindingen tussen Utrecht en Leiden omhoog kan van twee naar vier."

## Omgevingsmanager: 'We doen echt veel moeite'

**Robin van de Plassche is sinds januari omgevingsmanager van aannemer BAM. En hoe bevalt zijn werk?**



"Ik trof op de Radonweg in Utrecht een heel gedreven BAM-team aan", vertelt Robin. "Ontzettend druk met de bouw van het spoor over de nieuwe spoorbrug. Ik was erbij toen de eerste trein er op maandagochtend 16 april om 05.12 uur eroverheen reed. Met ProRail had ik afgesproken om mee te werken aan een filmpje dat diezelfde ochtend bij ProRail online ging. Dat gaf echt een kick."

Zijn werk bevalt goed. "BAM is verantwoordelijk voor de bouwcommunicatie. Ik heb vier bewonersbrieven verzorgd. Zowel op papier als digitaal. Heel belangrijk om iedereen goed op de hoogte te houden. De laatste brief gaat over de spoorwerkzaamheden tot eind dit jaar. Want vanaf half juli gaan we vol aan de bak om de sporen op de oude bestaande spoorbrug volledig te vernieuwen."

Robin heeft ook veel contact met andere partijen: "Van omliggende bedrijven tot aan de wijkagent toe. En ik houd een inloopspreekuur in onze bouwkeet aan het Thomas à Kempisplantsoen." De vragen gaan zoal over de

te plaatsen geluidsschermen, en over bomen en struikgewas. "Er komt echt geen kaalslag. We hebben een herplantplicht, en een landschapsarchitect maakte vooraf een duidelijke plattegrond. Verder heb ik een rondje gelopen met de wegbeheerder van gemeente Utrecht om te zien of we bestrating moeten herstellen, vanwege het rijden met groot materieel. We doen echt veel moeite. En met alle plezier."

### Een bewuste bouwer

BAM is bij het project van de spoorverdubbeling aangemeld bij 'Bewuste Bouwers', een stichting die actief is op het gebied van de professionalisering van de bouwbranche op het raakvlak van de bouwplaats en haar omgeving. Duurzaamheid is daarbij een belangrijk thema.

Bewuste Bouwers werken milieubewust. Zo is er een beleid voor afvalmanagement en energiebesparing. Omgevingsmanager Robin van de Plassche bij BAM vertelt over de maatregelen bij de spoorverdubbeling die de impact op het milieu verkleinen: "bouwmaterialen krijgen een tweede leven. Spoorballast wordt schoon gezeefd en opnieuw gebruikt. We gebruiken gereinigd (oud) zand. Zwarte teelaarde die is vrijgekomen uit het spoortalud, is tijdelijk op locatie opgeslagen en gebruiken we zo mogelijk opnieuw. Hierdoor hebben we ook minder transporten." Het is een lange opsomming van de maatregelen die aannemer BAM neemt in het kader van duurzaamheid. En daar mogen we best trots op zijn. BAM is door de auditors van de Bewuste Bouwers boven de norm beoordeeld.

## Overige projecten in de buurt

### Geluidschermen in aanbouw

Aan de kant van de Schepenbuurt heeft aannemer Knipscheer alle voorbereidingen (de funderingen, de bevestigingen en de plinten) voor de plaatsing van de schermen afgerond. Tot 20 juli worden de kabelkokers en de schermen zelf aangebracht, met uitzondering van het stuk bij de bouwoprit naast het Cartesiusviaduct. Dit stuk volgt in het najaar. De laatste afrondende werkzaamheden aan de kant van het Thomas à Kempisplantsoen vinden ook in het najaar plaats. Dan worden ook de hogere schermen achter de spoorwoningen gerealiseerd.



### Eneco werkt aan de warmteleiding

Eneco vernieuwt het warmteleidingnet parallel aan het spoor bij de parkstrook Cremerstraat. De start van de uitvoering van de werkzaamheden van Eneco staat gepland in januari 2019, op voorwaarde dat de vereiste vergunningen zijn verleend. Hiervoor worden eerst de bomen en de struiken op en langs het leidingentracé verwijderd. Nadat alle leidingen zijn vernieuwd, wordt in het najaar van 2019 direct met de herinrichting van het tweede deel van het park gestart. Wilt u dit project volgen, kijk dan op: [www.eneco.nl/cremerstraatutrecht](http://www.eneco.nl/cremerstraatutrecht)

### Westelijke Stadsboulevard

In december 2017 stelde de gemeenteraad het conceptontwerp voor de Westelijke Stadsboulevard vast. Bij de Westelijke Stadsboulevard horen alle wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug, waaronder de Majellaknoop en de Cartesiusweg. In de gekozen variant rijdt het autoverkeer straks vanaf de Cartesiusweg via het Thomas à Kempisplantsoen en de Vleutenseweg-westzijde naar de Spinozaweg. De Thomas à Kempisweg houdt wel fiets- en voetpaden. De gemeente werkt het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard verder uit. Op [www.utrecht.nl/westelijkestadsboulevard](http://www.utrecht.nl/westelijkestadsboulevard) staat uitgebreide informatie over het project en de mogelijkheid je aan te melden voor een digitale nieuwsbrief.

## Beoordeling van de communicatie door bewoners

Als er in je buurt een project in uitvoering is, wil je daar als bewoner op zijn minst goed over worden geïnformeerd. In 2017 ontving BAM een 7.2 voor de communicatie naar de bewoners in de omgeving van het project. In april 2018 legden enquêteurs van het bureau Forum Research voor de laatste keer een vragenlijst voor aan de bewoners rond de spoorverdubbeling tussen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn. In totaal vulden 134 mensen de vragenlijst in.

### Opvallende resultaten waren:

- Omwonenden zijn positiever over de spooraanpassing, meer betrokken en beter op de hoogte.
- Meer omwonenden staan positief tegenover de werkzaamheden en er wordt minder hinder ervaren.
- Bewoners zijn beter bereikt door de bewonersbrieven. Informatievoorziening blijft cruciaal voor de betrokkenheid.
- Het gemiddelde rapportcijfer over de communicatie stijgt van 7,2 naar 7,3.

Ook in de laatste fase van het project blijven we ons samen met de aannemer inzetten om de omwonenden zo goed mogelijk te informeren.

### Disclaimer

De informatie in deze Informatiefolder is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie.

### Randstadspoor

De spoorverdubbeling Utrecht-Centraal – Leidsche Rijn is het laatste onderdeel van project Randstadspoor: de uitbreiding van het spoornet in de grotere regio Utrecht. ProRail werkt sinds 2005 aan de aanleg van 80 kilometer spoor. Er zijn zeven nieuwe stations gebouwd en drie stations zijn vernieuwd.

### Meer informatie

Via [www.prorail.nl/utrechtcentraal-leidscherijn](http://www.prorail.nl/utrechtcentraal-leidscherijn) vindt u meer informatie over het project van de spoorverdubbeling. Voor vragen kunt u terecht bij onze afdeling Publiekscontacten via 0800 – 7767 245 (gratis), of maak gebruik van het contactformulier van ProRail op [www.prorail.nl/contact](http://www.prorail.nl/contact).

### Uitgave

ProRail  
Zomer 2018  
[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)