



Spoorverdubbeling Utrecht Centraal – Leidsche Rijn Een brug in aanbouw

ProRail

Spoorverdubbeling Utrecht Centraal – Leidsche Rijn



Visualisatie spoorverdubbeling

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 spoorknooppunt Utrecht klaar voor de toekomst. Eind 2018 kunnen er niet alleen meer sprinters op station Utrecht Leidsche Rijn stoppen, maar de reis wordt dan ook nog eens sneller, met minder kans op vertragingen.

Aannemersbedrijf BAM is goed op stoom. In deze informatiefolder kijken we naar de voortgang van de bouw: wat is er al afgerond en wat staat er de komende tijd nog te gebeuren. We staan ook weer even stil bij enkele andere werkzaamheden in de omgeving, waaronder de aanleg van de geluidschermen.



Werk aan de winkel deze zomer

Terwijl de voorbereidingen voor de verplaatsing van de spoorbrug naar zijn definitieve locatie in volle gang zijn, gaan buiten ook de overige werkzaamheden voor de spoorverdubbeling door.

Bij het nieuwe viaduct bij de Thomas à Kempisweg is in mei een ondersteuning aangebracht om het brugdek te kunnen bouwen. In augustus haalt BAM deze ondersteuning weg en komen de verkeersmaatregelen te vervallen. Dit gebeurt in verschillende stappen en hiervoor worden in augustus meerdere avonden en nachten werkzaamheden verricht. Wanneer dit klaar is wordt de weg naar de oorspronkelijke situatie teruggebracht.

De ondergrond van de spoorbaan is in september na zo'n 9 maanden voldoende gestabiliseerd. BAM start dan de aanleg van de bovenbouw (ballast, oftewel spoorgrind, dwarsliggers en spoorstaven).

De landhoofden – de ondersteuningen van de brug – worden afgebouwd en vanaf augustus begint BAM met de bouw van hulpbruggen in het verlengde van de landhoofden langs het Amsterdam-Rijnkanaal. In het weekend van 18 en 19 november rijdt de brug daarover een ponton op, om aan de overkant van het water het land weer op te rijden.

Voor de aanleg van de hulpbruggen zijn vanaf augustus langdurige afsluitingen nodig van de Elektronweg (het fietsverkeer uitgezonderd) en de Keulsekade. BAM legt

daarvoor aan de kant van de Elektronweg eerst een tijdelijke omleidingsroute aan. De Keulsekade wordt pas afgesloten op het moment dat de Cartesiusweg / Thomas à Kempisweg en platsoen weer volledig beschikbaar zijn.

Helaas is het niet te voorkomen dat de werkzaamheden (verkeers- en/of geluids) hinder gaan veroorzaken. BAM probeert de hinder zoveel mogelijk te beperken en zal omwonenden en weggebruikers hier nog uitgebreid over informeren.

Planning

Waar?	Wanneer*	Wat
Omgeving voorbouwlocatie	juli – medio november 2017	Aanleg tijdelijke omleidingsroute (Cinemec en Theater Rood Noot) Aanleg rijroute brug en sloop viaduct Verlengde Vleutenseweg
Keulsekade en Elektronweg, tussen de bruggen	augustus – december 2017	Afsluiting Elektronweg (autoverkeer) en Keulsekade (alle verkeer) voor bouw van twee hulpbruggen
	17-18-19 november	Afsluiting Vleutensebaan en Hogeweidebrug Inrijden en varen spoorbrug
Keerwand langs Vleutenseweg (bij Douwe Egberts)	juli – augustus 2017	Op juiste hoogte brengen van ondergrond van de spoorbaan
	september 2017 – maart 2018	Aanleg bovenbouw (ballast, dwarsliggers en spoorstaven)
	april – mei 2018	Metselen keerwand
Spoorviaduct Cartesiusweg	augustus	Afbouw nieuw viaduct en (in fases) vrijgeven van wegen voor het verkeer.
	augustus 2017 – maart 2018	Aanleg bovenbouw (ballast, dwarsliggers en spoorstaven)
Parkstrook Cremerstraat	juli – oktober 2017	Op juiste hoogte maken van ondergrond van de spoorbaan en gereed maken spoortalud
	september 2017 – maart 2018	Aanleg bovenbouw (ballast, dwarsliggers en spoorstaven)
Traject spoorverdubbeling	april 2018	Het nieuwe spoor kan in dienst

*Wijzigingen in deze planning zijn voorbehouden

Parkstrook Cremerstraat

Begin april 2017 deed de Raad van State een uitspraak in het nog uitstaande beroep over de kapvergunning van de bomen langs de Cremerstraat. Nog 14 bomen mochten tot deze uitspraak niet worden geveld.

BAM en ProRail hebben tijdens de zitting bij de Raad van State laten zien dat er van deze 14 bomen nog 11 bomen kunnen worden behouden, omdat de steilere grens van het talud volgens het laatste ontwerp van de parkstrook dichterbij de spoorbaan komt te liggen. Van 3 bomen is aangetoond dat de overlevingskans nagenoeg nihil is, omdat de wortels door de aanleg van de spoorbaan te veel worden aangetast. Deze bomen zijn inmiddels verwijderd. De ondergrond voor de nieuwe spoorbaan wordt deze zomer op de juiste hoogte gebracht. Vanaf september brengt BAM nieuwe teelaarde. Daarmee kan aankomend seizoen worden gestart met de nieuwe aanplant.

Voor de bomen die als gevolg van de spoorverdubbeling verdwijnen, geldt dat er zoveel mogelijk nieuwe bomen in

hetzelfde gebied worden geplant. Nieuwe bomen die niet in hetzelfde gebied kunnen terugkomen, krijgen, waar mogelijk, een plek in de wijk.

Het ontwerp van de parkstrook Cremerstraat is tot stand gekomen in samenwerking met bewoners. Het ontwerp is in te zien op utrecht.nl/cremerstraat op de pagina 'herinrichting groen'. Het college van burgemeester en wethouders verwacht dit ontwerp na de zomervakantie vast te stellen.



Visualisatie parkstrook Cremerstraat

Project in beeld



Sinds november 2016 verrijzen aan beide zijden van het Amsterdam-Rijnkanaal de ondersteuning voor de nieuwe spoorbrug.



Bij de Thomas à Kempisweg is het nieuwe viaduct in aanbouw deze zomer af.



In februari was het even spannend. Gelukkig bleek het verdachte object langs de Vleutensebaan slechts een onschuldig metalen voorwerp. Voor het onderzoek werden eerst damwanden aangebracht.



Ruim 900 bezoekers kwamen een kijkje nemen tijdens de Dag van de Bouw op 20 mei.



Op 16 april kwamen de eerste bruggdelen in Utrecht aan.

Weetjes en feiten over de spoorbrug

Tijdens een goed bezochte Dag van de Bouw lieten medewerkers van BAM en staalbouwer HSM zien hoe de nieuwe brug straks op zijn plek wordt gelegd. Dit gebeurt 17, 18 en 19 november. Hierbij alvast wat feiten op een rij:

- Voor de bouw van de hulpbruggen worden 50 funderingspalen in de bodem geboord.
- Het oversteken van het Amsterdam-Rijnkanaal en de plaatsing van de brug op de steunpunten neemt zo'n 12 uur in beslag.

- Het totale transport weegt 3200 ton. Dat staat gelijk aan zo'n 200 stadsbussen
- Voor het transport wordt een speciale weg aangelegd met 40.000 m³ puin en zand.
- De brug komt op 20 centimeter van de bestaande spoorbrug te liggen.

De voorbereidingen voor de bouw van de brug en straks ook de plaatsing van de brug kun je live via onze webcams volgen. Kijk mee op: www.prorail.nl/utrechtcentraal-leidscherijn.



Nieuwe spoorbrug krijgt vorm: de laatste loodjes

Nog een kleine zes maanden en dan ligt er een gloednieuwe spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarmee verdubbelt het aantal sporen tussen Utrecht en Woerden van twee naar vier. Ton van Gils, hoofd-uitvoerder van aannemersbedrijf BAM, vertelt wat er nog moet gebeuren voordat het zover is.

“De brug van 170 meter lang is in zes aparte delen gebouwd”, vertelt Ton. “Drie boogdelen en drie dekdelen zijn in april en mei verscheept naar de huidige bouwlocatie aan de westkant van het Amsterdam-Rijnkanaal. Daar lassen we op dit moment de delen aan elkaar, zodat we in november de brug in z’n geheel naar z’n uiteindelijke plek kunnen transporteren, 800 meter verderop. Dagelijks zijn we in de weer met een man of 25. Rond september krijgt de brug, op de plekken waar de delen aan elkaar zijn gelast, een coating die roestvorming tegengaat. Ook gaan we het dek ophangen aan de boog. In oktober gaat staalbouwer HSM de brug uitlijnen en wegen. De brug mag tijdens het transport zo’n drieduizend ton zwaar zijn.”

Het transport van de brug gebeurt half november met transportmodules op wielen. “We leggen daarvoor eerst een speciale route aan die bestaat uit gebroken puin. Verder bouwen we langs beide oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal een tijdelijke hulpbrug tussen de twee huidige bruggen, op zo’n zes meter hoogte. Via de hulpbrug en



een ponton plaatsen we de brug in één weekend op tijdelijke vijsels, tussen de twee andere bruggen in.”

Niet alleen het transport zelf, maar de voorbereidingen voor het transport van de brug zijn omvangrijk: “Je hebt met veel stakeholders te maken. Met de gemeente en Rijkswaterstaat in de eerste plaats, maar ook met omgevingspartijen zoals de Cinemec. We kunnen de hulpbruggen niet bouwen zonder afsluitingen voor het verkeer. We stemmen alles zo goed mogelijk af en treffen zo nodig bereikbaarheidsmaatregelen zoals de aanleg van een tijdelijke omleidingsweg. Mooier kunnen we het helaas niet maken.”

Na de plaatsing van de brug kan de daadwerkelijke aanleg van de sporen beginnen. In april 2018 is de brug naar verwachting klaar voor de eerste treinen.

Snel op de hoogte van spoorwerkzaamheden in uw buurt via e-mail

In de regio Utrecht informeren we omwonenden met een e-mailalert wanneer spoorwerkzaamheden in uw buurt plaatsvinden, bij projecten of wanneer er regulier onderhoud aan het spoor is met hinder. We hebben een onderzoek gedaan naar het gebruik van deze functie. Naar aanleiding van de resultaten zijn we bezig met de verwerking van de belangrijkste op- en aanmerkingen, zodat we u nog beter kunnen informeren.

U kunt zich voor onze mailing aanmelden via www.prorail.nl/spoorwerkinmijnbuurt. Maakt u geen gebruik van e-mail en wilt u de informatie liever op papier blijven ontvangen? Laat het ons dan weten en bel naar: 0800 776 72 45 (gratis).

BAM stuurt nog steeds een (digitale) brief over de werkzaamheden die voor langere tijd impact hebben op de omgeving. Alle informatie is daarnaast ook op onze website terug te vinden. Bezoek ons op www.prorail.nl/utrechtcentraal-leidscherijn.

Overige projecten in de buurt

Plaatsing van 1.162 meter aan geluidschermen

Op het traject van de spoorverdubbeling maken we het spoor en de oude spoorbrug stiller. Voor extra geluidmaatregelen is daarnaast een aparte geluidsaneringsprocedure doorlopen. Begin mei, na afronding van de inspraakprocedure, is het besluit voor de geluidmaatregelen onherroepelijk geworden. Daarmee kunnen we van start met de plaatsing van in totaal 1.162 meter aan geluidschermen.



Visualisatie geluidschermen Schepenbuurt

Aannemersbedrijf Knipscheer Infrastructuur BV bereidt de bouw van de geluidschermen voor. We laten de plaatsing zoveel mogelijk gelijk oplopen met de werkzaamheden voor de spoorverdubbeling. Na de zomer begint de aannemer met de eerste schermen: aan de zuidzijde van het spoor. De noordzijde is in 2018 aan de beurt. Het nieuwe spoor is dan in gebruik, waardoor voor de aanleg geen hinder is voor het treinverkeer.

DoorStroomStation Utrecht (DSSU) Onderzoek ondergrondse trillingsconstructie

Dankzij de aanpassingen aan de sporen rond Utrecht Centraal (project DSSU) kunnen treinen nu sneller doorrijden. De verwachting is dat daardoor bewoners in het oostelijk deel van de Cremerstraat meer last kunnen krijgen van trillingen door treinverkeer. Als dat het geval blijkt, zijn maatregelen nodig om deze hinder voor bewoners te verkleinen. In 2015 is gesproken over de bouw van een ondergrondse trillingswerende constructie (OTC) in het eerste deel van de Cremerstraat, tussen de J.J.A Goeverneurstraat en het onderstation ter hoogte van Cremerstraat 190. In overleg met de bewoners en de gemeente hebben we besloten om de beslissing over de mogelijke bouw hiervan pas te nemen zodra in de definitieve situatie trillingsmetingen uitgevoerd konden worden. Movares heeft deze meting gedaan.

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.

De resultaten worden deze zomer met de gemeente en betreffende bewoners gedeeld.

Fietsstraat Cremerstraat bijna af

Aannemer KWS begon in januari in opdracht van de gemeente Utrecht met de herinrichting van de Cremerstraat tot fietsstraat. Dit wordt een onderdeel van een doorfietsroute tussen Vleuten, Leidsche Rijn en het centrum van de stad. De uitvoering van de fietsstraat verloopt voorspoedig. Het deel ten oosten van het Cremerplein is grotendeels af. Er wordt nu gewerkt aan het westelijke deel, tussen het Cremerplein en de aansluiting met de Thomas à Kempisweg. De gemeente verwacht dat de fietsstraat deze zomer af is. In het najaar komen er nog nieuwe bomen langs de Cremerstraat.



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 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.

Uitgave

ProRail
Juli 2017
www.prorail.nl