



**Zienswijze m.b.t. het Ontwerp-tracébesluit "Sporen in Utrecht"  
van 13 mei 2008**

**Door: Stichting Bewoners Overleg Lunetten (BOL) T: 06 4341 9180**  
**p/a Hondsrug 19 (voorzitter H. van Kruysdijk)**  
**3524 BP Utrecht E: BOL@Lunetten.nl**  
***Namens het BOL opgesteld door: W. van den Brink***

**Datum: 11 juli 2008**

**Getekend,**

**Aan: Inspraakpunt**  
**Postbus 30316**  
**2500 GH Den Haag**  
**"Ontwerp-tracébesluit Sporen in Utrecht"**

**Mw. drs. C.P. Bolt, secretaris BOL**

**Betreft: Zienswijze m.b.t. het Ontwerp-tracébesluit "Sporen in Utrecht"  
van 13 mei 2008 t.b.v. de inspraakperiode van 3 juni t/m 14 juli 2008**

---

**Over de Stichting Bewoners Overleg Lunetten (BOL)**

De Stichting Bewoners Overleg Lunetten behartigt - op vrijwillige basis - zoveel als mogelijk is de belangen van de bewoners in de deelwijk Lunetten van de Wijk Zuid van de gemeente Utrecht. Al sinds vele jaren is er een zeer goed contact met de gemeente Utrecht op alle niveaus.

Het betreft de directe - korte lijnen - naar het Wijkbureau Zuid, als ook naar het centrale ambtelijke- en bestuurlijke apparaat: het 'Stadhuis' en de diverse diensten elders in de stad.

De positieve ervaringen over en weer met betrekking tot allerlei zaken die de inwoners van de stad, en dan met name die voor de deelwijk Lunetten betreffen, hebben er toe geleid dat het Bewoners Overleg Lunetten - hierna kortheidshalve verder aangeduid als 'BOL' - een serieuze partner is gebleken. Er is inmiddels op veel onderwerpen (bij-)sturing gegeven aan gemeentelijke voorstellen.

Het betreft o.a. ook veel maatregelen die betrekking hebben op de openbare ruimte en het verkeer, die vaak een grote invloed op de burgers hebben. Het BOL beseft terdege dat niet alles haalbaar is, maar in goed overleg zijn er in de loop der jaren al veel positieve maatregelen genomen.

Soms waren het initiatieven van de gemeente Utrecht, maar ook voorstellen van de bewoners - vaak via het BOL - zijn gehonoreerd. Diverse medewerkers van het BOL hebben gedurende de afgelopen jaren in allerlei overleggen, workshops, werkateliers ed. mee gedacht over aanpassingen en wijzigingen op verschillende gebieden, waaronder ook het verkeer en het openbaar vervoer.

Het BOL heeft ook een grote bijdrage geleverd in de procedure voor de totstandkoming van het in 2005 vastgestelde Bestemmingsplan Lunetten middels een uitgebreide zienswijze. Ook is o.a. op initiatief van het BOL in 2003 het Integraal Groenbeheerplan voor de wijk Lunetten ontstaan.

De adviezen daarin zijn tot op heden nog steeds de leidraad voor het beheer en onderhoud van het vele groen in Lunetten door de gemeente. De wijk heeft twee fraaie stadsparken: het park De Koppel in het zuiden, langs de rijkswegen A12 en A27 en het Beatrixpark in het noorden langs de Waterlinieweg en de spoorlijn tussen Utrecht CS en Den Bosch.

In dit laatste park liggen de lunetten (forten) 3 en 4, onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Aan deze zogenaamde lunetten ontleent de deelwijk Lunetten met ca. 12.000 inwoners haar naam.

## **Artikelsgewijze opsomming van de bezwaren van het Bewoners Overleg Lunetten / BOL m.b.t. de teksten uit het Ontwerp Tracé Besluit Sporen in Utrecht van 13 mei 2008.**

De onderstaande OTB-bladzijdennummers verwijzen naar de teksten in het Ontwerp Tracé Besluit Sporen in Utrecht van 13 mei 2008. De specifieke relatie tussen bezwaar en OTB-bladzijde, inclusief de toelichting daarbij staat in het tweede deel van deze zienswijze, de "Nadere uitwerking".

### **I. Ingevolge de Inleiding op OTB-bladzijde 3: De Leeswijzer**

Met betrekking tot de tekst:

#### **Deel I - Het ontwerp-tracébesluit**

Het Besluit en de bepalingen daarin vormen de juridische basis voor de uit te voeren werkzaamheden.

In de bepalingen is vastgelegd op welke wijze en binnen welke juridisch harde grenzen de spooruitbreiding zal worden gerealiseerd.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 3, 4, 12 en 33.

Het BOL tekent bezwaar aan tegen het ontbreken van het woongebied 'Engelsmanplaat' op de detailkaart met bladnummer **08** (kilometrering 37.900 - 3.600) met de aansluitende woonwagendstandplaats, globaal tussen de kilometeraanduidingen 3.0 en 3.1 (in het **noorden** begrensd door de volkstuintvereniging "De Groene Lunet" en in het **zuiden** begrensd door de straat 'De Wadden'). En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 34.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken een nadere invulling van zowel de termijn waarop deze coördinator wordt aangesteld als de vermelding welk bestuursorgaan het zal betreffen.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 38.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de vormgevingsaspecten waardoor er op dit onderdeel geen invloed kan doorklinken. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 40, 41, en 69.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van enerzijds de juiste informatie en uitgangspunten voor 2008 en anderzijds de aanpassing van calamiteitenafhandeling die afgestemd moet worden/zijn op de spoorverdubbeling en de daaruit voortkomende consequenties. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de vermelding dat (tijdelijke) maatregelen om het bouwverkeer te scheiden van doorgaand fietsverkeer ook binnen de bouwzone (kunnen) vallen. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 51 en 81.

Het BOL maakt enerzijds bezwaar tegen de vrijstelling op basis van hetgeen verwoord staat in het bestemmingsplan en anderzijds tegen het ontbreken van de argumenten die aansluiten op de tekst van dit bestemmingsplan. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

### **2. Ingevolge artikel 3 (Infrastructurele maatregelen), 4 (Plaats spoorwegwerken) en 9 (Wegen en kunstwerken), respectievelijk OTB-bladzijden 12, 13 en 15**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 12, 13 en 15.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken in de tekst van het OTB van *een gedegen en onafhankelijk* onderzoek naar de huidige constructieve staat van het viaduct in de Waterlinieweg over de sporen tussen Utrecht CS en Arnhem / Den Bosch.

### **3. Ingevolge artikel 5 (Hoogten van sporen en spoorwegwerken), OTB-bladzijde 13**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 38.

Het BOL maakt bezwaar tegen het openhouden van de mogelijkheid voor een draagconstructie in de vorm van portalen. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

#### **4. Ingevolge artikel 9 (Wegen en kunstwerken), OTB-bladzijde 15**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 68.

Het BOL maakt bezwaar tegen de bouw van een brug voor (mogelijk alleen) langzaam verkeer. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 69.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de vermelding dat (tijdelijke) maatregelen om het bouwverkeer te scheiden van doorgaand fietsverkeer ook binnen de bouwzone (kunnen) vallen.

En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

#### **5. Ingevolge artikel 10 (Waterhuishouding), OTB-bladzijde 15**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 15 en 39.

Het BOL tekent bezwaar aan tegen het zogenaamde 'Maatregelregelvlak waterhuishouding', zoals (in-)getekend op Kaartbladnummer **08**, t.p.v. de volkstuinvereniging "De Groene Lunet" tussen de kilometeraanduidingen 2.8 en 3.0, voor zover het het terrein van deze Vereniging betreft.

Door deze ingetekende situatie gaat ca. **1/3** gedeelte van de oppervlakte van de tuindersvereniging verloren. Tijdens de presentatie van de plannen voor de spoorverbreding op dinsdag 1 april 2008 in het Zalencentrum Aristo (Lunetten) is de volkstuinvereniging "De Groene Lunet" **voor het eerst** geconfronteerd met dit feit.

Het BOL maakt bezwaar tegen het verleggen dan wel opheffen van (hoofd)watergangen. Enerzijds tegen verdwijnen van de watergang, tevens ecologische verbindingzone, tussen het Furkaplateau en het moestuinencomplex, zonder dat deze verbinding aan de andere zijde van het spoor op gelijkwaardige wijze wordt hersteld, inclusief een (ecologische) verbinding tussen de originele en de vervangende zone en anderzijds omdat op dit onderdeel de afstemming tussen het OTB en de Gebiedsvisie ontbreekt. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen uit dit tweeledige bezwaar m.b.t. het OTB.

#### **6. Ingevolge artikel 11 (Geluidwerende maatregelen), OTB-bladzijde 15**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 15, 41, 70, 71 en 72.

Het BOL maakt in algemene zin bezwaar tegen lid 1 van artikel 11, aangezien hier, door enkel te voldoen aan de Wet Geluidhinder, de kans op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van de Lunettenaar achterwege wordt gelaten. Bovendien wordt voor vele woningen niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Tevens maakt het BOL bezwaar tegen het feit dat visuele overwegingen de schermhoogte kunnen bepalen (lid 1 van artikel 11). In onze beleving gaan maatregelen die de geluidsoverlast zoveel mogelijk kunnen beperken *voor* eventuele visuele bezwaren.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van geluidswerende voorzieningen op de detailkaart met bladnummer **08**, in **noordelijke** richting doorgetrokken van kilometeraanduiding 3.0 tot 2.5, achter de woningen van de woonlocatie 'Engelsmanplaat', tot aan de walwoningen 'Impalastraat'.

Het BOL maakt bezwaar tegen het gebruik van het argument m.b.t. wissels, ter afwijzing van raildempers. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het BOL maakt bezwaar tegen het gebruik van de terminologie 'walwoningen' voor de woningen aan de Engelsmanplaat (en daarmee de gelijkschakeling aan echte 'walwoningen'). En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 18, 50 en 79.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van een afdoende argumentatie waaruit blijkt dat deze flexibiliteitsbepalingen onbenut zouden moeten blijven, terwijl ze tot een gelijktijdige vermindering van zowel bodemtrillingen als bronnen van geluidsoverlast kunnen leiden. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van een beschrijving en/of onderzoek betreffende de (versterkende) effecten van onderlinge trillingsoverdracht tussen ballastbed en dive-under(s)

enerzijds en anderzijds van het railverkeer naar de bodem. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

### **7. Ingevolge artikel 12 (Ecologische en landschappelijke maatregelen), OTB-bladzijde 15**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 3, 4, 16, 39, 51, 67, 80 en 81.

Het BOL tekent bezwaar aan tegen het ontbreken van het doortrekken van de 'open' waterverbinding "Oud Wulverbroek Wetering" vanuit de zogenaamde 'Spoordriehoek' naar de wijk Lunetten in de tabel op OTB-bladzijde 16. En tevens dat ook op de detailkaart met bladnummer 08 deze 'open' waterverbinding niet is (in-)getekend. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het BOL maakt bezwaar tegen enerzijds het verdwijnen van de bestaande fietstunnel, i.p.v. deze te verlengen en benutten voor de 'open' waterverbinding ten dienste van de Oud Wulverbroek Wetering, en anderzijds tegen het ontbreken van argumenten die pleiten tegen hergebruik ten dienste van de 'open' waterverbinding. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het bezwaar betreft het dempen (en verplaatsen) van de poel in de tweede vermelding: De bestaande poel in de punt van de "Lunettendriehoek" zal als gevolg van de spooruitbreiding moeten worden gedempt. Ter compensatie wordt in dezelfde punt een poel aangelegd als biotoop voor de ringslang. Evenals tegen het ontbreken van elke borging die het voortbestaan van de aanwezige flora en fauna verzekert. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 51, 80 en 81.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de argumentatie op basis waarvan ontheffing kan worden verkregen enerzijds en anderzijds tegen het verkrijgen van deze ontheffing die in strijd is met een uitgestraald politiek beleid en het regeerakkoord. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het bezwaar richt zich tegen het verdwijnen van de watergang, tevens ecologische verbindingszone, tussen het Furkaplateau en het moestuinencomplex, zonder dat deze verbinding aan de andere zijde van het spoor op gelijkwaardige wijze en met een ecologische verbinding wordt hersteld. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het BOL maakt bezwaar tegen het feit dat er geen enkel plan is bijgevoegd dat duidelijk maakt hoe het groen dat wordt verwijderd (bomen en struiken) zal worden gecompenseerd.

### **8. Ingevolge artikel 14 (Schaderegeling), OTB-bladzijde 18**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 34.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de onderbouwing van de gekozen locatie en de gronden die leiden tot het onttrekken van de gronden t.b.v. het "Maatregelvlak waterhuishouding" en de onderhoudsstrook. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijden 35, 36 en 79.

Het BOL maakt bezwaar tegen de wijze waarop er (makkelijk) toevlucht kan worden genomen tot schadevergoeding en dat inhoudelijke drempelvoorwaarden ontbreken waaruit blijkt wanneer tot schadevergoeding mag worden overgegaan (i.p.v. dat een technische oplossing wordt gerealiseerd). En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van een onafhankelijk onderzoek dat de conclusie m.b.t. de effecten van bronbemaling rechtvaardigt.

### **9. Ingevolge Bijlage 2 (Hogere waarden deeltracé Utrecht Centraal - Lunetten – Houten), OTB-bladzijde 23**

N.a.v. de nadere uitwerking op OTB-bladzijde 34.

Het BOL maakt bezwaar tegen de onjuiste vermelding van de adressen en voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB. Het BOL onderschrijft op dit punt de zienswijze van de al dan niet direct betrokken bewoners en verwacht dat adressering op de juiste gronden zal geschieden.

**Nadere uitwerking van de  
zienswijze van het  
Bewoners Overleg Lunetten  
(BOL) te Utrecht  
op het  
Ontwerp-tracébesluit  
"Sporen in Utrecht"**

**van het Ministerie van  
Verkeer en Waterstaat**

**met de datum 13 mei 2008**



## **Uitgewerkte tekst van de Zienswijze.**

Alle bezwaren dienen gelezen te worden als bezwaar tegen het besluit als zodanig, e.e.a. conform de leeswijzer in de inleiding op de OTB-bladzijde 3.

Toelichting van het Bewoners Overleg Lunetten m.b.t. de lay-out van de teksten in deze Zienswijze:

De *cursief* vermelde teksten zijn:

- de integrale teksten uit het **OTB**

- of de aangehaalde teksten van:

- o het **Bestemmingsplan Lunetten**, vastgesteld bij Raadsbesluit van 23 november 2005;
- o het **Integraal Groenbeheerplan 2003 / 2004**, opgesteld door Adviesbureau Van den Bijtel uit Driebergen, of enig ander in de tekst van deze Zienswijze aangehaald rapport of document;
- o de "**Gebiedsvisie de vier Lunetten op de Houtense Vlakte**" van april 2008, opgesteld door OKRA Landschaps-architecten in opdracht van de gemeente Utrecht.

De met een stippellijn 'dun' en 'vet' onderstreepte teksten zijn de regels waar het BOL met name de meeste nadruk op legt.

---

### **OTB -bladzijde 3. Inleiding. Leeswijzer.**

#### **Eerste tekstkolom:**

*Het tracébesluit bestaat uit de besluittekst (deel I), inclusief twee bijlagen met de hogere waarden, en de kaarten (deel III) en gaat vergezeld van een toelichting (deel II) met één bijlage.*

### **OTB- bladzijde 3. Inleiding. Leeswijzer. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit.**

#### **Eerste tekstkolom:**

*Het Besluit en de bepalingen daarin vormen de juridische basis voor de uit te voeren werkzaamheden. In de bepalingen is vastgelegd op welke wijze en binnen welke juridisch harde grenzen de spooruitbreiding zal worden gerealiseerd. (...) De bepalingen zijn onlosmakelijk verbonden met de kaarten bij het tracébesluit, waarop de werkzaamheden en te nemen maatregelen geografisch zijn vastgelegd.*

### **OTB- bladzijden 3 en 4. Inleiding. Leeswijzer. Deel II - Toelichting.**

#### **Respectievelijk tweede- en eerste tekstkolom:**

*In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitgangspunten en randvoorwaarden die gelden voor het ontwerp en de inpassing van de spooruitbreiding Amsterdam Rijnkanaal - Utrecht - Houten. (...) Bij de maatregelen wordt beschreven hoe deze op de detailkaart bij het tracébesluit zijn weergegeven.*

### **OTB- bladzijde 4. Inleiding. Leeswijzer. Deel III - Kaarten.**

#### **Eerste tekstkolom:**

*Het tracé en de bijbehorende inpassings-maatregelen staan weergegeven op de overzichts- en detailkaart.(...) De overzichtskaart bestaat uit meerdere bladen en geeft de ligging van de spooruitbreiding weer met de indeling van de detailkaartbladen. De detailkaart bestaat eveneens uit meerdere bladen en legt de spooruitbreiding, inclusief de inpassings-maatregelen, ruimtelijk vast. (...)*

## **OTB- bladzijde 10. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz.**

### **Eerste tekstkolom.**

*(...) Het Tracébesluit Sporen in Utrecht bestaat uit de besluittekst met 2 bijlagen, de detailkaart bestaande uit 11 kaartbladen, en de overzichtskaart bestaande uit 4 kaartbladen.*

## **OTB- bladzijde 12. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. - Inleidende bepalingen.**

### **Eerste tekstkolom: Artikel 3 - Infrastructurele maatregelen.**

*Voor de realisatie van de spooruitbreiding (...) dient een aantal werkzaamheden te worden uitgevoerd. Voor een nadere toelichting op deze werkzaamheden wordt verwezen naar de Toelichting en de Kaarten, behorende bij dit tracébesluit. (...)*

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Op grond van de hierboven genoemde vermeldingen tekent het BOL bezwaar aan tegen het ontbreken van het woongebied 'Engelsmanplaat' op de detailkaart met bladnummer **08** (kilometrering 37.900 - 3.600) met de aansluitende woonwagenstandplaats, globaal tussen de kilometeraanduidingen 3.0 en 3.1 (in het **noorden** begrensd door de volkstuinvereniging "De Groene Lunet" en in het **zuiden** begrensd door de straat 'De Wadden'). En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Dit is naar de mening van het BOL in strijd met de tekst uit de **Inleiding** en heeft daarom gevolgen voor de andere teksten in het OTB die op dit tracégedeelte betrekking hebben. Misschien is hierdoor het OTB op dit onderdeel zelfs niet rechtsgeldig !

De betrokken bewoners van dit woongebied kunnen door deze omissie géén goede verificatie doen tussen de teksten in het OTB en deze **onvolledige** tekening. Met andere woorden: de 'plantekening' voor de spoorverdubbeling heeft hierdoor geen enkele relatie met de daar aanwezige (koop-)woningen. Met name is nu bijvoorbeeld in het geheel niet duidelijk wat de afstand ná de spoorverdubbeling zal zijn van het meest westelijke spoortracé met de aansluitende 'dive-under' en de oostkant = **achterkant** van de woningen die direct grenzen aan de spoorlijn naar 's-Hertogenbosch.

Hierdoor is het óók niet duidelijk wat de **overblijvende afstand** ná de spoorverdubbeling zal blijken te zijn tussen de oostgevel van de direct aan de spoorlijn grenzende woningen en het talud van de versmalde spoorloot.

In de **Arbo wetgeving** zijn er ongetwijfeld wettelijke regels opgenomen met betrekking tot een veilige werksituatie bij het onderhoud van gebouwen en woningen, zoals bijvoorbeeld bij gevelrenovaties en dakherstel.

Een globale check van de nieuwe situatie **ná** de spoorverdubbeling met de tekeningen van het vigerende 'Bestemmingsplan Lunetten 2005' wekt de indruk dat er langs de oostgevel van deze 'randwoningen' van het gebied 'Engelsmanplaat' en het westelijke talud van de nieuwe spoorloot **niet** voldoende horizontaal oppervlak zal overblijven om tegemoet te komen aan deze eisen. Er is tussen het verbrede spoordijklichaam en de spoorloot ook nog een onderhoudsweg of calamiteitenweg opgenomen.

Overigens is het BOL sinds begin 2008 in het bezit van een meer gedetailleerde **uitwerkings-tekening** met een schaal van 1 : 1000. Daaruit is op te maken dat het **horizontale** vlak (gras, als zeer versmalde 'ecologische' verbindingzone) tussen de oostgevel van de 'randwoningen' van de woonlocatie Engelsmanplaat en het begin van het talud van de westelijke spoorloot slechts **1,5 meter** bedraagt ná de realisatie van de spooruitbreiding. Ook deze maat lijkt volgens het BOL **niet** te voldoen aan de Arbo eisen met betrekking tot het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan dit wooncomplex.

Bij het verder uitwerken en tekenen van de plannen voor een spooruitbreiding zou men toch kunnen verwachten dat alle in ons land bestaande wet- en regelgeving, dus óók met betrekking tot de Arbo-



regels voor aanpalende opstallen, vooraf goed bekeken worden. Met betrekking tot het hierboven geconstateerde lijkt dat echter niet het geval te zijn.

Een ander belangrijk gegeven is dat de afdaling voor de **westelijke** 'dive-under' voor het 'snelspoortracé' (voor de **doorgaande** personenentreinen die niet in Lunetten stoppen én voor de goederentreinen) voor de richting náár Den Bosch al begint iets ten noorden van de kilometeraanduiding 3.100, dat is al **achter** de 'randwoningen' in de straat Engelsmanplaat. Juist **dít** spoortraject ligt het **dichtste** bij deze 'randwoningen' in die woonlocatie.

Zie hiertoe ook de opmerking van het BOL bij **OTB-bladzijde 18** in relatie tot Deel I / Schade en slotbepalingen, **Artikel 17** : Flexibiliteitsbepalingen.

Het is door het ontbreken van de woonlocatie 'Engelsmanplaat' op de detailkaart, bladnummer **08**, voor de eigenaren / bewoners van deze woningen nu ook niet goed mogelijk om te beoordelen hoever de **betonconstructies** voor deze 'dive-under' van de oostgevel verwijderd zullen zijn ná de werkzaamheden.

Ongetwijfeld zullen de betrokken bewoners in het gehele woongebied 'Engelsmanplaat' deze tekortkoming in de detailkaart met het bladnummer **08** ook zijn opgevallen en zullen zij op dit punt hun eigen zienswijze gaan indienen, maar het BOL zal hen hierin dan geheel (onder-)steunen.

#### **Het BOL stelt:**

**Er mist, door het ontbreken van de woonlocatie 'Engelsmanplaat' én het ontbreken van de aangrenzende woonwagenlocatie 'Engelsmanplaat' op de Overzichtskaart met het Bladnummer 4 uit het Ontwerp Tracé Besluit Sporen in Utrecht, een juridische basis op grond waarvan het verdere besluitvormingstraject kan worden voortgezet en voltooid.**

#### **Het BOL stelt:**

**Er mist, door het ontbreken van de woonlocatie 'Engelsmanplaat' én het ontbreken van de aangrenzende woonwagenlocatie 'Engelsmanplaat' op de Detailkaart met het Bladnummer 08 uit het Ontwerp Tracé Besluit Sporen in Utrecht, een juridische basis op grond waarvan het verdere besluitvormingstraject kan worden voortgezet en voltooid.**

### **OTB-bladzijde 12. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. - Inleidende bepalingen.**

#### **Eerste tekstkolom: Artikel 3 - Infrastructurele maatregelen.**

*Voor de realisatie van de spooruitbreiding zoals voorzien in het project VleuGel/Randstadspoor dient een aantal werkzaamheden te worden uitgevoerd. (...) In algemene zin gaat het om: (...)*

*2. de spooruitbreiding op het deeltracé Utrecht Centraal - Houten. (...)*

*- het bouwen van kunstwerken (dive-unders) ten behoeve van de ongelijkvloerse kruising van de sporen richting Arnhem en 's-Hertogenbosch bij Lunetten; (...)*

### **OTB-bladzijde 13. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. - Spooruitbreiding.**

#### **Eerste tekstkolom: Artikel 4 - Plaats spoorwegwerken.**

*1. Spoorwegwerken worden uitsluitend gerealiseerd binnen de spoorzone en binnen station.*

*2. Kunstwerken en bouwwerken worden gebouwd binnen het daarvoor op de detailkaart aangeduide bebouwingsvlak (...)*

### **OTB-bladzijde 15. Deel I - het ontwerp-tracébesluit enz. - Bijkomende infrastructurele werken.**

#### **Eerste tekstkolom: Artikel 9 - Wegen en kunstwerken.**

*Maatregelen ten aanzien van het aanpassen van wegen worden gerealiseerd binnen de op de detailkaart weergegeven "Spoorzone", "Station", "Bouwzone" of "Maatregelvlak wegen". (...)*

Op de detailkaart met het Bladnummer **07** is de code "Spoorzone, incl. indicatieve aanduiding sporen" (schuine arcering met stippels) over het **gehele** gebied van het boven de sporen gelegen viaduct in de Waterlinieweg vermeld.

### **Bezwaar en toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken in de tekst van het OTB van een gedegen en onafhankelijk onderzoek naar de huidige constructieve staat van het viaduct in de Waterlinieweg over de sporen tussen Utrecht CS en Arnhem / Den Bosch.

Met name zal moeten worden onderzocht of er door het drukke wegverkeer over deze weg slijtage is te constateren in de betonconstructies van dit viaduct. Door de uitvoering van de spoorwegwerken kan er méér schade gaan optreden door bijvoorbeeld de trillingen van heiwerkzaamheden en het inbrengen van stalen damwandplanken voor de dive-unders.

### **Voor de realisatie van de dive-unders zullen er heiwerkzaamheden moeten plaats vinden.**

Tussen de kilometeraanduidingen 37.7 en 37.8 in de spoorlijn naar Arnhem en tussen de kilometeraanduidingen 2.5 en 2.6 in de spoorlijn naar Houten / Den Bosch bevindt zich het viaduct in de Waterlinieweg over deze spoorlijnen.

Deze heiwerkzaamheden, maar mogelijk ook nog andere uitvoeringsmethoden die trillingen veroorzaken zoals het inbrengen van stalen damwandplanken kunnen mogelijk schadelijke gevolgen hebben voor de betonconstructies van dit viaduct.

Het viaduct is gebouwd in **1942** als onderdeel van de toenmalige rijksweg A22, als belangrijke schakel in de hoofdverkeersroutes tussen het zuiden en het noorden van Nederland. Na de ingebruikname van de rijkswegen A27 en A28 is de **Waterlinieweg** aan het rijkswegennet onttrokken en **overgedragen aan de gemeente Utrecht**, die nu het beheer over deze weg én het viaduct heeft en het onderhoud uitvoert.

Vorig jaar is na een onderzoek door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gebleken dat bij een groot aantal viaducten en bruggen in het rijkswegennet de betonconstructies gevaarlijke gebreken vertoonden door het intensieve verkeer in de loop der jaren.

Het is het BOL niet bekend of gemeenten - en in dit geval de gemeente Utrecht - ook dergelijke onderzoeken hebben uitgevoerd. **De Waterlinieweg is een belangrijke schakel in de oostelijke ring om de stad Utrecht**, maar vervult ook een rol als korte verbinding tussen de omringende plaatsen van deze stad buiten de rijkswegen om.

Het BOL vraagt zich af of de invloed van de spoorwegwerken, waarbij er trillingen of andere schadelijke invloeden zullen gaan optreden, negatieve gevolgen kunnen hebben voor de totale constructie van dit viaduct, en dan met name voor de betonconstructies.

**Het BOL vindt dat een gedegen en onafhankelijk onderzoek van de algehele technische toestand van het viaduct in de Waterlinieweg over de spoorlijnen tussen Utrecht CS / Houten - Den Bosch / Arnhem, en dan met name van de betonconstructies, voorafgaand aan de spoorverbredingswerken een vereiste is.**

**Het BOL wil vernemen of dit onderzoek zal gaan plaats vinden en op welk moment in het voortraject voor deze spoorwegwerken dit zal gebeuren. Als niet tot een dergelijk onderzoek zal worden over gegaan verwacht het BOL een gedegen motivatie te ontvangen waarom dit dan niet zal plaats vinden.**

In de tekst op OTB-bladzijde 39, bij 3.1 - De Spoorwegwerken, *Artikel 3.1.8 - Maatregelen tijdens de bouw* staat o.a.: (...) Het kan niettemin nodig zijn om kruisende wegen tijdelijk geheel of gedeeltelijk aan het regulier gebruik te onttrekken. Daar waar dit nodig is, zullen maatregelen worden getroffen om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te waarborgen. (...)

Als voor de spooruitbreidingswerken een tijdelijke gehele of gedeeltelijk afsluiting van de Waterlinieweg, met het daarin gelegen viaduct, toch op enig moment noodzakelijk zal blijken te zijn, moet dit zéér tijdig via de **plaatselijke en regionale media** bekend worden gemaakt, om een verkeersprobleem en verkeerschaos aan de oostkant van de stad Utrecht te voorkomen.

### **OTB-bladzijde 15. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. - Bijkomende infrastructurale werken.**

#### **Eerste tekstkolom: Artikel 10 - Waterhuishouding.**

*Lid 1. Indien door de spooruitbreiding watergangen tijdelijk of blijvend worden gedempt of doorsneden, worden maatregelen getroffen ten behoeve van een doelmatige waterhuishoudkundige situatie. Indien blijvende maatregelen worden genomen die ruimtelijke consequenties hebben, zijn deze op de detailkaart aangegeven als "Maatregelvlak waterhuishouding" voor zover hierin niet reeds door de aanleg van spoorsloten in de spoorzone is voorzien. (...)*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL tekent bezwaar aan tegen het zogenaamde 'Maatregelregelvlak Waterhuishouding', als (in-)getekend ter plaatse van de volkstuinvereniging "De Groene Lunet", globaal tussen de kilometeraanduidingen 2.8 en 3.0, is op Kaartbladnummer **08** op het terrein van deze Vereniging. Door deze ingetekende situatie gaat ca. **1/3** gedeelte van de oppervlakte van de tuindersvereniging verloren. Tijdens de presentatie van de plannen voor de spoorverbreding op dinsdag 1 april 2008 in het Zalencentrum Aristo (Lunetten) is de volkstuinvereniging "De Groene Lunet" **voor het eerst** geconfronteerd met dit feit.

In de tekst op OTB-bladzijde **39**, Hoofdstuk **3**: Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen in de **1e** en **2e** tekstkolom bij **lid 3.1.7 Waterhuishouding**: *"Ten behoeve van de spooruitbreiding zullen ondermeer hoofdwatertgangen worden verlegd. De spooruitbreiding ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Met het Hoogheemraadschap is overleg gevoerd over de inpassing van de spooruitbreidingen en de daarbij benodigde aanpassingen in de waterhuishouding. Ten behoeve van het tracébesluit is een waterhuishoudkundig plan opgesteld. Daarin is ondermeer op een rij gezet welke uitgangspunten er bij de uitwerking van de spooruitbreiding en de inpassingsmaatregelen ten aanzien van de waterhuishouding zijn gehanteerd.*

*Het concept van dit document, zoals dat is verwerkt in het ontwerp-tracébesluit Sporen in Utrecht, is als Watertoets aan de waterbeheerder voorgelegd. Het Hoogheemraadschap heeft daarop gereageerd met een positief advies. Locaties van maatregelen ten behoeve van de waterhuishouding zijn op de detailkaarten aangeduid als "Maatregelvlak waterhuishouding". (...)*

Er is echter **vooraf** op geen enkele manier contact geweest met het bestuur van "De Groene Lunet" of met de landelijke koepelorganisatie AVVN = Algemeen Verbond van Volkstuindersverenigingen in Nederland over dit aspect: **niet** vanuit ProRail, **niet** vanuit de gemeente Utrecht en óók **niet** vanuit het Waterschap. Het BOL is door de tuindersvereniging benaderd om mee te denken over dit probleem, maar een oplossing hiervoor is nog niet gevonden. Er is inmiddels al wel een schetsmatig idee gevormd om de oppervlaktewatercompensatie elders in de directe nabijheid van de volkstuinen te realiseren, waarbij de waterverbindingen in stand blijven. Maar deze gedachte is nog erg prematuur. De AVVN zal dit voorstel in een eigen zienswijze naar voren brengen.

Op de meer gedetailleerde **uitwerkingstekening**, die het BOL sinds begin april 2008 bezit, is in het gebied van de tuindersvereniging de tekst ingeschreven: **volkstuinen**. De schaal van deze tekening is 1 :1000. Er is dus al zeer lange tijd bekend wat de exacte bestemming van deze gronden is! Op deze oorspronkelijke tekening, de zogenaamde 'onderlegger', staat zelfs de **padenstructuur** van het volkstuincomplex ingetekend.....!

En ondanks het bekend zijn met de huidige bestemming voor dit gebied is men toch doorggegaan met het intekenen van het 'Maatregelvlak waterhuishouding'. Zie hiertoe ook de Zienswijze die het bestuur van de AVVN, de huurder van de gronden, bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zal indienen.

**Nader overleg tussen de betrokken partijen is dringend gewenst.** Zie hiertoe ook de opmerking van het BOL bij **OTB-bladzijde 34**. Deel I - Toelichting. 2.1. Betekenis van het tracébesluit. Tweede tekstkolom: Artikel 2.1.5 : Grondverwerving.

### **OTB-bladzijde 15. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. - Bijkomende infrastructurale werken.**

#### **Tweede tekstkolom: Artikel 11 - Geluidwerende maatregelen.**

**Lid 1. Maatregelen worden getroffen opdat de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige gebouwen (waaronder woningen) en op de grens van woonwagenterreinen en andere geluidsgevoelige terreinen, vanwege het gebruik van de spoorlijn niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarden zoals genoemd in de Wet geluidshinder.**

**Lid 2. Geluidwerende maatregelen zoals geluidsschermen zijn op de detailkaart weergegeven met een lijnsymbool "Geluidsscherm". De locatie en hoogte van deze geluidsschermen zijn in de onderstaande tabellen vermeld. (...)**

*In de tabel van het deeltracé Utrecht Centraal - Houten, op OTB-bladzijde 15, staat bij de locatie (km) 3.100 - 3.285 een schermhoogte vermeld van **2 meter** ten opzichte van bovenkant spoorstaaf. (BS)*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt in algemene zin bezwaar tegen lid 1 van artikel 11, aangezien hier, door enkel te voldoen aan de Wet Geluidshinder, de kans op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van de Lunettenaar achterwege wordt gelaten. Bovendien wordt voor vele woningen niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Tevens maakt het BOL bezwaar tegen het feit dat visuele overwegingen de schermhoogte kunnen bepalen (lid 1 van artikel 11). In onze beleving gaan maatregelen die de geluidsoverlast zoveel mogelijk kunnen beperken voor eventuele visuele bezwaren.

Het BOL maakt voorts bezwaar tegen het ontbreken van geluidswerende voorzieningen op de detailkaart met bladnummer **08**, in **noordelijke** richting doorgetrokken van kilometeraanduiding 3.0 tot 2.5, achter de woningen van de woonlocatie 'Engelsmanplaat', tot aan de walwoningen 'Impalastraat'.

Noordelijk van kilometeraanduiding 3.0 ligt bijvoorbeeld ook de **woonwagenlocatie** 'Engelsmanplaat' en het Beatrixpark.

De woningen die aan het spoor liggen (vooral de Wadden, Engelsmanplaat en Vlieland) en het Beatrixpark liggen allemaal binnen de 55- of hogere decibelzone van het spoor en een groot deel ook nog eens binnen dezelfde zone van het omringende wegverkeer (snelwegen A12, A27 en Waterlinieweg).

Door Lunetten liepen in 2005 volgens de Nota Mobiliteit zowel een "Dikke goederenvervoersstroom" als een "Minder dikke goederenstroom" (zie [Figuur 1. Goederenvervoer-stromen 2005](#), op pagina 43 en <http://www.notamobiliteit.nl/kaarten.php>).

Na in gebruik name van de Betuweroute lopen er primaire-, tertiaire- en internationale goederenspooren door Lunetten (zie [Figuur 2. Huidige en toekomstige vervoerstromen](#), op pagina 43 en <http://www.notamobiliteit.nl/kaarten.php>).

Dit leidt volgens de prognoses van het OTB tot een toename van 300 à 400% van het goederenvervoer over het tracé Utrecht Centraal – Houten (zie de Tabel 5.2.2.1b treinintensiteit

deeltracé Utrecht Centraal - Houten nabij Lunetten, OTB-bladzijde 71 en pagina 43 van deze zienswijze). Dit betekent dat nationale en internationale importantie van het goederenvervoer te vergelijken is met die van de Betuweroute. Voor de aanleg van de Betuweroute en andere belangrijke spoorwegen zoals de HSL zijn aanzienlijke maatregelen genomen als het gaat om het 'sparen van de omgeving'. Onder meer zijn stedelijke tracés overkapt (bijv. Barendrecht) en natuurgebieden ondertunneld (bijv. de tunnel onder Het Groene Hart).

Nu er een primaire goederenstroom langs Lunetten op gang komt wordt er mondjesmaat geïnvesteerd in geluidswerende maatregelen.

Bij veel woningen wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Er wordt in het OTB geen extra investering gedaan in raildempers of in geluidschermen die nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarden te voldoen. Dit wekt de indruk dat de overheid de bewoners van Lunetten en de stad Utrecht minder belangrijk vindt dan bijvoorbeeld de inwoners van Barendrecht of de natuur in het Groene Hart waar honderden miljoenen gulden zijn geïnvesteerd om de overlast van het goederenvervoer en treinverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Daarbovenop komt het feit dat de onderbouwing van de geluidswerende maatregelen is gebaseerd op foutieve kaarten (niet alle huisnummers zijn meegenomen in het onderbouwende "Onderzoek Wet Geluidhinder VleuGel") en dat er bij de geluidsberekeningen geen meervoudige reflecties zijn meegenomen.

Voor een detaillering van de bezwaren tegen de onderbouwing verwijzen wij naar de inspraakreactie van de bewoners van de Engelsmanplaat.

**Het BOL stelt dat noordelijk van deze woonlocatie én van de woonwagenstandplaatsen geluidswerende voorzieningen noodzakelijk zijn.**

**Zie daartoe ook de bezwaren inclusief toelichting van het BOL bij:**

**OTB-bladzijde 41. Deel I - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen. 3.2 De omgeving. 3.2.2 - Geluid. En bij de:**

**OTB-bladzijden 70 en 71. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten. 5.2 Omgevingsaspecten.**

### **OTB-bladzijde 16. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. - Bijkomende infrastructurale werken.**

**Eerste tekstkolom: Artikel 12 - Ecologische- en landschappelijke maatregelen.**

**Lid 1. Binnen de spoorzone en op de gronden die op de detailkaart staan aangeduid als "Maatregelvlak Natuur" worden ecologische- en / of landschappelijke maatregelen getroffen ten behoeve van de inpassing van de spooruitbreiding.**

**Lid 2. De in lid 1 bedoelde maatregelen zijn vermeld in de onderstaande tabel.**

**Tabel op OTB-bladzijde 16. De Oud Wulverbroeksewetering is 2x vermeld.**

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL tekent bezwaar aan tegen het ontbreken van het doortrekken van de 'open' waterverbinding "Oud Wulverbroek Wetering" vanuit de zogenaamde 'Spoordriehoek' naar de wijk Lunetten in de tabel op OTB-bladzijde 16. En tevens dat ook op de detailkaart met bladnummer 08 deze 'open' waterverbinding niet is (in-)getekend. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

In de **nieuwe** situatie ná de spoorverdubbeling lijkt zelfs de Oud Wulverbroek Wetering in de 'Spoordriehoek' **geheel** afgekoppeld te worden van de nu aanwezige duiker onder de spoorlijn van Utrecht CS naar Houten / Den Bosch.

Op de detailkaart **08** is aan de oostkant van deze spoorlijn nog slechts een 'spoorlootje' met een 90° bocht getekend en deze zou **géén** verbinding meer hebben met de Oud Wulverbroek Wetering in het gebied van de 'Spoordriehoek', laat staan een 'open' waterverbinding. Hierdoor zal nu een bijna volledige ontkoppeling gaan ontstaan tussen de twee gedeelten van de Oud Wulverbroek Wetering! Dit in tegenstelling tot wat de gemeente Utrecht beoogt. Zie daartoe bij **OTB-bladzijde 80: 5.2.6 Natuur, Ecologische verbindingzones. Lid 4.** "De gemeente Utrecht heeft de Oud Wulverbroekse Wetering als ecologische verbindingzone aangewezen. Middels deze verbinding worden de gebieden Maarschalkerweerd en de "Lunettendriehoek" verbonden met het waardevolle park De Koppel aan de zuidrand van Lunetten". (!)

**Opm. BOL:** De **bestaande duiker** onder de spoorlijn Utrecht CS - Houten bevindt zich ter hoogte van kilometeraanduiding **3.440**, ter plaatse van het huidige station Utrecht - Lunetten.

Het BOL heeft er in de afgelopen jaren meerdere malen bij de gemeente Utrecht en bij ProRail voor gepleit om deze 'open' waterverbinding van de Oud Wulverbroek Wetering vanuit de wijk Lunetten naar de spoordriehoek weer terug te herstellen. Dit zou dan kunnen gebeuren op het moment dat de werkzaamheden voor de spoorverdubbeling een aanvang zouden nemen.

Het bestaande tunneltje onder deze spoorlijn (een voet- en fietsverbinding én de toegang naar de huidige zijperrons) kan daarvoor prima dienen, met een verlenging aan één en / of twee zijden i.v.m. de verbreding van de aardebaan van de spoordijk. Maar bij beide partijen heeft het BOL geen gehoor voor dit idee gevonden: ProRail heeft er geen belang bij en de gemeente Utrecht ziet (zag) het nut er niet van in. **Zie echter bij de tekst in Artikel 5.2.6 - lid 4 van het OTB.**

In de "**Gebiedsvisie de vier Lunetten op de Houtense Vlakte**" van april 2008, opgesteld door het Landschaps-architectenbureau OKRA in opdracht van de gemeente Utrecht, wordt op de bladzijden **108** en **109**, Hoofdstuk 5.2.4 - "Bouwdoos": Netwerk - bij het onderwerp 'Waterverbindingen' bij punt **5** voorgesteld: *"Een doorvaarbare onderdoorgang onder het spoor Utrecht - Den Bosch, in combinatie met de voet / fietsonderdoorgang van station Lunetten. Voor het waterbeheer is hier een stuwtje nodig. Voor het varen kan een "bootovergang" aan het stuwtje worden toegevoegd."*

In deze 'Gebiedsvisie' is die open waterverbinding geabstraheerd weergegeven in de plattegrond op bladzijde 109. Het **bestaande** tunneltje kan hiervoor dienen, maar deze verbinding is ook te maken via het **nieuwe** tunneltje t.p.v. de opgang naar de perrons van het nieuwe station. Deze verbinding kan dan lopen langs de **zuidkant** van de nieuwe tunnel, naast het nieuw te maken rijwielpad.

De noordkant van de betonnen 'bak' bij het kantoor van "Altrecht" is dan te verwijderen en daarvoor in de plaats is een **natuurlijke oever** te maken. De Oud Wulverbroek Wetering loopt in dit voorstel vandaar uit parallel aan de **westkant** van de spoorlijn Utrecht CS - Den Bosch en aan de **oostzijde** van het door de gemeente Utrecht nieuw in te richten **Furkaplateau**. De open watergang sluit dan bij het nieuwe tunneltje aan op de watergang hieronder, liggend naast het rijwielpad.

Er is op deze wijze dus een 'spoorloot' gecreëerd langs de westkant van de spoorlijn en heeft dan ook een werking als barrière tussen het nieuwe stationsplein en de spoorlijn. In het gebied de 'spoordriehoek' sluit deze watergang dan weer aan op de Oud Wulverbroek Wetering en de voet / fietsverbinding kruist de wetering met een eenvoudige brug.

Het slootje ten oosten van de spoorlijn mét de bestaande duikers onder de spoordijk én onder het Furkaplateau komen hiermede te vervallen.

Het Adviesbureau **H.J.V. van den Bijtel** uit Driebergen, dat in **2003 /2004** het "**Integraal Groenbeheerplan**" voor de wijk Lunetten maakte, pleitte toen ook al voor deze optie ten behoeve van een **verbeterde ecologische verbinding van water en oevers** tussen de beide gebieden! Dit groenbeheerplan is gemaakt in opdracht van de Werkgroep Groenbeheer (o.a. op initiatief van het BOL).

In dit "**Integraal Groenbeheerplan**" staat in deel 2 - Streefbeelden, 9 - Matrix, Verbindt en versterk:

*" Een gecombineerde natte en droge eco-verbinding onder het spoor tot stand brengen (....) Dit is één van de weinige mogelijkheden om Lunetten te verbinden met de omgeving".*

Bedoeld is in dit geval om bij 'renovatie' of veranderingen aan de spoorlijn Utrecht CS - Den Bosch gebruik te maken van de **bestaande tunnelconstructies** bij het huidige station Utrecht Lunetten om deze natte en droge eco-verbinding te maken. Het is volgens het BOL een gemiste kans om de herstructurering ter plekke niet aan te grijpen om dit cruciale ecologische probleem op te lossen.

**Het BOL stelt dat op basis van de teksten in 1) het OTB, 2) het rapport Van den Bijtel en 3) de Gebiedsvisie, dient te worden overgegaan tot het herstellen van deze 'open' waterverbinding, als belangrijke ecologische verbindingzone.**

### **OTB-bladzijde 16. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. Bijkomende infrastructurele werken.**

**Eerste tekstkolom: Artikel 12 - Ecologische- en landschappelijke maatregelen.**

**Lid 1.** Zie voor de volledige tekst hierboven .

**Lid 2.** De in lid 1 bedoelde maatregelen zijn vermeld in de onderstaande tabel.

**Lid 3.** De op de detailkaarten aangegeven gronden met de aanduiding "bouwzone nadien in te richten als maatregelvlak natuur" worden in de aanlegfase van de spooruitbreiding gebruikt voor tijdelijke maatregelen. Na beëindiging van de tijdelijke maatregelen worden de gronden ecologisch ingericht.

**Tabel op OTB-bladzijde 16.** De Lunettendriehoek is **3x** vermeld.

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het bezwaar betreft het dempen (en verplaatsen) van de poel in de tweede vermelding: De bestaande poel in de punt van de "Lunettendriehoek" zal als gevolg van de spooruitbreiding moeten worden gedempt. Ter compensatie wordt in dezelfde punt een poel aangelegd als biotoop voor de ringslang. Evenals tegen het ontbreken van elke borging die het voortbestaan van de aanwezige flora en fauna verzekert. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Op de detailkaart met bladnummer **08** zijn in deze punt 3 arceringen getekend: **ruitjes** = 'Bouwzone', **kruisjes** = 'Maatregelvlak natuur' en **driehoekjes** = 'Bouwzone, later in te richten als maatregelvlak natuur'. Het BOL stelt, hoewel het gebiedje buiten de subwijk Lunetten van de wijk Zuid van de gemeente Utrecht ligt, met betrekking tot deze poel dat op deze wijze de aanwezige flora en fauna verloren gaat. Dat als gevolg van het feit dat de poel gedurende de tijd van werken **volledig zal zijn ingesloten en geïsoleerd** door de vork van de 2 spoorlijnen naar Den Bosch en Arnhem én de tijdelijke bouwzone.

Overigens is het BOL sinds begin april 2008 in het bezit van (een deel van) een **meer gedetailleerde** uitwerkingstekening (schaal 1 :1000) dan die in het OTB, waarop ook de 'vork' van de spoorlijnen (naar Arnhem en den Bosch) voorkomt. De plattegronden op de detailkaarten in het OTB hebben een schaal **1: 2.500**. Op deze tekening staat bij de 'ecologische poel' de tekst: "**Gebied tijdens bouw afschermen**". Hieruit kan men dan opmaken dat de poel tijdens de bouwfase daar blijft gehandhaafd, maar er wordt niet bij vermeld of de daar eventueel aanwezige dieren en / of amfibieën tijdens de werken daar dan ook zullen (ver-)blijven.

Doordat de ingreep op de poel een periode van meerdere seizoenen en kringlopen betreft, het oppervlak mogelijk reduceert tot 1/3 en schade berokkent aan beschermde flora en fauna vragen wij ons zeer af of de Flora- en faunawet wel gedurende de bouwperiode (van vier of meer jaren) zomaar buiten werking gesteld kan en mag worden.

Het BOL stelt dat een te handhaven poel(deel) ten minste voorzien dient te worden van (tijdelijke) ecologische verbindingen tussen het geïsoleerde gebied en de bijbehorende gebieden die als achterland fungeren.

### **OTB-bladzijde 18. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. Schade en slotbepalingen.**

#### **Eerste tekstkolom: Artikel 17 - Flexibiliteitsbepalingen.**

*Lid 1. In het Tracébesluit Sporen in Utrecht is het ontwerp van de spooruitbreiding en de daarmee samenhangende maatregelen vastgelegd. Het weergegeven ontwerp kan in enkele gevallen worden gewijzigd. Uitgangspunt is dat uit dergelijke wijzigingen geen negatief effect voor de omgeving mogen (Opm. BOL; dit moet zijn: 'mag'. Als de tekst zou zijn: "negatieve effecten", dan is het woord "mogen" correct.) voortvloeien.*

#### **Tweede tekstkolom: Artikel 17 - Flexibiliteitsbepalingen.**

*Lid 2. Wijzigingen als bedoeld in lid 1 van dit artikel zijn mogelijk in de volgende gevallen:*

- a. Indien de technische uitwerking dat noodzakelijk maakt of het beschikbaar komen van innovatieve uitvoeringswijzen en / of kostenbesparende bouwmethoden dat wenselijk maakt, zolang althans de wijzigingen plaats vinden binnen het geheel van de op de detailkaarten, behorende bij dit Tracébesluit aangegeven spoorzone, bouwzone of maatregelvlakken.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van een afdoende argumentatie waaruit blijkt dat deze flexibiliteitsbepalingen onbenut zouden moeten blijven, terwijl ze tot een gelijktijdige vermindering van zowel bodemtrillingen als bronnen van geluidsoverlast kunnen leiden. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Uit een gedegen onderzoek naar de **huidige** trillingshinder door het railverkeer zouden verminderingseffecten voor de toekomst helder moeten worden. Met name in de **nacht**, als er regelmatig in beide richtingen op de spoorlijn Utrecht CS / Den Bosch zeer zware goederentreinen rijden, moeten deze metingen **vooraf** worden verricht. Deze route is een 'zigtak' van de inmiddels (gedeeltelijk) in gebruik zijnde Betuweroute tussen Rotterdam en Zevenaar in de richting van Duitsland. De uiteindelijke hinder door trillingen van het railverkeer, zowel van personentreinen als van goederentreinen, moet na de spoorverdubbeling minder zijn.

Er bestaan al geruime tijd perfecte methoden en technische constructies om deze trillingshinder van railverkeer tot een minimum te beperken. Deze constructies zijn wel duurder dan die in het algemeen worden toegepast, maar naar de mening van het BOL valt het toepassen van die verbeterde en innovatieve methoden nu juist **binnen** het kader van de tekst van Artikel 17. Het toepassen van deze innovatieve methoden valt ook geheel 'binnen het geheel van de op de detailkaarten, behorende bij dit Tracébesluit aangegeven spoorzone ed.'

In de "**Lijst van Aandachtspunten m.b.t. de Spoorverdubbeling in en langs Lunetten**", in 2006 door het BOL opgesteld en in een overleg op **dinsdag 25 april 2006** met een delegatie van ProRail besproken, wordt dit aspect onder punt 7 al benoemd. Deze in het voorjaar van 2008 aangevulde en geactualiseerde lijst is op **dinsdag 1 april 2008** aan mevrouw E. Rameckers, de communicatieadviseur bij ProRail, overhandigd tijdens de Algemene Publieks Informatieavond van ProRail in het Zalencentrum Aristo in Lunetten. Op **dinsdag 6 mei** was er een vervolgbespreking tussen ProRail en het BOL. Met betrekking tot dit onderwerp is door ProRail aangegeven dat het OTB een **trillingsstudie** bevat en de resultaten naast de richtlijn worden gelegd. Er ontbreken wettelijke kaders en de richtlijn zal worden gevolgd.

Overigens is het te verwachten dat het goedertransport (categorie IV) richting Geldermalsen voor aansluiting op de Betuweroute in de toekomst wel zou kunnen toenemen.



Door de in gebruik name van de Betuweroute zal het goedertransport per rail over de lijn Rotterdam / Utrecht CS (langs Lunetten) naar de aansluiting op deze speciale goederenlijn bij Geldermalsen 'per saldo' wél afnemen, maar het goedertransport van en naar Amsterdam (Schiphol en de haven van Amsterdam) over de lijn Utrecht / Geldermalsen zal naar de mening van het BOL wel een toename te zien geven.

Naar aanleiding van dit toekomstscenario pleit het BOL er voor om bij de uitwerking van de plannen voor de spoorverdubbeling hiermede terdege rekening te houden en **alle** voorhanden zijnde nieuwe en innovatieve constructiemethoden ter voorkoming van trillingshinder aan te wenden. Met name geldt dit voor de (beton-)constructies van de bakken en tunneldelen van de 'dive-unders' én de **funderingsmethoden** daarvan. Evenzeer is het gewenst dat, om de trillingshinder bij de ingebruikname van het spoor ná de spooruitbreiding tot het minimum te beperken, er gebruik zal worden gemaakt van zogenaamde 'raildempers'. Volgens de publieksinformatie van ProRail "is dit een soort schokdemper die de trillingen in de spoorstaven dempt die ontstaan door het contact tussen de wielen en de rails, **waardoor er minder geluid ontstaat**". (!)

## **OTB-bladzijde 33. Deel II - Toelichting. 2 - Het tracébesluit.**

### **2.1 - Betekenis van het tracébesluit.**

#### **Eerste en tweede tekstkolom: Artikel 2.1.1 - Juridische basis.**

In het Tracébesluit Sporen in Utrecht wordt de uitbreiding van de sporen en de ligging van het tracé van een planologische juridische basis voorzien. Dit wil zeggen dat het verloop en de geografische omvang van de spooruitbreiding wordt vastgelegd, inclusief de benodigde kunstwerken en bijkomende infrastructurele voorzieningen. Daarnaast omvat het vastgelegde tracé het geheel aan maatregelen om de spoorlijn in te passen in zijn omgeving, zoals geluids-, ecologische en landschappelijke maatregelen. Ook worden voor geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woningen) waar de geluidsbelasting onvoldoende kan worden teruggebracht hogere waarden vastgesteld.

Bij het Besluit behoren de kaarten, waarop het tracé en de bijbehorende inpassingsmaatregelen staan weergegeven:

- . de overzichtskaart geeft de ligging van de spooruitbreiding weer met de indeling van de detailkaart (kaartbladindeling). De overzichtskaart heeft een schaal van 1 : 10.000;
  - . de detailkaart legt de benodigde ruimte voor spooruitbreiding inclusief de inpassingsmaatregelen vast. De detailkaarten hebben een schaal van 1 : 2.500.
- (....)

In het besluit is vastgelegd welke gebieden op de kaarten zijn onderscheiden en welke maatregelen zijn toegestaan. (....) Het besluit en de kaarten zijn juridisch bindend. Het Besluit en de Kaarten gaan vergezeld van een Toelichting. In deze Toelichting wordt de spooruitbreiding gedetailleerd beschreven en wordt verantwoording gegeven van de wijze van inpassing van het tracé. Voorts wordt het Besluit toegelicht. De Toelichting maakt geen deel uit van het Besluit en is niet juridisch bindend.

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Zie hiertoe ook het bezwaar, inclusief de toelichting van het BOL bij **OTB-bladzijde 12**, naar aanleiding van de daar aangehaalde teksten op de OTB-bladzijden 3, 4, 10 en 12. **Aanvulling hierbij:** Naar de mening van het BOL is op dit onderdeel: het geheel ontbreken van het woongebied 'Engelsmanplaat' en de naastgelegen woonwagenlocatie, op zowel de overzichtskaart (Bladnummer 3, kilometrering 3.100 - 5.500) als op de detailkaart met Bladnummer **08** (kilmetering 37.900 - 3.600), de juridische status van het Tracébesluit voor dit trajectgedeelte twijfelachtig.

Met name wijst het BOL in dit verband op **OTB-bladzijde 10**, Deel I, als **tekstonderdeel** van het "Ontwerp Tracébesluit", de eerste tekstkolom: (...) "Het Tracébesluit Sporen in Utrecht bestaat uit de besluittekst met 2 bijlagen, de detailkaart bestaande uit 11 kaartbladen, en de overzichtskaart bestaande uit 4 kaartbladen".

## **OTB-bladzijde 34. Deel II - Toelichting. 2 - Het Tracébesluit.**

### **2.1 - Betekenis van het tracébesluit.**

#### **Eerste tekstkolom: Artikel 2.1.3 - Hogere waarden.**

*In het tracébesluit worden hogere waarden voor geluid vastgesteld op die locaties waar ondanks maatregelen niet voldaan kan worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. (...) In 4.2.2. en 5.2.2 zijn overzichten opgenomen van de adressen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. De bewoners van deze adressen zullen hierover informatie ontvangen. (...)*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen de onjuiste vermelding van de adressen en voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB. Het BOL onderschrijft op dit punt de zienswijze van de al dan niet direct betrokken bewoners en verwacht dat adressering op de juiste gronden zal geschieden.

De betrokken bewoners van de woningen langs het te verbreden tracé zullen op persoonlijke titel of als collectieve bewonersgroep(-en) op dit Ontwerp Tracé Besluit reageren middels een eigen zienswijze, waarin zij dit aspect tevens aan de orde zullen stellen.

## **OTB-bladzijde 34. Deel II - Toelichting. 2 - Het tracébesluit.**

### **2.1 - Betekenis van het tracébesluit.**

#### **Eerste tekstkolom: Artikel 2.1.4 - Vergunningen.**

*Ten aanzien van de benodigde vergunningen, ontheffingen, vrijstellingen en dergelijke, is er in de Tracéwet een coördinatiebevoegdheid opgenomen. (...) De Minister zal voor de spooruitbreiding Sporen in Utrecht een coördinator aanwijzen. (...) De coördinator zorgt verder voor toezending en voor kennisgeving van de (ontwerp)besluiten. (...) De tot vergunningverlening bevoegde bestuursorganen zorgen voor de ter inzage legging van de ontwerpbesluiten. Ten aanzien van de ontwerpbesluiten kunnen zienswijzen naar voren worden gebracht. (...) Beroepen moeten worden ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. (...)*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken een nadere invulling van zowel de termijn waarop deze coördinator wordt aangesteld als de vermelding welk bestuursorgaan het zal betreffen.

## **OTB-bladzijde 34. Deel II - Toelichting. 2 - Het tracébesluit.**

### **2.1 - Betekenis van het tracébesluit.**

#### **Tweede tekstkolom: Artikel 2.1.5 - Grondverwerving.**

*Voor de spooruitbreiding in het kader van Sporen in Utrecht moeten beperkt gronden worden aangekocht. (...) Met de aankoop van de gronden en opstallen zal worden gestart zodra het tracébesluit is vastgesteld. Zo mogelijk zal overigens al eerder met het aankoopproces worden begonnen. (...)*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de onderbouwing van de gekozen locatie en de gronden die leiden tot het onttrekken van de gronden t.b.v. het "Maatregelvlak waterhuishouding" en de onderhoudsstrook. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Ten **noorden** van het woongebied 'Engelsmanplaat' en **aansluitend** aan de woonwagenlocatie aldaar bevindt zich sinds ca. **1993** de volkstuinvereniging "De Groene Lunet".

De gronden van deze tuindersvereniging zijn het **eigendom** van de gemeente Utrecht.

De landelijke koepelorganisatie AVVN, het Algemeen Verbond van Volkstuindersverenigingen in Nederland, huurt deze gronden van de gemeente Utrecht. De plaatselijke vereniging "**De Groene Lunet**" is de onderhuurder van de AVVN. Op de gronden van deze tuindersvereniging is volgens de detailtekening met het bladnummer **08** een zogenaamd 'Maatregelvlak waterhuishouding' ingetekend. Hierdoor zal deze vereniging ca. **1/3** van haar gronden daarvoor moeten afstaan. Er is vooraf daarover op geen enkele wijze contact geweest, óók niet met de landelijke koepelorganisatie. Voor de problematiek die hierdoor is ontstaan verwijst het BOL naar wat hierover al is verwoord bij **OTB-bladzijde 15**. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. Bijkomende infrastructurele werken. Eerste tekstkolom: **Artikel 10** - Waterhuishouding.

Het is ten zeerste gewenst dat er **spoedig** tussen de belanghebbende partijen zal worden overlegd om tot een oplossing van dit probleem te komen. Die partijen zijn naar de mening van het BOL: de AVVN, de plaatselijke tuindersvereniging "De Groene Lunet", de gemeente Utrecht, het waterschap "De Stichtse Rijnlanden" en ProRail. Van de voortgang van dit overleg wil het BOL op de hoogte worden gehouden, in verband met de invloed die een eventuele oplossing zou kunnen hebben voor de ecologie (de flora en fauna) in het Beatrixpark. De gevolgen voor een mogelijke compensatie voor het wateroppervlak in dit park dienen naar de mening van het BOL vooraf ook nog te worden getoetst door het eerder vermelde Adviesbureau Van den Bijtel.

## **OTB-bladzijde 35. Deel II - Toelichting. 2 - Het tracébesluit.**

### **2.2 - Schadevergoeding.**

#### **Eerste en tweede tekstkolom: 2.2.1 - Bestuursrechterlijke schadevergoeding.**

*Op basis van het Tracébesluit Sporen in Utrecht kunnen schadevergoedingen worden aangevraagd door diegenen die schade lijden door de aanleg van de spooruitbreidingen. Het betreft in dit geval de zogenaamde bestuursrechtelijke schadevergoeding. Bestuursrechtelijke schadevergoeding betreft schadevergoeding op grond van rechtmatig genomen besluiten door bestuursorganen en rechtmatige uitvoeringshandelingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:*

- . schade in relatie tot aankoop of onteigening*
- . schade als gevolg van het tracébesluit (nadeelcompensatie)*
- . schade bij verlegging van kabels en leidingen*

#### ***Schade in relatie tot aankoop of onteigening.***

*In het geval van verwerving van objecten of percelen wordt de schadeloosstelling volledig meegenomen. (...)*

#### ***Schadevergoeding bij rechtmatige overheidsdaad.***

*Ook individuele burgers, bedrijven en rechtspersonen die niet betrokken zijn bij de verwerving van objecten en percelen kunnen schade lijden ten gevolge van de uitbreiding van de sporen en de maatregelen in verband met de aanleg, de aanwezigheid en het gebruik van de spoorweg.*

*De Tracéwet ziet dan ook niet uitsluitend toe op de schade die het gevolg is van het tracébesluit Sporen in Utrecht, maar ook op bijvoorbeeld de schade ten gevolge van rechtmatig genomen maatregelen of besluiten die voortvloeien uit het tracébesluit Sporen in Utrecht, voor zover deze schade althans niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Zie het bezwaar inclusief toelichting hierna bij "2.2.2 - Civielrechtelijk schadevergoeding".

## **OTB-bladzijden 35 en 36. Deel II - Het Tracébesluit.**

### **Toelichting. 2.2 - Schadevergoeding.**

#### **Respectievelijk tweede en eerste tekstkolom: 2.2.2 - Civielrechtelijke schadevergoeding.**

*De hiervoor weergegeven vormen van bestuursrechtelijke schadevergoeding hebben uitdrukkelijk geen betrekking op vergoeding van schade veroorzaakt door onrechtmatige gedragingen. Bij onrechtmatige gedragingen wordt met name gedacht aan zaakschade (ook wel "bouwschade" genoemd) aan bijvoorbeeld opstallen als gevolg van uitvoerende werkzaamheden zoals heiwerkzaamheden of bemaling. In voorkomende gevallen kan er op grond van het burgerlijke (civiele) recht grond zijn voor een schadevergoeding. Daarbij zal steeds de vraag moeten worden gesteld waardoor de schade is veroorzaakt.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen de wijze waarop er (makkelijk) toevlucht kan worden genomen tot schadevergoeding en dat inhoudelijke drempelvoorwaarden ontbreken waaruit blijkt wanneer tot schadevergoeding mag worden overgegaan (i.p.v. dat een technische oplossing wordt gerealiseerd). En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Dit artikel zal een mogelijke rol kunnen spelen bij de problematiek rond het "Maatregelvlak waterhuishouding" ter plaatse van de locatie van de volkstuinvereniging "De Groene Lunet", maar evenzeer met betrekking tot bijvoorbeeld de **waterhuishouding in het Beatrixpark.**

Als er een bemaling voor de spooruitbreiding nodig zal zijn, bv. voor het construeren van de 'dive-unders', zal gedurende geruime tijd, mogelijk voor **vele** maanden, de grondwaterstand van de volkstuinen en die in het **oostelijke** gedeelte van het Beatrixpark langs de spoorwegwerken zeer laag zijn. Dit zal dan uiteraard gevolgen hebben voor de beplantingen (de flora) in deze gebieden en daarmee óók voor de fauna: het 'samenhangende natuurlijke habitat'.

Het BOL vraagt zich af hoe er met een mogelijke "Behandeling verzoeken om schadevergoeding" (subartikel 2.2.3. op OTB-bladzijde 36) zal worden gehandeld, met andere woorden: Welke maatstaven worden in dit geval gehanteerd om de geleden schade te compenseren. Voor de volkstuinen is de AVVN de verzoekende partij en voor het Beatrixpark is dit de gemeente Utrecht.

Het BOL hoopt dat door het toepassen van **alle** moderne technieken voor de uitvoering van de civiele werken, met name de noodzakelijk diep aan te leggen 'dive-unders', de schade aan de natuur tot een minimum beperkt zal blijven. Een 'gerichte' bronbemaling die zich beperkt tot de zeer directe omgeving van de uit te voeren werken is in deze bijzondere situatie aan te bevelen. (Zie ook aan het einde van het volgende tekstblokje).

Dit zou dan ook in de **beschrijving van de tekst in het Aanbestedingsbestek** voor de werken nadrukkelijk tot uitdrukking moeten komen, zodat de inschrijvende partijen hiermede al terdege rekening kunnen houden in verband met de prijsconsequenties daarvoor.

Voor het Beatrixpark is er het 'Bestemmingsplan Lunetten' uit 2005. Het tracébesluit geldt als vrijstelling, zoals bedoeld in art.19 van de Wet op de ruimtelijke Ordening en werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijk beleid enz. (OTB-bladzijde 33 bij 2.1.2. uit het OTB).

Desondanks hoopt het BOL dat er met betrekking tot het Beatrixpark én de volkstuinvereniging "De Groene Lunet" zorgvuldig met deze landschappelijke en natuurlijke aspecten en bijzondere waarden rekening wordt gehouden.

Zie hiertoe **ook** de tekst op OTB-bladzijde **39**: **Lid 3.1.8 - Maatregelen tijdens de bouw.**

*Als bemaling noodzakelijk is, zullen maatregelen worden genomen om de invloed van de bemaling op de omgeving te beperken. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan retourbemalingen, schermwanden of het toepassen van een gesloten bouwput.*

**Het BOL stelt, dat de keuze van één van deze bijzondere technieken van bemaling dient te leiden tot zowel het behoud van de flora en fauna in het Beatrixpark, als tot het voorkomen van mogelijk nadelige gevolgen voor de tuindersvereniging.**

### **OTB-bladzijde 38. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerp voorschriften en wettelijke bepalingen.**

#### **3.1 - De spoorwegwerken.**

##### **Eerste tekstkolom: 3.1.2 - Bouw- en kunstwerken.**

*De vormgeving van de kunstwerken of geluidsschermen maakt geen deel uit van het tracébesluit. Dit aspect komt na het tracébesluit in de nadere uitwerking ten behoeve van de aanvragen van bouwvergunningen aan de orde. In het kader van de verlening van de bouwvergunningen wordt de vormgeving getoetst aan redelijke eisen van Welstand.*

##### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de vormgevingsaspecten waardoor er op dit onderdeel geen invloed kan doorklinken. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Op OTB-bladzijde 72, Toelichting deeltracé Utrecht Centraal / Houten is bij 5.2,

Omgevingsaspecten, 5.2.2 Geluid, een figuur / afbeelding geplaatst met de tekst 'referentiebeeld geluidsscherm'. Identieke geluidsschermen zijn recentelijk ook geplaatst langs de spoorlijnen bij de Cremerstraat, aan de noordzijde van het emplacement (de wisselstraten) van Utrecht CS.

De schermen zijn samengesteld uit drie lagen: aan de spoorzijde zijn er roosters, de tussenlaag bestaat uit een afwisselende beplating van open en gesloten gedeelten en aan de stadskant zijn er horizontale lamellen. Het uitzicht blijft grotendeels gehandhaafd doordat er achter de lamellen glas wordt aangebracht. Door deze gelaagde opbouw is er de mogelijkheid van een begroeiing.

De schermen worden achterover hellend naar de spoorlijn toe geplaatst en bestaan voor het tracé langs Lunetten uit drie hoogtes: 1.00 meter, 1.50 meter en 2.00 meter, gemeten vanuit de **bovenkant** van de buitenste spoorstaaf (B.S.), dat is de spoorstaaf die het dichtst is gelegen bij het te plaatsen geluidsscherm.

Er is inmiddels al in een tussentijds overleg met ProRail en het BOL gesproken over de vormgeving van de schermen. Uiteindelijk bepaalt de **Commissie Welstand en Monumenten** van de gemeente Utrecht de vorm en de uitstraling van de geluidsschermen. Dat geldt ook voor de schermen langs de andere delen van het traject. **Ook de bewoners van het woongebied 'Engelsmanplaat' en de straat 'De Wadden' zijn met deze materie bezig en het BOL hoopt op een goed vervolg in de contacten met ProRail op dit onderdeel van het Ontwerp Tracé Besluit.**

### **OTB-bladzijde 38. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

#### **3.1 - De spoorwegwerken.**

##### **Eerste tekstkolom: 3.1.3 - Elektrotechnische systemen.**

*De nieuwe sporen zijn voorzien van een bovenleiding die gedragen wordt door een draagconstructie van staal. Bij de spooruitbreiding is gekozen voor een zogenaamd beweegbaar bovenleidingsstelsel. (...) De draagconstructie zal in het algemeen bestaan uit vrijstaande masten met beweegbare armen die de bovenleiding dragen. Het is ook mogelijk dat er (een) draagconstructie in de vorm van portalen wordt gerealiseerd. (...)*

##### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het openhouden van de mogelijkheid voor een draagconstructie in de vorm van portalen. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

De "Concept Gebiedsvisie de vier lunetten op de Houtense Vlakte" van **april 2008** is min of meer in dezelfde periode door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht voor de inspraak vrijgegeven als het OTB 'Sporen in Utrecht'. Het BOL heeft in twee werkateliers in 2006 meegedacht over de mogelijke ontwikkelingen van de vier lunetten of forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Twee forten liggen rondom de Koningsweg: de lunetten **1** en **2**. De lunetten **3** en **4** bevinden zich in het noordelijke deel van het Beatrixpark in de wijk Lunetten. Het BOL heeft een uitgebreide Zienswijze bij het projectbureau van de gemeente Utrecht ingediend met betrekking tot deze Gebiedsvisie.

In het kader van een zogenaamd 'open voorland', dat is in zuidoostelijke richting vanuit de 4 forten of lunetten, is het wenselijk om voor het spoorgedeelte Utrecht CS - Den Bosch - vanaf de Waterlinieweg / Woongebied 'Engelsmanplaat' - globaal tussen de kilometeraanduidingen 2.6 en 3.1, voor de constructie van de bovenleiding niet de vorm van portalen te kiezen, maar voor de **luchtiger vorm van vrijstaande masten met beweegbare armen**. Ditzelfde geldt voor het spoorgedeelte Utrecht CS - Arnhem - vanaf de Waterlinieweg en het viaduct over de A27 - globaal gelegen tussen de kilometeraanduidingen **37.8** en **38.6**. Dit is volgens de tekst bij 3.1.3 ook de intentie, maar er kan dus ook voor portalen worden gekozen. Eén en ander natuurlijk alleen als de technische uitvoerbaarheid dit mogelijk maakt en de veiligheid niet in het geding is.

Door de keuze voor de 'beweegbare armen' zal het beeld vanuit het Beatrixpark naar de spoordriehoek vice versa minder door de met name horizontale staalconstructies (de balken) van de bovenleiding worden verstoord.

### **OTB-bladzijde 39. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

#### **3.1 - De spoorwegwerken.**

##### **Eerste en tweede tekstkolom: 3.1.7 - Waterhuishouding.**

*Ten behoeve van de spooruitbreiding zullen onder meer hoofdwatgangen worden verlegd. (.....)  
Het Hoogheemraadschap heeft daarop gereageerd met een positief advies. (....)*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt een tweeledig bezwaar op dit punt.

Ten eerste tegen het enerzijds verdwijnen van de watergang, tevens ecologische verbindingszone, tussen het Furkaplateau en het moestuincomplex, zonder dat deze verbinding aan de andere zijde van het spoor op gelijkwaardige wijze wordt hersteld, inclusief een (ecologische) verbinding tussen de originele en de vervangende zone en anderzijds omdat op dit onderdeel de afstemming tussen het OTB en de Gebiedsvisie ontbreekt.

Ten tweede conform het bezwaar dat al staat beschreven bij **OTB-bladzijde 16. Deel I - Artikel 12 - Ecologische- en landschappelijke maatregelen.**

En voorts tegen alle gevolgtrekkingen uit dit tweeledige bezwaar m.b.t. het OTB.

Voor dit onderdeel uit het OTB verwijzen wij **zowel** naar wat daar enerzijds al door het BOL bij **OTB-bladzijde 15** is vermeld met betrekking tot de problematiek van het "Maatregelvlak waterhuishouding" bij de volkstuinvereniging "De Groene Lunet". Inclusief het bezwaar en de toelichting van het BOL bij **OTB-bladzijde 16** met betrekking tot de **niet** doorgetrokken open waterverbinding van de Oud Wulverbroek Wetering nabij het bestaande station Lunetten en later het nieuwe station Lunetten. Dit laatste ook afgezet tegen de 'Concept Gebiedsvisie de vier lunetten op de Houtense Vlakte' van april 2008 van het bureau OKRA uit Utrecht. **Als** anderzijds naar het bezwaar bij OTB-bladzijde 51, 3.2.6. – Natuur.

Met betrekking tot de Gebiedsvisie is het BOL zich er van bewust dat deze nog geen officiële 'wettelijke' status heeft, maar wij vinden het een vreemde zaak dat overheden die plannen maken die 'overlappend' zijn niet eens de moeite nemen om van die toekomstige ontwikkelingen in

hetzelfde gebied kennis te nemen. **Het BOL stelt dat op dit onderdeel (de wetering) een onderlinge afstemming noodzaak is.**

Zie verder voor de problematiek van de Oud Wulverbroek Wetering bij **OTB-bladzijde 16. Deel I - Artikel 12 - Ecologische en landschappelijke maatregelen.** En dan met name de daar aangehaalde teksten uit het Integraal Groenbeheerplan (2003 / 2004) van het Adviesbureau H.J.V. van den Bijtel uit Driebergen.

Daarnaast verdwijnt in het huidige voorstel ook de voeding van de resterende spoorloot vanuit de Oud Wulverbroek Wetering. Deze kan worden gehandhaafd door te voorzien in een eco-duiker tussen een vervangende sloot aan de ander zijde van het spoor (die door de Oud Wulverbroek Wetering kan worden gevoed) en de resterende spoorloot.

### **OTB-bladzijden 40 en 41. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

#### **3.2 - De omgeving.**

##### **Alle tekstkolommen. 3.2.1 - Veiligheid - externe veiligheid.**

Het transport van gevaarlijke stoffen leidt ook door het station Utrecht Centraal.

De ontwikkeling van het nieuwe Openbaar Vervoer Terminal (OVT) Utrecht Centraal is een zogenaamd Nieuw Sleutel Project (NSP). Het NSP OVT Utrecht en het spooruitbreidingsproject VleuGel/Randstadspoor zullen aan dezelfde uitgangspunten moeten worden getoetst. (...)

Uit de realisatiecijfers blijkt dat er sprake is van een aanzienlijke toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. (...) De ontwikkelingen op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen maakt aanvullend beleid noodzakelijk. Dit nieuwe beleid op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ontwikkeld in het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor.

De minister van V en W heeft in zijn brief van 3 december 2007 de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van Basisnet.

In december 2007 zijn de resultaten van de eerste verkennende risicoberekeningen van Basisnet Spoor beschikbaar gekomen. Deze berekeningen zijn gebaseerd op de eerder genoemde actuele prognose voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van ProRail "VGS-Marktverwachting 2007", in combinatie met de meest actuele gegevens over de aanwezige bebouwing en bouwplannen in de omgeving van het spoor. Op basis van deze risicoberekeningen wordt onderzocht of er knelpunten zijn en worden daarvoor oplossingen gezocht. Uiteindelijk worden dan de gebruiksruimtes vastgesteld voor het vervoer en de veiligheidszone waarmee in de ruimtelijk ordening rekening moet worden gehouden. Naar de huidige inzichten zal er medio 2008 een concept voor Basisnet Spoor beschikbaar komen voor nader overleg met gemeenten over specifieke knelpunten.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen door Utrecht Centraal en de spoorlijnen in dit tracébesluit behoren tot de knelpunten. De gesignaleerde knelpunten moeten op nationaal niveau worden opgelost vanuit het Basisnet spoor.

Maatregelen zullen primair moeten bestaan uit het beperken van de gebruiksruimte voor het vervoer van genoemde stoffen door bijvoorbeeld routing. Belangrijk gegeven daarbij is dat de spooruitbreiding als doel heeft de capaciteit van het spoorwegnet voor het reizigersvervoer te verbeteren. De ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen is sterk afhankelijk van de marktvrage. De aantallen te verwachten ketelwagens kunnen ook zonder spooruitbreidingen, weliswaar met mogelijke beperkingen in het tijdstip, door Utrecht worden afgewikkeld.

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van enerzijds de juiste informatie en uitgangspunten voor 2008 en anderzijds de aanpassing van calamiteitenafhandeling die afgestemd moet worden/zijn

op de spoorverdubbeling en de daaruit voortkomende consequenties. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

De tekst in dit artikel staat vol van prognoses, vervoersmarktverwachtingen, realisatiecijfers, maximum aantallen, aanvullende berekeningen, risico berekeningen, risico contouren, grenswaarden, cumulatieve kansen, richtwaarden, frequenties ed.

Geheel los van deze technische materie komt het er eigenlijk op neer dat het **risico van een ongeval met gevaarlijke stoffen** en goederen op het spoor door veel nog te nemen maatregelen en de al genomen maatregelen **niet** zal afnemen. De conclusie van dit artikel is verder dat het vervoer van gevaarlijke stoffen, in het algemeen in zogenaamde **ketelwagens**, nog steeds een **groot risico voor de bevolking** is, met name in de directe omgeving van de spoorlijnen. De **stofcategorieën** waar de regio Utrecht nu mee te maken heeft zijn: **giftige gassen en zeer brandbare vloeistoffen**, volgens de tabel op OTB-bladzijde 40.

**Het BOL verzoekt voor de directe omgeving van de woonlocatie Engelsmanplaat en de daarbij behorende woonwagenlocatie, maar óók voor de gehele wijk Lunetten als geheel, nog voor het einde van 2008 over nadere gegevens te kunnen beschikken met betrekking tot de in de toekomst te verwachten aantallen transporten van gevaarlijke stoffen per rail over dit traject. Tevens is daar aan toe te voegen een analyse van de (meerdere) risico's die daaraan zijn verbonden. Deze aanvullende informatie zal óók ter beschikking van de gemeente Utrecht moeten worden gesteld.**

Met betrekking tot het bestrijden van rampen (in algemene zin) zijn de landelijke en de plaatselijke overheden nog steeds **onvoldoende** ingespeeld op een adequaat optreden ter zake. Dat bewijzen de sporadisch gehouden oefeningen, waarbij er telkenmale wordt geconstateerd dat de hulpdiensten langs elkaar heen werken door een gebrek aan onderlinge coördinatie en doordat vaak ook de centrale aansturing ontbreekt. Verbeteringen worden daarna wel beloofd, maar met de rapportages daarvan wordt helaas weinig of niets gedaan. Dit ondanks het bestaan van het 'Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding', dat in juni 2003 door het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties is uitgegeven.

Voor de bereikbaarheid van het spoor in dit gebied worden er in het OTB op **twee** plaatsen, in het gebied van de wijk Lunetten en in de Maarschalkerweerd = de spoordriehoek, bereikbaarheidswegen aangelegd. Deze wegen dienen voor de bereikbaarheid ten behoeve van het reguliere onderhoud aan het spoor, maar zijn ook tevens de routes voor de hulpdiensten in geval van een calamiteit op dit spoortraject. De wegen zijn vermeld op de detailkaart met het bladnummer **08**. Het BOL vindt dit een goede zaak en heeft hier uiteraard geen problemen mee.

## **OTB-bladzijde 41. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

### **3.2 - De omgeving.**

#### **Tweede tekstkolom: 3.2.2 - Geluid.**

##### ***Wettelijk kader geluidsonderzoek.***

*Geluidsaspecten spelen in het tracébesluit een belangrijke rol. De aanpassingen van het spoor zijn met behulp van akoestisch onderzoek getoetst aan de Wet geluidhinder(Wgh) en hebben op vele locaties tot zowel project- als saneringsmaatregelen geleid om zoveel mogelijk aan de wettelijke grenswaarden te voldoen. Als gevolg van de aanpassingen aan het spoor kan weginfrastructuur moeten worden aangepast (reconstructie). Voor de betreffende wegen zijn de hiervoor in de Wgh opgenomen normen van toepassing. (...)*

*Dit hoofdstuk behandelt uitvoerig de materie **Geluidshinder** via de subtitels : Geluidsbelasting,*



*Dosismaat Wet geluidhinder, Sanerings situatie, Grenswaarden, Nota Mobiliteit, Geluidbeperkende maatregelen, Binnenwaarde, Wijze van afronden, Cumulatie, Uitgangspunten geluidsonderzoek, De wettelijke zone, Treinintensiteit, Snelheden, Spoorconstructie, Spoorbruggen, Afweging geluidsmaatregelen, **Bronmaatregelen**, Geluidsschermen, Gevelmaatregelen en **Doelmatigheid geluidsmaatregelen**.*

### **Bronmaatregelen.**

*Binnen het project zijn in een vroeg stadium keuzes gemaakt die een gunstige invloed hebben op de geluidsemissies van het spoor. Hiertoe behoort het toepassen van voegloos spoor of het aanpassen van lawaaiige spoorbruggen. (...) Een mogelijke aanvullende bronmaatregel betreft het toepassen van raildempers. Deze kunnen een reductie van maximaal 3 dB leveren op de totale geluidsemissie van het spoor. Ze worden aan weerszijden van iedere spoorstaaf gemonteerd en reduceren het afgestraalde geluid. Toepassing in wissels is niet mogelijk. In veel gevallen kunnen raildempers niet voor een voldoende verlaging van de geluidsbelasting zorgen en zijn aanvullende maatregelen nodig. Omdat dempers niet in de plaats van schermen komen, zijn de kosten van dempers relatief hoog ten opzichte van het effect. Een scherm van voldoende hoogte zónder raildempers voldoet in dat opzicht beter.*

### **Doelmatigheid geluidsmaatregelen.**

*Na het realiseren van de bronmaatregelen (...) en de aanpak van lawaaiige bruggen kunnen aanvullende geluidsmaatregelen noodzakelijk zijn zoals raildempers of geluidsschermen. Of er geluidsmaatregelen getroffen worden hangt af van de doelmatigheid van deze maatregelen. Daarnaast kunnen er bezwaren zijn van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of financiële aard om bepaalde maatregelen te treffen. (...)*

*Ten opzichte van geluidsschermen is de geluidsreductie als gevolg van het toepassen van raildempers relatief laag. (max. 3 dB). Omdat er sprake is van meerdere sporen (4 tot 8) moeten raildempers ook op meerdere sporen worden toegepast. Ook kunnen raildempers niet in wissels worden toegepast. Het toepassen van raildempers is om deze redenen niet kosteneffectief.*

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het gebruik van het argument m.b.t. wissels, ter afwijzing van raildempers. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Met betrekking tot deze 3 subtitels merkt het BOL op dat er in het gehele spoorgebied langs de wijk Lunetten ná de spoorverdubbeling geen wissels voorkomen. Het **eerste** overloopwissel in de richting van het nieuwe station Utrecht Vaartsche Rijn bevindt zich bij kilometeraanduiding **37.0**. Verderop, iets ten zuiden van dit nieuwe station, zijn er pas meerdere overloopwissels en wisselstraten.

De eerste overloopwissels in de lijn naar Den Bosch bevinden zich bij kilometeraanduiding **4.2** ten **zuidoosten** van de A27. De eerste overloopwissels in de lijn naar Arnhem zijn bij de kilometeraanduidingen **38.6**, **39.0** en **39.1**, waarvan de laatste 2 zelfs liggen ten **oosten** van de A27.

**Al deze overloopwissels bevinden zich dus ver buiten de invloedssfeer van de woonwijk Lunetten.** Er is slechts één wissel getekend bij kilometeraanduiding **37.8** ten behoeve van de aftakking voor de museumspoorlijn, maar deze lijn zal te zijner tijd worden opgeheven, waardoor dit wissel niet meer aangelegd zal behoeven te worden.

Er zijn voor het **aanbrengen** van **raildempers** door deze constatering daarom géén belemmeringen. Naar de mening van het BOL is het **niet aanbrengen** van raildempers als maatregel van bronbestrijding slechts een kwestie van financiële aard. Raildempers dragen er zéker toe bij om het geluid van het spoorverkeer te verminderen en ze worden elders al op grote schaal toegepast.

Op **13 december 2007** was na vijf jaar het **Innovatieprogramma Geluid (IPG)** afgerond. Op die dag hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM de resultaten van het **IPG** overgedragen aan de organisaties uit de wegsector en de spoorsector. Deze organisaties zijn verantwoordelijk voor de invoering van de IPG maatregelen en daarmee voor het betaalbaar stiller maken van Nederland.

Onafhankelijk onderzoek toont aan dat de invoering van de IPG maatregelen leidt tot een totale besparing van 290 miljoen euro tot en met 2020. Verkeer en Waterstaat stelt nog 35 miljoen euro beschikbaar voor een versnelde invoering van de IPG maatregelen, waarvan er **10 miljoen euro** naar het spoor gaan.

En bij die IPG maatregelen behoren **alle** constructieve methoden die er aan mee helpen om het lawaai van transportmiddelen te reduceren. Voor het spoor zijn dat nieuwe typen remblokken (kunststof of sinter) die de treinen stiller maken, **raildempers** en akoestisch slijpen.

Een groot Nederlands bedrijf dat is gespecialiseerd in het aanbrengen van railinfrastructuur heeft een raildemper ontwikkeld die bij elke dwarsligger aan beide zijden van de rail wordt bevestigd. Dit gebeurt met een geheel **nieuwe** en speciaal daarvoor ontwikkelde machine.

Het BOL gaat er van uit dat met betrekking tot het verminderen en het zoveel mogelijk terugdringen van het spoorgeluid **alle middelen** worden ingezet om een **optimaal resultaat** te bereiken, waarbij **én geluidsschermen én raildempers** een cruciale rol spelen. **Financiële motieven mogen in dit verband géén enkele rol spelen!** De bewoners van de woongebieden in Lunetten die daar het meeste belang bij hebben zullen op dit onderdeel hun eigen zienswijze indienen.

Het BOL wil **dat tot het toepassen van raildempers wordt besloten op het traject Utrecht CS - Den Bosch** tussen de kilometeraanduidingen **2.6** (viaduct in de Waterlinieweg) en **3.6** (bij het begin van het nieuwe viaduct over de A27). Op deze wijze wordt ook het woongebied 'Zwarte Woud' daarin nog meegenomen.

Het BOL wil **dat tot het toepassen van raildempers wordt besloten op het traject Utrecht CS - Arnhem** tussen de kilometeraanduidingen **37.8** (viaduct Waterlinieweg) en **48.4** (kort voor het eerste overloopwissel en bij de aansluiting van de bereikbaarheidsweg vanaf de Koningsweg).

## **OTB-bladzijde 50. Deel II - Toelichting. 3 -Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

### **3.2 - De omgeving.**

#### **Tweede tekstkolom : 3.2.4 - Trillingen.**

*Voor trillingen zijn geen wettelijke normen van toepassing. In het tracébesluit is bij het vaststellen van mogelijk trillingshinder als gevolg van de uitbreiding van de spoorlijn uitgegaan van de streefwaarden zoals die zijn opgenomen in de Richtlijnen A (Schade aan gebouwen) en B (Hinder voor personen in gebouwen) van de Stichting Bouwresearch (SBR, augustus 2002).*

***SBR trillingsrichtlijn deel B (hinder voor personen in gebouwen)***

*Nadat het project gerealiseerd is, ligt op een aantal plaatsen het spoor dichterbij de bebouwing dan in de huidige situatie. Verder kan op een aantal locaties de rijsnelheid zijn toegenomen.*

*Door deze wijzigingen kan het trillingsniveau tijdens de exploitatie toenemen. (...)*

*In het geval van trillingen langs spoorlijnen tijdens de gebruiksfase is richtlijn B (hinder voor personen in gebouwen) doorgaans het meest van belang. (...) Aangezien het een gewijzigde situatie betreft, zijn zowel de streefwaarden voor bestaande situaties als de streefwaarden voor nieuwe situaties van belang bij de beoordeling. De beoordeling vindt plaats op basis van de onderscheiden categorieën met hinderklassen. Overigens wordt verwezen naar 4.2.4 en 5.2.4 van deze Toelichting.*

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van een beschrijving en/of onderzoek betreffende de (versterkende) effecten van onderlinge trillingsoverdracht tussen ballastbed en dive-nder(s) enerzijds en anderzijds van het railverkeer naar de bodem. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Met betrekking tot de subtitel "**SBR trillingsrichtlijn deel B**" (hinder voor personen in gebouwen) merkt het BOL op dat de verwachting en prognose is dat ná de realisatie van het project de frequentie op met name de spoorlijn tussen Utrecht CS en Houten / Den Bosch v.v. **fors zal toenemen**. Dit geldt voor zowel het personenvervoer als voor het goederenvervoer op dit traject. Het **huidige** spoor ligt geheel op een zogenaamde 'aardebaan', dat is een ondergrond bestaande uit bijvoorbeeld een zandbaan of zandbaan met cunet ed. Volgens de tekst op **OTB-bladzijde 37** uit het OTB: "*Waar de draagkracht van de ondergrond daartoe noodzaakt wordt op enkele plaatsen een zettingsvrije plaat toegepast*".

In de **nieuwe** situatie zal een deel van het tracé weer op een 'aardebaan' zijn gelegen, en een deel van de sporen in een betonconstructie voor de dive-unders, globaal tussen de kilometeraanduidingen **3.2** en **2.3/37.5**, tussen het nieuwe station Utrecht Lunetten in het zuiden tot noordelijk van de Waterlinieweg, ter hoogte van de begraafplaats Kovelswade.

Met name voor de spoorstaafconstructies op dwarsliggers in de **hellingbanen** naar de dive-unders én in de **dive-unders zelf** is het van het grootste belang dat er bij de ingebruikname van het traject **niet** méér trillingshinder zal gaan optreden dan in de huidige situatie nu al het geval is.

Dat zelfde geldt ook voor de spoorstaafconstructies op dwarsliggers op de aardebaan zelf, dat zijn de middelste sporen voor de stoptreinen.

En is het bekend wat de onderlinge beïnvloeding is van trillingen door railverkeer bij combinaties van de beide ondergronden ('hard' en 'zacht') voor de spoorstaafconstructies? Is bijvoorbeeld bekend wat de druk van het zand tegen de betonconstructies eventueel aan trillingen in het beton veroorzaakt en zich dan eventueel verder verplaatst naar de omgeving, maar ook in de omgekeerde richting?

**Trillingen veroorzaken óók geluidshinder en daarom is het toepassen van raildempers ook in relatie tot het onderwerp trillingen zeer gewenst.** Zie daartoe wat er al is beschreven bij OTB-bladzijde 41, 3.2.2 Geluid.

**Het BOL wil een optimaal afgestemde oplossing.**

**Nog enige aanvullende informatie met betrekking tot de opbouw van de grondstructuur van de wijk Lunetten en de invloed daarvan op de gebouwde omgeving.**

De bodem van het gebied Lunetten bestaat praktisch geheel uit rivierklei, die is afgezet door de rivier de Kromme Rijn en de zijarmen. Het zijn zogenaamde poldervaaggronden, die afhankelijk van de zwaarte van de klei in vier typen zijn onderverdeeld. In de spoorzone die in het kader van het OTB zal worden verbreed is dit in de strook vanaf de Waterlinieweg in het noorden **tot** ongeveer de dwarsstraat tussen het woongebouw 'de Coppelwethe' en het kantoor van corporatie Portaal een kalkloze poldervaaggrond, zavel en lichte klei. Zuidelijk daarvan zijn in de spoorzone nog twee andere typen rivierkleigrond aanwezig. Het overgrote deel van de wijk Lunetten bestaat verder uit kalkloze poldervaaggrond en zware klei. De begrenzing dáárvan loopt in het westen langs de Waterlinieweg.

De trillingen van de zware goederentreinen op de spoorlijn Utrecht CS / Den Bosch zijn met name 's nachts, in de huidige situatie, nog merkbaar tot op ca. 200 meter afstand! In de woningen van het gebied Engelsmanplaat 'staan nu al de kopjes op tafel te trillen' bij het passeren van de goederentreinen. **In deze ondergrondse kleilagen verplaatsen de trillingen van het railverkeer zich dus over vrij grote afstanden.**

## **OTB-bladzijde 51. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

### **3.2 - De omgeving.**

#### **Tweede tekstkolom: 3.2.6 - Natuur.**

*Voor de spooruitbreiding zullen taluds worden verlegd, bomen en struiken worden verwijderd en sloten worden gedempt. De spoorbaan wordt breder en veelal voorzien van geluidsschermen, voor de bouw zijn werkterreinen noodzakelijk en moeten werkwegen worden ingericht. De werkzaamheden voor de spooruitbreiding dienen te voldoen aan de eisen van wet- en regelgeving op ecologisch gebied. In eerste instantie gaat het daarbij om wettelijk beschermde gebieden (...) of gebieden met ecologische waarden die onder andere via provinciale of gemeentelijke ecologische hoofdstructuur of bestemmingsplannen worden beschermd. (...)*

*Overigens kunnen er naast de wettelijke eisen lokaal ecologische waarden zijn die om aanvullende bescherming vragen. Ook kunnen er situaties bestaan die vragen om verbetering (bijvoorbeeld ontsnipperende maatregelen), maar waarbij de bestaande situatie uitvoering belemmert.*

*Uitvoering van een groot ingrijpend project biedt op dat moment mogelijkheden om dergelijke extra maatregelen te nemen, zoals de aanleg van ecoduikers. (...)*

*Ook tijdens de bouw kunnen er gevolgen voor de flora en fauna optreden. Door middel van een onderzoek is vastgesteld dat voor de spooruitbreiding een ontheffing Flora- en faunawet kan worden verkregen.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de argumentatie op basis waarvan ontheffing kan worden verkregen enerzijds en anderzijds tegen het verkrijgen van deze ontheffing die in strijd is met een uitgestraald politiek beleid en het regeerakkoord. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Het Beatrixpark in het noorden van de wijk Lunetten is in het Bestemmingsplan Lunetten (2005) benoemd als **groenvoorziening / Ecologisch Kerngebied**, op de plankaarten aangeduid met de code **Gk**. In dit bestemmingsplan Lunetten vermeldt het hoofdstuk "**Voorschriften**" bij **artikel 28**, Groenvoorziening, Ecologisch kerngebied (Gk) bij **A1. "Doeleindenomschrijving"**:

*"De op de plankaarten voor Groenvoorziening, ecologisch kerngebied (Gk) aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de ecologische en / of natuurlijke waarden van de gronden".*

In hetzelfde Bestemmingsplan Lunetten (2005) staat bij hoofdstuk **3 "Toekomstige ontwikkeling"** bij **artikel 3.5.6.1, Landschappelijke ontwikkeling** - Inleiding: *"(...) Binnen het bestemmingsplan Lunetten verandert de oppervlakte van het groen nauwelijks. (...) Langs de spoordijk zal een droge ruigte ontwikkeld worden. (...) Beide parken (het Beatrixpark en het Park de Koppel) behoren tot de klasse zeer waardevol. Om de ecologische waarde van de parken te behouden is het van belang dat er goede ecologische verbindingen tussen de parken en de andere groengebieden zijn. (...) Een verbindingzone bestaat meestal uit een lintvormige groenzone langs infrastructurele voorzieningen of watergangen. Een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van een ecologische verbindingzone is dat de zone zoveel mogelijk ononderbroken doorloopt".*

Afgezet tegen de achtergrond van de teksten op **OTB-bladzijde 51**, artikel 3.2.6 - "**Natuur**" uit het OTB en de aangehaalde teksten uit het Bestemmingsplan Lunetten is het moeilijk te begrijpen dat het herstellen van de '**open water**' verbinding van de **Oud Wulverbroek Wetering** ter plaatse van het huidige voet / fietstunneltje (en de huidige toegang tot het bestaande station Utrecht Lunetten) **niet** in het OTB Sporen in Utrecht is opgenomen. Zie hiertoe wat daar in deze zienswijze al is gemeld bij **OTB-bladzijde 16, Artikel 12 - Ecologische en landschappelijke maatregelen**.

Dit is een prachtig voorbeeld van een *"ontsnipperende maatregel, waarbij de bestaande situatie de uitvoering belemmert en de start van een groot ingrijpend project op dat moment de mogelijkheid biedt om dergelijke extra maatregelen te nemen"*.

Het bezwaar richt zich (evenals bij OTB-bladzijde 39, 3.1.7 – Waterhuishouding) tegen het verdwijnen van de watergang, tevens ecologische verbindingzone, tussen het Furkaplateau en het moestuinencomplex, zonder dat deze verbinding aan de andere zijde van het spoor op gelijkwaardige wijze en met een ecologische verbinding wordt hersteld. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Ook het geheel **vervallen** van de spoorloot langs de straat 'De Wadden' werkt er **niet** aan mee om de gewenste ecologische verbindingzones, zoals die in het bestemmingsplan Lunetten én in het Provinciaal Streekplan Utrecht (2005) beschreven, optimaal te laten functioneren.

Voor **landdieren** is de 'groenstrook' langs De Wadden ter plaatse van de inrit / oprit ten behoeve van de onderhoudsweg / calamiteitenweg, iets ten noorden van kilometeraanduiding 3.2, **geheel** onderbroken na de realisatie van de spooruitbreiding. In feite is deze 'groenstrook' dan een **enclave** geworden zonder enige verbinding naar andere groene zones. In de huidige situatie is er ter hoogte van het Zalencentrum Aristo, iets ten zuiden van kilometeraanduiding 3.3, **nu** nog de verbinding van deze bestaande groene verbindingzone naar de heggenstructuur langs de westelijke zijperrons van het bestaande station Utrecht Lunetten. Maar deze 'sprong' zal straks ook geheel zijn vervallen bij de plaatsing van de geplande geluidsschermen langs de nieuwe spoorbaan.

Het is voor het BOL ook moeilijk te begrijpen dat er *"door middel van een onderzoek is vastgesteld dat voor de spooruitbreiding een ontheffing Flora- en faunawet kan worden verkregen"*, mede door de eerder aangehaalde teksten uit het Bestemmingsplan Lunetten. Zie hiertoe ook wat daarover in de aandachtspunten bij punt **10. OTB-bladzijde 33, Artikel 2.1.2** is beschreven. Het tracébesluit geldt als vrijstelling, zoals bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Een aanpassing door de betreffende gemeenten van de vigerende bestemmingsplannen is **verplicht**, maar waarom is dan een ontheffing van de Flora- en faunawet eveneens een noodzaak ?

**Het BOL wil graag een antwoord ter zake, met een aannemelijke onderbouwing voor deze te verlenen ontheffing.**

## **OTB-bladzijde 51. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

### **3.2 - De omgeving.**

#### **Tweede tekstkolom: 3.2.7 - Cultuurhistorie en archeologie.**

*Het beleid ten aanzien van cultuurhistorie is per 1 september 2007 vastgelegd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg(WAMZ). Voorheen werd het beleid gevolgd zoals vastgelegd was in de Nota Belvédère, de Nota Ruimte en de Monumentenwet. (...) Als uitgangspunt voor de spooruitbreiding geldt dat de sporen zodanig worden gebundeld en uitgevoerd dat er geen aantasting plaatsvindt van de cultuurhistorisch belangrijke monumenten Lunetten en de begraafplaatsen Soestbergen en Kovelswade. (...)*

*Bij de archeologische monumentenzorg binnen het project moet rekening gehouden worden met de voorganger op de WAMZ, het Verdrag van Valetta; het in 1998 door Nederland geratificeerde Verdrag ter Bescherming van het Archeologisch Erfgoed.*

*Dit verdrag wordt tevens het Verdrag van Malta genoemd, zodat de projecten "in de geest van Malta" worden uitgevoerd. In dit verdrag is vastgelegd dat bij grote bouwprojecten de archeologische waarden een volwaardig onderdeel dienen te zijn in het algehele planvormingsproces.*

Als belangrijkste uitgangspunt binnen projecten geldt daarbij dat betrokkenen gehouden zijn maatregelen te treffen om waardevolle archeologische vindplaatsen te beschermen en, indien dit niet mogelijk is, onderzoek ervan mogelijk te maken. (...)

Voor de spooruitbreidingen op het traject Vleuten - Geldermalsen (VleuGel) is een overeenkomst gesloten tussen de Rijksdienst Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en ProRail.

Op basis daarvan is reeds gezorgd voor de inventarisatie van de archeologische waarden, en zijn waar nodig maatregelen ter bescherming of voor het wetenschappelijk onderzoek van bedreigde vindplaatsen getroffen.

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Zie hiertoe wat met betrekking tot dit onderwerp uit het Tracébesluit Sporen in Utrecht is verwoord bij **OTB-bladzijde 81, Deel 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten. 5.2 -**

**Omgevingsaspecten - 5.2.7 - Cultuurhistorie en archeologie.**

Het betreft de specifieke gebiedslocatie Lunetten langs de te verbreden spoorlijn Utrecht CS - Den Bosch.

#### **OTB-bladzijde 67, Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

##### **5.1 - Beschrijving van het ontwerp.**

**Eerste tekstkolom: 5.1.2 - De aanpassing van de sporen.**

**Stations: Station Utrecht Lunetten.**

*Het bestaande station Utrecht Lunetten wordt geheel aangepast en verbouwd tot een station met een eilandperron. De toegang van dit perron ligt in een nieuwe langzaam verkeerstunnel in het verlengde van de langzaam verkeersas "de Musketon". De nieuwe verkeerstunnel ligt ongeveer 100 m(eter) ten noorden van de bestaande tunnel die zal vervallen. (...)*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen enerzijds het verdwijnen van de bestaande fietstunnel, i.p.v. deze te verlengen en te benutten voor de 'open' waterverbinding ten dienste van de Oud Wulverbroek Wetering, en anderzijds tegen het ontbreken van de argumenten die pleiten tegen het hergebruik ten dienste van de 'open' waterverbinding. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

In dit artikel staat dat de **huidige** (bestaande) **tunnel zal vervallen**. Zie hiertoe wat daarover al uitvoerig bij **OTB-bladzijde 16, Deel II - Artikel 12 - Ecologische- en landschappelijke maatregelen**, is beschreven en tevens bij **OTB-bladzijde 51, Deel II - Artikel 3.2.6 - Natuur**.

De **bestaande** tunnel kan zéér goed dienen om de Oud Wulverbroek Wetering, die nu als 'open' waterverbinding abrupt is onderbroken ter plaatse van het stationsplein 'Furkaplatau, weer min of meer zijn oorspronkelijke beloop te hergeven. Deze tunnel zal dan uiteraard door de verbreding van de 'aardebaan' voor de spoorverdubbeling aan beide zijden moeten worden verlengd.

Op dit moment is er alléén een verbinding via een duiker dwars door het dijklichaam van de huidige spoorbaan. Het is het BOL bekend dat er aan weerszijden van dit spoortraject verschillende peilniveaus zijn, maar dat probleem is bij het weer terug herstellen van de open waterverbinding technisch oplosbaar.

Het **Adviesbureau Van den Bijtel** (Driebergen) pleitte in het **Integraal Groenbeheerplan** voor de wijk Lunetten (2003 / 2004) óók al voor het weer terug herstellen van deze wetering als een 'echte' open waterverbinding, om tegemoet te komen aan een goede ecologische verbindingzone voor zowel de waterdieren en de dieren die van de oevers gebruik maken!

## **OTB-bladzijde 68. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.1 - Beschrijving van het ontwerp.**

#### **Eerste tekstkolom: 5.1.3 - Elektrotechnische systemen.**

*(....) Ook in het tracédeel Lunetten - Houten dient een relaishuis te worden gerealiseerd. Hiervoor is een locatie gekozen aan de zuidzijde van de A27 nabij de nieuwe langzaam verkeersbrug over A27. Deze locatie valt buiten de invloedssfeer van het stedelijk gebied en er is voldoende ruimte voor een goede logistieke afwikkeling.*

#### **Tweede tekstkolom: 5.1.4 - Bouwwerken en kunstwerken.**

*(....) De autosnelweg A27 wordt viersporig gekruist. Hierbij blijft het huidige spoorviaduct gehandhaafd en wordt het er naast liggende bestaande viaduct aangewend voor de spooruitbreiding. Voor het wegverkeer zal een nieuw viaduct worden gebouwd aan de westzijde van de sporen.*

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen de bouw van een brug voor (mogelijk alleen) langzaam verkeer. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

Er is in deze twee teksten een verschil te constateren met betrekking tot de **interpretatie** van het nieuw te bouwen viaduct. Bij **Artikel 5.1.3** staat: 'nabij de nieuwe langzaam verkeersbrug over de A27.' en bij **Artikel 5.1.4** staat: 'Voor het wegverkeer zal een nieuw viaduct worden gebouwd enz.'

Wat wordt er met deze nieuw te bouwen brug precies bedoeld: een brug voor álle wegverkeer of een brug voor uitsluitend 'langzaam' verkeer? Het **huidige** 'spoorviaduct' in de Nieuwe Houtenseweg wordt **nu** gebruikt voor álle verkeer: auto's, fietsers en voetgangers. Er zijn momenteel geen bijzondere beperkingen voor het autoverkeer in de zin van de Wegen Verkeerswet, zoals bijvoorbeeld asdrukken. Deze Nieuwe Houtenseweg is vanuit de wijk Lunetten ook de aan- en afvoerroute naar de kwekerijen van de gemeente Utrecht.

Als het nieuw te bouwen viaduct niet meer toegankelijk zal zijn voor het autoverkeer zullen de gemeentelijke kwekerijen dus **niet** meer over het grondgebied van de gemeente Utrecht bereikbaar blijven. Men zal dan via de Fortweg en de Oude Mereveldseweg, beide in de gemeente **Houten**, moeten gaan omrijden. Beide wegen zijn erg **smal** en worden tevens ook veel door fietsers gebruikt. De wegen Nieuwe Houtenseweg / Oude Mereveldseweg zijn - in aansluiting op de Oud Wulfseweg, ook in de gemeente Houten - samen één van de hoofd fietsroutes uit het zogenaamde 'Sterfietsnet' van de provincie Utrecht. Op deze wegen is ook al veel sluipverkeer aanwezig, waardoor de berm van bijvoorbeeld de Oude Mereveldseweg grote tekenen van slijtage vertonen door de vele noodzakelijke uitwijkmanoeuvres van de automobilisten.

**Het BOL stelt dat het toekomstige viaduct voor zowel fietsers, voetgangers als autoverkeer - zonder beperkende maatregelen - bestemd moet zijn.**

## **OTB-bladzijde 69. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.1 - Beschrijving van het ontwerp.**

#### **Eerste tekstkolom: 5.1.7 - Werk- en bouwterreinen.**

*Om de realisatie van de spooruitbreidingen mogelijk te maken is gedurende de aanlegfase werk- en bouwterrein nodig. (....) In verband met de gewenste veiligheid voor de fietsers worden (tijdelijke) maatregelen genomen om het bouwverkeer te scheiden van doorgaand fietsverkeer. In ieder geval is dit aan de orde bij de Mereveldseweg (km 38,84 richting Arnhem) en bij het verkeersviaduct van rijksweg A12 over onder andere de Oud(e) Mereveldseweg.*

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van de vermelding dat (tijdelijke) maatregelen om het bouwverkeer te scheiden van doorgaand fietsverkeer ook binnen de bouwzone (kunnen) vallen. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

De in dit artikel genoemde locaties zijn op de detailkaarten met de bladnummers **09** en **10** - in de spoorlijn Utrecht CS / Den Bosch - tussen de kilometeraanduidingen **4.4** en **4.7**, dat is bij de Nieuwe Houtenseweg (gemeente Utrecht) en de Oude Mereveldseweg (gemeente Houten).

De arcering met de code 'Bouwzone' is tussen de kilometeraanduidingen ( $\pm$ ) **4.4** en ( $\pm$ ) **4.7**.

De Nieuwe Houtenseweg (op het grondgebied van de gemeente Utrecht) ónder het viaduct in de A12 én de aansluitende korte stukjes weg zijn als zodanig gearceerd.

### **Hiernavolgend aangeduid met "A".**

De in dit artikel genoemde locaties zijn op de detailkaart met het bladnummer **11** - in de spoorlijn Utrecht CS / Arnhem - tussen de kilometeraanduidingen **38.6** en **38.9**, dat is bij de Mereveldseweg (gemeente Utrecht).

De arcering met de code 'Bouwzone' is tussen de kilometeraanduidingen ( $\pm$ ) **38.6** en ( $\pm$ ) **38.9** vanaf het noordoostelijke gedeelte van het fiets- en voetpad "Tussen de Rails" in de 'Sporendriehoek' en gaat **geheel over het viaduct** over de A27 naar de Mereveldseweg.

### **Hiernavolgend aangeduid met "B".**

#### **Met betrekking tot de locatie "A".**

Het betreft de onderdoorgang bij het viaduct in de **A12**. Het is de hoofdfietsroute tussen Houten en Utrecht.

(1) Is het de bedoeling dat deze route voor korte of lange(re) tijd aan het verkeer wordt onttrokken?

(2) Is het de bedoeling dat er een gelijktijdige passage van het bouwverkeer én het langzame verkeer onder dit viaduct mogelijk blijft?

Indien scenario (1) van toepassing is, dan is een **goede en tijdige** communicatie via de media in de gemeenten **Houten** en **Utrecht** zeer gewenst en de bij **OTB-bladzijde 39** genoemde 'projectborden' langs de toeleidende wegen kunnen een goede bijdrage aan de informatie leveren.

Overigens is dit dé hoofdfietsroute tussen de gemeente Houten en de gemeente Utrecht vice versa, als een onderdeel van het provinciale 'Sternet'!

#### **Met betrekking tot locatie "B".**

Het betreft de overkluizing (viaduct) van de **A27** naar de Mereveldseweg.

(1) Is het de bedoeling dat het viaduct over de A27 voor korte of lange(re) tijd aan het verkeer wordt onttrokken?

(2) Is het de bedoeling dat er een gelijktijdige passage op dit viaduct mogelijk blijft voor het bouwverkeer én het langzame verkeer?

Indien scenario (1) van toepassing is, dan is ook in dit geval een **goede en tijdige** communicatie via de media zeer gewenst en de bij **OTB-bladzijde 39** genoemde 'projectborden' langs de toeleidende wegen kunnen een goede bijdrage aan de informatie leveren.

Déze langzaam verkeersverbinding is de hoofdroute tussen Lunetten / Hoograven / Kanaleneiland naar het Universiteitsgebied 'De Uithof' en het Universitair Medisch Centrum (UMC) vice versa.

Overigens doet zich een mogelijk **derde** knelpunt ("C") voor in de fietsroutes tussen **Houten** en het **noordelijk** deel van de gemeente **Utrecht**. Het is de fietsroute tussen Houten en 'De Uithof' / de wijk Noordoost van de gemeente Utrecht vice versa.

**Het betreft de locatie Oud Wulfseweg / Fortweg / Oude Mereveldseweg / Mereveldseweg (alle in de gemeente Houten) ter plaatse van de huidige spoorwegovergang in de spoorlijn Utrecht CS - Houten - Den Bosch**, globaal tussen de kilometeraanduidingen **4.8** en **5.3**. Ter plaatse van deze spoorwegovergang zal een tunnel(tje) worden gerealiseerd. Met name bij kilometeraanduiding



5.1 zal een 'Bouwzone' worden ingericht. De **toeleidende wegen** 'Oud Wulfseweg' en de Mereveldseweg zijn als 'Maatregelvlak wegen' gecodeerd en zullen door de werkzaamheden (mogelijk) tijdelijk (?) aan het reguliere verkeer kunnen worden onttrokken. Vooral aan de oostkant van deze locatie (de Mereveldseweg) zijn er óók nog 'Bouwzones', die zich zelfs over de huidige Mereveldseweg uitstrekken.

**Het BOL stelt dat ook deze fietsroute op enigerlei wijze beschikbaar dient te blijven.**

## **OTB-bladzijde 69. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.2 - Omgevingsaspecten.**

#### **Tweede tekstkolom: 5.2.1 - Veiligheid.**

##### ***Groepsrisico.***

*In de huidige situatie wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico voor transport voor een kilometersectie op het traject Utrecht - Lunetten niet overschreden. (...) Voor het traject Lunetten - Utrecht zal echter het groepsrisico als gevolg van de toename van het transport van gevaarlijke stoffen in geringe mate kunnen toenemen. De oriënterende waarde wordt hier echter niet overschreden.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Zie wat hiertoe met betrekking tot dit onderwerp uit het OTB al is verwoord bij de **OTB-bladzijden 40 en 41. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen. 3.2 - De omgeving. 3.2.1 - Veiligheid - externe veiligheid.**

## **OTB-bladzijden 70 en 71. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.2 - Omgevingsaspecten.**

#### **Op beide OTB-bladzijden de tweede tekstkolom: 5.2. - Geluid.**

*De gevolgen die de spooraanpassing heeft voor het geluid naar de omgeving is in het kader van dit tracébesluit onderzocht. (...)*

***Geluidsmaatregelen.*** *Om precies na te gaan welke maatregelen effectief kunnen zijn is in een aantal situaties de bijdrage per individueel spoor bepaald. In het geluidsonderzoek is de mogelijkheid en het effect van het toepassen van raildempers onderzocht. Het grote aantal sporen (4 tot 8 sporen) maakt dat raildempers over grote afstanden zonder onderbrekingen toegepast moeten worden om een reductie van 3dB op de geluidsbelasting te bewerkstelligen. Bij wissels is het niet mogelijk om raildempers toe te passen. Raildempers hebben in dit geval daarom nauwelijks een toegevoegde waarde. Enz.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Zie wat over dit onderwerp al is beschreven bij **OTB-bladzijde 41. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijk bepalingen. 3.2 De omgeving. 3.2.2 - Geluid.**

***Tussen de Waterlinieweg en de Fortweg zijn er op het traject Utrecht CS en Houten / Den Bosch in het geheel géén (overloop-)wissels aanwezig in de nieuwe situatie. Van het argument met betrekking tot de wissels is dus langs het spoor in de wijk Lunetten helemaal geen sprake!***

**Het BOL pleit er daarom voor om geluidsreducerende raildempers toe te passen.**

## **OTB-bladzijde 72. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.2 - Omgevingsaspecten.**

#### **Eerste tekstkolom: 5.2.2 - Geluid.**

*(...) In het deeltracé Utrecht Centraal - Houten staan in de huidige situatie geen geluidsschermen. Wel zijn er langs het Houtensepad en aan de Engelsmanplaat in Lunetten walwoningen aanwezig met een geluidafschermende werking. Hiermee is in de onderzoeken rekening gehouden.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het gebruik van de terminologie 'walwoningen' voor de woningen aan de Engelsmanplaat (en daarmee de gelijkschakeling aan echte 'walwoningen'). En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB. Zie verder wat over dit onderwerp al is beschreven bij **OTB-bladzijde 41. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen. 3.2 De omgeving. 3.2.2 - Geluid.** Evenals hetgeen al is gemeld bij **OTB-bladzijde 15. Deel I - Het ontwerp-tracébesluit enz. Bijkomende infrastructurele werken. Artikel 11 - Geluidwerende maatregelen.**

De 'randwoningen' langs de oostzijde van de woonlocatie Engelsmanplaat in de wijk Lunetten zijn **géén** walwoningen, in tegenstelling tot die langs het Houtensepad, ten noordwesten van de Waterlinieweg. De woningen langs het Houtensepad hebben in de gesloten gevel langs de spoorzijde een **aarden dijklichaam**. Door deze grondmassa is het geluid in déze woningen door het gebruik van het spoor aanzienlijk minder.

De 'randwoningen' in het woongebied Engelsmanplaat hebben aan de spoorzijde echter **helemaal geen grondmassa's** tegen de (bijna) blinde oostgevel. Er zijn zelfs in deze gevel per woning een aantal stroken met glazen bouwstenen (voor de lichttoetreding in enkele ruimtes erachter). Uiteraard hebben deze randwoningen in de locatie Engelsmanplaat een geluidafschermende werking naar de rest van het woongebiedje en met een verder gunstig effect op grotere afstand naar de wijk Lunetten.

Op de detailkaart met bladnummer **08** loopt het geplande geluidsscherm vanaf het nieuwe station Utrecht Lunetten tot kilometeraanduiding **3.100**, dat is tot ongeveer de **2e à 3e woning** vanaf de zuidkant van deze randwoningen.

**Het BOL wenst een nader onderzoek naar de wenselijkheid van het doortrekken van deze strook al geplande geluidsschermen tussen de kilometeraanduidingen 3.440 (Furkaplateau) en 3.100 (ongeveer ter plaatse van de 2e /3e 'randwoning Engelsmanplaat', vanaf de straat "De Wadden": tot kilometeraanduiding 2.9 (halverwege de oostelijke grens van de tuinderslocatie "De Groene Lunet"). Dit is een verlenging met 200 meter.**

Op deze wijze wordt óók de woonwagenlocatie 'Engelsmanplaat' daarin opgenomen.

"Lid 1. Maatregelen worden getroffen opdat de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige gebouwen (waaronder woningen) en op de grens van woonwagenterreinen (...) vanwege het gebruik van de spoorlijn niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarden zoals genoemd in de Wet geluidshinder."

## **OTB-bladzijde 79. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.2 - Omgevingsaspecten.**

#### **Eerste tekstkolom: 5.2.4 - Trillingen.**

*Op basis van de in 3.2.4 weergegeven uitgangspunten is nader onderzoek verricht voor zowel de realisatie als exploitatie.*

### Exploitatiefase.

Conclusies uit het onderzoek zijn:

- . het aantal gehinderden neemt in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie, doordat het spoor dichterbij de woningen komt te liggen.
- . na realisatie van de spooruitbreiding is lichte hinder van trillingen mogelijk in (...) woningen aan de Engelsmanplaat, woningen aan de Wadden, (...) Enz.

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Zie wat over dit onderwerp al is geschreven bij **OTB-bladzijde 50. Deel II - Toelichting. 3 – Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen. 3.2 De omgeving. 3.2.4 - Trillingen.**

Als uit de 'nadere analyse die vooraf zal worden uitgevoerd ter voorkoming van schade' blijkt dat het toepassen van alternatieve bouwwijzen daartoe een gerede aanleiding geven, gaat het BOL er vanuit dat hiertoe zal worden overgegaan.

### **OTB-bladzijde 79. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

#### **5.2 - Omgevingsaspecten.**

#### **Tweede tekstkolom: 5.2.5 - Bodem en grondwater.**

(...) Grondwaterstanden worden door de uitvoering van de werkzaamheden niet blijvend veranderd. Voor het grondwater behoeven dan ook geen nadere maatregelen te worden genomen.

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt bezwaar tegen het ontbreken van een onafhankelijk onderzoek dat de conclusie m.b.t. de effecten rechtvaardigt. Verder verwijzen wij naar wat daar al over is beschreven bij de **OTB-bladzijden 35 en 36, Deel II - Het tracébesluit. Toelichting. 2.2 - Schadevergoeding. 2.2.2 Civielrechtelijke schadevergoeding.**

Ook verwijst het BOL naar de tekst op **OTB-bladzijde 39, lid 3.1.8 - Maatregelen tijdens de bouw.**

De tekst in dit Artikel 5.2.5 - Bodem en grondwater: *'.....niet blijvend.....'* verontrust het BOL. Men kan hieruit opmaken dat de grondwaterstand dan weliswaar niet blijvend, maar dan wel 'tijdelijk' door de werkzaamheden kan worden veranderd. Dit zal dan desastreuze gevolgen kunnen hebben voor de **ecologie** van het prachtige Beatrixpark, maar ook voor de tuinen van de tuindersvereniging "De Groene Lunet" in dit gebied. Daarom pleit het BOL er nadrukkelijk voor om alle daartoe geëigende middelen aan te wenden om dit niet te laten gebeuren!

*"Als bemaling noodzakelijk is, zullen maatregelen worden genomen om de invloed van de bemaling op de omgeving te beperken. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan retourbemalingen, schermwanden of het toepassen van een gesloten bouwput".*

**Deze tekst** in het Ontwerp Tracé Besluit geeft aan dat er wel **terdege** rekening zal worden gehouden met de ecologie in de gebieden waar de waardevolle ecologie gevaar zou kunnen lopen door de werkzaamheden voor de spooruitbreiding.

**Indien er géén speciale (alternatieve) bronbemalingen zullen worden toegepast zal de ecologie in het bovengenoemde gebied daardoor gevaar gaan lopen. De andere 'belanghebbenden ter zake' zijn de gemeente Utrecht als eigenaar van het Beatrixpark en de AVVN (Algemeen Verbond van Volkstuinverenigingen in Nederland) die de gronden voor de volkstuinten van de gemeente Utrecht huurt én de plaatselijke tuindersvereniging "De Groene Lunet".**

## **OTB-bladzijden 80 en 81. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.2 - Omgevingsaspecten.**

#### **Eerste en tweede tekstkolom: 5.2.6 - Natuur.**

##### ***Ecologische verbindingzones.***

*4. De gemeente Utrecht heeft de Oud Wulverbroek(se) Wetering als ecologische verbindingzone aangewezen. Middels deze verbinding worden de gebieden Maarschalkerweerd en de "Lunetten-driehoek" verbonden met het waardevolle park De Koppel aan de zuidrand van Lunetten.*

##### ***Effecten.***

*Door de spooruitbreiding wordt zonder nadere maatregelen de barrièrewerking van het spoor voor dieren vergroot. Op een aantal plaatsen is dit relevant (...) Tussen het Kromme Rijngebied en Lunetten (Beatrixpark, Park De Koppel) moeten migratiemogelijkheden in stand worden gehouden in de Ecologische verbindingzones in het gebied. (...)*

##### ***Maatregelen.***

*Binnen het project worden diverse maatregelen genomen om de negatieve effecten van de spooruitbreiding te beperken. Er wordt een aantal faunapassages aangelegd, er worden nieuwe poelen gerealiseerd en een groot deel van de nieuwe spoorsloten wordt voorzien van een natuurvriendelijke oever. (...)*

*Bij besluit van 9 januari 2008 heeft de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit ontheffing verleend van bepalingen uit de Flora- en faunawet voor realisatie van het project.*

#### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

De bezwaren staan reeds beschreven bij dezelfde onderwerpen op andere OTB-bladzijden.

##### **Bij "Ecologische verbindingzones" en "Effecten":**

De gemeente Utrecht heeft dus de Oud Wulverbroek Wetering als ecologische verbindingzone aangewezen! Een reden te meer om de open waterverbinding ter plaatse van het huidige station Utrecht Lunetten terug te herstellen.

##### **Bij "Maatregelen":**

**Het BOL maakt bezwaar tegen de genomen maatregel om een ontheffing te verlenen van de bepalingen uit de Flora- en faunawet, mede omdat niet bekend is welke bepalingen het precies betreffen. Zie ook wat de opmerking van het BOL is bij: OTB-bladzijde 51, 3.2.6 - Natuur.**

In het noordelijke deel van de wijk Lunetten bevindt zich het Beatrixpark. In het in 2005 vastgestelde **Bestemmingsplan Lunetten** is dit gehele gebied benoemd als 'Ecologisch Kerngebied', op de plankaarten bij het bestemmingsplan aangeduid met de code **Gk**.

Er zijn voor dit park **stringente** bepalingen in het bestemmingsplan opgenomen, waar mogelijk sommige onderdelen uit het OTB strijdig mee zijn.

## **OTB-bladzijde 81. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten.**

### **5.2 - Omgevingsaspecten.**

#### **Tweede tekstkolom: 5.2.7 - Cultuurhistorie en archeologie.**

*(...) Binnen het projectgebied is archeologisch onderzoek verricht (verkennend onderzoek en waarderend onderzoek). (...) In het tracégedeelte Utrecht Centraal - A27 wordt geen verstoring van archeologische waarden verwacht. Dit deel van het gebied is door het bevoegd gezag, de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, vrijgegeven.*

### **Bezwaar, inclusief toelichting BOL:**

Het BOL maakt enerzijds bezwaar tegen de vrijstelling op basis van hetgeen verwoord staat in het bestemmingsplan en anderzijds tegen het ontbreken van de argumenten die aansluiten op de tekst van dit bestemmingsplan. En voorts tegen alle gevolgtrekkingen daaruit m.b.t. het OTB.

De tekst van het Bestemmingsplan Lunetten (2005) luidt op **Pagina 15 - Huidige situatie, Artikel 2.2.3 - Archeologie: In het Bestemmingsplan Lunetten van 2005 is een aantal gebieden als archeologisch waardevol aangemerkt: De loop van de Oud Wulverbroek Wetering en het Oude Houtensepad zijn aangemeld als meldingsgebied.** Voor deze gebieden is in het bestemmingsplan de (dubbel)bestemming 'Archeologisch waardevol gebied' opgenomen. Voor deze delen is het alleen door middel van een vrijstelling en een aanlegvergunning mogelijk te bouwen of werken en werkzaamheden uit te voeren, tenzij de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Voorts is een deel van Lunetten als gebied met een hoge trefkans aangemerkt vanwege de ligging in de stroomgordel van de Rijn (nu Kromme Rijn). In deze gebieden zijn oude bewonings-sporen te verwachten. (....).

**Op de plankaarten behorende bij het 'Bestemmingsplan Lunetten 2005' is de strook "archeologisch waardevol gebied / meldingsgebied" langs de Oud Wulverbroek Wetering totaal 60 meter breed, ter weerszijden uit het hart van de wetering gemeten. Deze zone loopt in het noordoosten door tot tégen de spoorlijn Utrecht CS - Houten.**

**Op de plankaarten behorende bij het 'Bestemmingsplan Lunetten 2005' is de strook "archeologisch waardevol gebied / meldingsgebied" langs het Houtensepad totaal 20 meter breed, ter weerszijden uit het hart van de verharding gemeten. Het (fiets-)pad is ca. 3,5 meter breed.**

**Overigens gaat het BOL er vanuit dat ook buiten de grenzen van dit bestemmingsplan dezelfde argumenten en regels gelden, daar waar soortgelijke cultuurhistorische en archeologische omstandigheden bestaan binnen de bouwzone.**

Het is dus te verwachten dat er in het gebied de '**Sporendriehoek**', waar de voortzetting van deze Oud Wulverbroek Wetering is, tussen de kilometeraanduidingen **3.4** en **3.5**, óók nog oude sporen van bewoning aanwezig kunnen zijn.

Eveneens is het dus te verwachten dat er óók tussen de kilometeraanduidingen **37.3** en **37.5** (ten noordwesten van de Waterlinieweg bij de **Laan van Kovelswade / Houtensepad** ten zuidwesten van het spoortraject) en het **Oude Houtensepad** langs de Algemene Begraafplaats Soestbergen (ten noordoosten van het spoortraject) óók nog oude sporen van bewoning kunnen worden aangetroffen. Dit is ter plaatse van de vroegere overweg in de spoorlijnen Utrecht CS / Den Bosch / Arnhem. De Laan van Kovelswade en het Oude Houtensepad zijn de voortzettingen van het Houtensepad in het Beatrixpark in de wijk Lunetten.

Het is zelfs mogelijk dat de laatste route een 'zijtak' is van de Romeinse Limes tussen het castellum 'Fectio' ten oosten van Lunetten en het castellum 'De hoge Woerd' in Leidsche Rijn. Deze 'zijtak' zou dan de korte(re) verbinding kúnnen zijn naar het castellum 'Trajectum' ter plaatse van het Domplein in het centrum van Utrecht en het castellum 'Fectio'.

Rond het begin van de jaartelling - in het jaar 47 na Chr. - werd de Limes ingericht als Romeinse rijksgrens. In die periode was de Oud Wulverbroek Wetering, met nog een smalle overgebleven watergang ten zuidoosten van het verkeersplein Lunetten, dé hoofdstroom van de rivier de Rijn. Men vermoedt het tracé van de Limesweg direct ten zuiden en ten westen van deze hoofdstroom. Deze oude rivierarm liep noordelijk van het castellum Fectio en kruiste daar de huidige rijksweg A12. De "Plas Vechten" in het golfterrein ten noorden van de A12 is vermoedelijk ook een onderdeel van deze oorspronkelijke rivierarm.

De Romeinse weg lag dan tussen de Oud Wulverbroek Wetering en het Houtensepad - nu de fietsroute in het Beatrixpark - en de aansluitende straten in de wijk Lunetten, maar misschien is het Houtensepad zelf wel de oorspronkelijke 'zijweg' van de Limesweg!

De huidige Kromme Rijn ten noordoosten van de Koningsweg was in de Romeinse tijd slechts een secundaire en veel smallere stroom als zijtak van de rivier de Rijn.

Recentelijk is het tracé van de Limesweg vanaf het castellum Fectio - in westelijke richting - aangetroffen bij de spoorlijn naar Den Bosch tussen de kilometeraanduidingen 4.7 en 4.8.

De archeologische dienst van de gemeente Utrecht is bezig met proefboringen naar het beloop van de Limesweg en werkt nu vanaf Leidsche Rijn naar het oosten van de stad. Er is al een min of meer 'rechte' Limesweg aangetroffen vanaf Leidsche Rijn - castellum Hoge Woerd - naar het zuidoosten van de stad.

Het BOL vindt dat er ten minste eerst met de archeologische dienst van de gemeente Utrecht contact had moeten zijn alvorens deze vrijstelling te verlenen. Een en ander afgezet tegen het hierboven is beschreven en met het voortschrijdend inzicht van dit moment. En als dat contact er al is geweest is het merkwaardig dat de gemeente Utrecht op dit onderdeel niet alerter heeft gereageerd.

**Het bevreemdt het BOL dat 'het bevoegd gezag' een vrijstelling ter zake verleent.**

**Het BOL stelt op voorhand, dat het noodzakelijk is om, zelfs ondanks deze ongewenste 'vrijstelling', op de hierboven genoemde locaties tóch voorzichtig te handelen in verband met de daar mogelijk nog aanwezige resten van vroegere bewoning.**

---

**Tot slot nog enige aandachtspunten en vragen van het BOL met betrekking tot deze Spoorverdubbeling langs de woonwijk Lunetten, die nog niet in deze zienswijze aan de orde zijn gekomen.**

1.

Tijdens de bouwperiode dient de geluidsoverlast door de werkzaamheden voor de spoorverdubbeling zoveel als mogelijk is te worden voorkomen. Hierbij is vooral te denken aan de heiwerkzaamheden. Uit een eerder overleg is gebleken dat e.e.a. dient te geschieden binnen de normen van de Gemeentelijke verordeningen. Het Bureau Milieu van de gemeente Utrecht is de verantwoordelijke instantie. Het BOL vraagt zich af hoe de bewoners / omwonenden bij deze instantie een eventuele klacht kunnen indienen? En wat wordt er dan met deze klacht gedaan? Het BOL wil graag een antwoord hierop ontvangen.

2.

Tijdens de bouwperiode de transportbewegingen voor de werkzaamheden zoveel als mogelijk is per rail te laten geschieden. Uit een eerder overleg is gebleken dat dit veelal in de nacht - per railtransport - zal gebeuren. Het betreft met name de afvoer van de huidige opstelsporen. Voor de andere transporten voor de bouwwerkzaamheden is railtransport te duur, en zal dit veelal met vrachtwagens over de lokale wegen geschieden. Het BOL is met deze constatering niet gelukkig en dringt aan op een herbezinning ter zake en verwacht alsnog een gemotiveerd antwoord.

3.

Tijdens de bouwperiode het aantal nu beschikbare parkeerplaatsen zoveel als mogelijk is te handhaven. Dit geldt voor het gehele gebied Texel, Brennerbaan, Fivelingo, Furkabaan, De Wadden en Furkaplateau. Er is nu al veel parkeerdruk van het Zalencentrum Aristo en de kantoorlocatie 'Zwarte Woud'. In een eerder overleg is gemeld dat er parkeerplaatsen gaan vervallen op de locaties die als tijdelijk werkterrein worden ingericht. Er vervallen ook definitief parkeerplaatsen op die locaties die permanent voor de spooruitbreiding noodzakelijk zijn. Met name op het Furkaplateau zal het verlies aan parkeerplaatsen merkbaar zijn. Het BOL hoopt dat het (tijdelijke) verlies aan parkeerplaatsen tot een minimum zal worden beperkt, om al te grote parkeeroverlast in de wijk Lunetten te voorkomen. Het BOL wil vóór de aanvang van de werkzaamheden voor de spooruitbreiding vernemen wat het tijdelijke- en permanente verlies aan parkeerplaatsen zal zijn. Met name is dit van belang voor de kantorenlocatie 'Zwarte Woud' en het zalencentrum 'Aristo'.

4.

Tijdens de bouwperiode voor de spoorverdubbeling zal een groot gedeelte van het stationsplein (Furkaplateau) in gebruik zijn als bouwzone. Het betreft volgens de detailkaart met bladnummer 08 het gehele gebied waar de lijnbussen van het GEVU de opstelplaatsen hebben alvorens naar de instaphalte te rijden. Het is de 'kruisarcering' met de aanduiding 'Bouwzone'. Ook staat deze code 'bouwzone' vermeld in het weggedeelte ten zuidoosten van het zalencentrum Aristo. Dit is de toekomstige langzaam verkeersroute naar de nieuwe stationsentree en de toekomstige verbinding naar de 'Sporendriehoek'.

**Hoewel het een aangelegenheid van de gemeente Utrecht is wil het BOL toch via deze zienswijze nader geïnformeerd worden over de tijdelijke oplossing(en) met betrekking tot het halteren van de lijnbussen ter plaatse en de algehele verkeersafwikkeling in het gebied Furkaplateau. Dit laatste vooral gedurende de werkzaamheden tijdens de bouwfase.**

5.

De straat 'De Wadden', die loopt vanaf de woonlocatie 'Engelsmanplaat' in het noorden langs het te verbreden spoortracé tot het Furkaplateau in het zuiden van het te verbreden spoortracé, is een belangrijk onderdeel van de hoofdfietsroute tussen de gemeente Houten en de gemeente Utrecht.

Het is een **belangrijke schakel** in het provinciale fietsnetwerk. Veel fietsforenzen en scholieren maken van deze verbinding gebruik.

In het noorden sluit deze route aan op het Ravelijnpad in het Beatrixpark en in het zuiden is er de aansluiting op de Nieuwe Houtenseweg met het viaduct over de A27.

Doordat het nieuwe station Utrecht Lunetten in noordelijk richting wordt verplaatst is er een **nieuwe** entree naar het eilandperron (middenperron) van dit station nodig. Tevens is dit de nieuwe onderdoorgang in de langzaam verkeersroute tussen Lunetten en de 'Sporendriehoek'.

Deze nieuwe route én de entree naar het eilandperron licht **verdiept** en sluit daardoor de huidige doorgaande route over De Wadden geheel af. Het is zeer wenselijk dat deze route in stand blijft voor het fietsverkeer tussen Houten en Utrecht. Daarom pleit het BOL voor het maken van een overkluizing van de afrit / oprit naar het nieuwe tunneltje, tussen De Wadden en het door de gemeente Utrecht te zijner tijd opnieuw in te richten Furkaplateau.

**Het BOL wil ook geïnformeerd worden hoe de route van deze fietsverbinding tijdens de werkzaamheden voor de spooruitbreiding zal worden omgelegd. Tijdens de werkzaamheden is namelijk de huidige route over het Furkaplateau volledig afgesloten ten behoeve van de 'Bouwzone'.**

Dit is wel een zaak voor de gemeente Utrecht, maar mogelijk is deze informatie ook door ProRail te verstrekken.

## 6.

Een ander mogelijk vierde knelpunt ("D") in de langzaamverkeersroute / fietsroute tussen Houten en Utrecht is het Ravelijnpad in het Beatrixpark tussen de kilometeraanduidingen 2.8 en 2.7. Het bestaande fietspad en het bestaande voetpad moeten voor de spoorverbreding daar enige meters in westelijke richting worden opgeschoven. (Dit gaat overigens wel ten koste van een zeer beeldbepalende en karakteristiek struik!) Het bewuste gebiedje is op de detailkaart met het nummer 08 aangeduid met de code 'Bouwzone'.

Het Ravelijnpad is met name voor de inwoners van Lunetten een belangrijke schakel in het fietsverkeer naar en van het centrum van de stad Utrecht, maar tevens ook voor de inwoners / scholieren uit de gemeente Houten die van deze route naar het centrum van Utrecht afhankelijk zijn.

**Het BOL wil ook met betrekking tot dit cruciale onderdeel van de fiets - (en wandelroute) tijdig en nader worden geïnformeerd over een mogelijke tijdelijke afsluiting.**

## 7.

Nog een vijfde ("E") mogelijk knelpunt in de langzaamverkeersroute / fietsroute tussen Houten én tussen de wijk Lunetten naar het centrum van de stad Utrecht bevindt zich in de subwijk Tolsteeg in de wijk Zuid van de gemeente Utrecht. Dit knelpunt bevindt zich tussen de kilometeraanduidingen 37.1 en 37.2, op de detailkaart met het bladnummer 07, en is tussen de straten Kariboestraat en de Baden Powellweg, die daar ter plaatse slechts uit een fietspad in twee richtingen bestaat. Vanaf de Robijnlaan is in de groenstrook langs de Opaalweg de 'ruitjescode' "Bouwzone" ingetekend. Het is de aan- en afvoerroute voor het bouwverkeer naar de spoorwegwerken tussen het nieuw te bouwen station Utrecht Vaartsche Rijn en het Houtensepad in de richting van de Waterlinieweg. Deze tijdelijke weg voor het bouwverkeer kruist ter plaatse van de Kariboestraat het fietspad van / in de Baden Powellweg.

**Het BOL wil tijdig vernemen welke verkeersmaatregelen op deze drukke 'fietskruising' worden genomen om een veilige doorgang voor de vele fietsers te garanderen.**

Met betrekking tot de hierboven genoemde mogelijke **twee extra** knelpunten ("E" en "F") in de doorgaande fietsroute tussen Lunetten en het centrum van de stad Utrecht: zie voor **drie andere** mogelijk knelpunten in deze route het bezwaar inclusief toelichting van het BOL bij **OTB-bladzijde 69**. Deel II - Toelichting. 5 - Toelichting deeltracé Utrecht CS - Houten. 5.1 - Beschrijving van het ontwerp. **5.1.7 - Werk- en bouwterreinen.**



8.

De perspectivische impressie op OTB-bladzijde 67 in het OTB van het nieuwe station Utrecht Lunetten

geeft uitsluitend het hoofdgebouwtje weer van dit station. Het is voornamelijk de omhulling van de liftschacht en de trapconstructie naar het nieuwe eilandperron. Slechts een zéér klein gedeelte van dit gebouwtje is bestemd voor de wachtende reizigers.

Met name in de ochtend zijn er erg veel reizigers / forenzen in de richting van Utrecht CS en later op de dag zijn er veel reizigers in beide richtingen: Utrecht CS én Houten. Met name zijn er dan veel scholieren in de richting van Houten en verder.

**De vraag van het BOL is: komen er verder op het eilandperron - in noordelijke richting - nog één of meerdere overdekte en aan de voorzijde halfopen wachtruimten of abri's voor de wachtende reizigers?** Een spreiding van de wachtende reizigers over een redelijke lengte van het perron draagt er toe bij dat de bezetting van de stoptreinen ook gelijkmatig zal zijn.

9.

Het Bestek voor de uitvoering van de spoorwegwerken ten behoeve van de spooruitbreidingen, zoals die zijn beschreven in het Ontwerp Tracé Besluit Sporen in Utrecht, zal ongetwijfeld een zogenaamd "Design and Construct" bestek zijn. Dit is de gebruikelijke gang van zaken bij dergelijke grote infrastructurele werken, en het is met name óók gebeurd bij de aanleg van de HSL Zuid en de Betuweroute.

Een dergelijk bestek maakt het voor de inschrijvende bedrijven mogelijk om met hun **eigen** specifieke bouw- en aanlegmethodes een prijsaanbieding te doen, mits wordt voldaan aan de eisen die de opdrachtgever stelt met betrekking tot het **uiteindelijke product** van het gebouwde object. Dit is op zich een goede zaak om op deze wijze gebruik te maken van de expertise van deze firma's, met een mogelijk gunstig effect op de prijsvorming voor de opdrachtgever.

Maar dan is er **van te voren** aan belanghebbenden en de bij deze werken voor de spooruitbreiding direct betrokken bewoners **niet** bekend wélke deze specifieke bouwmethoden dan zullen zijn.

Dit geldt dan met name voor de methoden van de heiwerkzaamheden voor deze werken, maar ook voor andere bouwmethodieken, zoals het construeren van de dive-unders met damwanden, de wijze van bronbemaling, het aanbrengen van de 'bovenbouw' en dergelijke.

Er kan dan een **tijdelijke hinder** van deze uitvoeringswijzen zijn, maar ook een **blijvende hinder** optreden van een eenmaal gekozen en goedgekeurde techniek.

**Het BOL wil een nadere uitleg met betrekking tot deze vraagstelling: wordt de "Design and Construct" methode voor deze spooruitbreidingen gevolgd? En bij een positief antwoord: Op welke wijze worden de belanghebbenden en de meest bij deze spooruitbreidingen betrokken bewoners van te voren op de hoogte gebracht van de eventuele consequenties van de gekozen en goedgekeurde bouwmethodes ná de gunning van de spooruitbreidingswerken? Kunnen zij nadien nog eventuele bezwaren indienen tegen deze gekozen constructiemethodes? En binnen welke termijn is daartegen nog beroep mogelijk?**

10. **OTB-bladzijde 33. Deel II - Toelichting. 2 - Het tracébesluit.**

**2.1 - Betekenis van het tracébesluit.**

**Tweede tekstkolom: Artikel 2.1.2 - Tracébesluit en bestemmingsplannen.**

Het tracébesluit geldt als vrijstelling, zoals bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het tracébesluit werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijk beleid van de betrokken gemeenten (Utrecht, Houten en Bunnik). De raden van deze gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het tracébesluit Sporen in Utrecht onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit Sporen in Utrecht vast te stellen of te herzien.

### **Opmerking BOL:**

Het BOL is bekend met deze clausule / vaststelling en gaat er voorshands van uit dat het in 2005 door de gemeenteraad van Utrecht vastgestelde 'Bestemmingsplan Lunetten' zal zijn herzien volgens de procedure 'Artikel 19 WRO', vóórdát het tracébesluit Sporen in Utrecht onherroepelijk is geworden. Het BOL heeft voorafgaande aan de procedure tot vaststelling van het 'Bestemmingsplan Lunetten 2005' middels een uitgebreide zienswijze een groot aandeel daarin gehad.

Met name langs de oostgrens van dit bestemmingsplan, dat is deze zone waar de spoorverdubbeling zal plaats vinden, zal een herziening / wijziging van het bestemmingsplan Lunetten nodig zijn.

### **11. OTB-bladzijde 39. Deel II - Toelichting. 3 - Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen.**

#### **3.1 - De spoorwegwerken.**

##### **Tweede tekstkolom: 3.1.8 - Maatregelen tijdens de bouw.**

*Tijdens de aanleg van de spooruitbreiding zal er voor worden gezorgd dat de overlast voor de omgeving zo klein mogelijk is. Het kan niettemin nodig zijn om kruisende wegen tijdelijk geheel of gedeeltelijk aan regulier gebruik te onttrekken. Daar waar dit nodig is, zullen maatregelen worden getroffen om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te waarborgen. (...)*

*Over de uitvoering van alle werkzaamheden zal op diverse wijzen met de omgeving worden gecommuniceerd. (...)*

### **Opmerkingen BOL:**

De lijst van het BOL "Aandachtspunten m.b.t. de spoorverdubbeling in en langs Lunetten" van 1 april 2008, aangevuld met de besprekingsaantekeningen van 6 mei 2008 van een tussentijds overleg tussen ProRail en het BOL dient voor het BOL als een belangrijk gegeven voor dit onderdeel uit het Ontwerp Tracé Besluit.

**Daarin** is gesteld: Het **bouwverkeer** zal via het Bureau Bereikbaarheid van de gemeente Utrecht **in overleg** met de wijkwethouder (voor Lunetten) een voorgeschreven traject krijgen toegewezen. Ook het "Kernteam", dat is inclusief alle calamiteitendiensten zoals de brandweer en politie heeft daar invloed op. Overtredingen en / of klachten kunnen rechtstreeks bij ProRail worden gemeld, omdat ProRail is belast met de handhaving. Het BOL zal er via diverse kanalen op trachten toe te zien dat er op dit onderdeel uit het OTB geen overtredingen worden begaan in de wijk Lunetten.

Voor wat betreft de **communicatie** naar de omgeving en de bewoners in de werkzone(s) is er in datzelfde overleg toegezegd dat de website van ProRail zal worden verbeterd en als medium voor informatie een belangrijke rol zal krijgen.

Ook zullen **alternatieve methoden** voor informatiemomenten de aandacht krijgen. Hierbij is te denken aan bv. verspringende 'billboards' op enige markante locaties of wegen. Vanwege de **unieke** toegangswegen tot Lunetten zal dit door ProRail nog nader worden overwogen. De Lunettenbaan bij de entree van de wijk Lunetten of de Brennerbaan zouden eventueel hiervoor in aanmerking kunnen komen. Voor de fietsers is er een mogelijkheid voor een informatiepaneel bij het Oude Houtensepad bij het spoorviaduct in de Waterlinieweg en bij de Nieuwe Houtenseweg ter plaatse van het Furkaplateau.

**Het BOL zal graag op een nader tijdstip hierover verder geïnformeerd willen worden.**

## Figuren 1, 2 en tabel



Figuur 1. Goederen vervoerstromen 2005



Figuur 2. Huidige en toekomstige vervoerstromen

Treinintensiteit deeltracé Utrecht Centraal - Houten nabij Lunetten*						
	2004			2020		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Mat 64	30,6	21,1	10,0	44,8	40,0	14,4
ICR/ICM	52,4	47,9	7,9	-	-	-
SGM	0,4	0,6	0,4	-	-	-
Cargo	10,7	12,8	9,1	41,8	45,6	28,4
DE	0,0	0,0	0,0	-	-	-
IRM/DDM	21,8	7,5	2,1	105,2	96,0	34,2
ICE3	-	-	-	-	-	-
Totaal	115,8	90,0	29,6	191,8	181,6	77,0
	235,4			450,4		

Mat 64 = huidig stoptreinmaterieel;  
 ICR/ICM = intercitymaterieel;  
 SGM = Stadsgebustelijk materieel (Sprinter);  
 Cargo = goederenmaterieel;  
 DE = dieselelektrisch materieel;  
 IRM/DDM = interregio/dubbeldeksmaterieel;  
 ICE3 = hogesnelheidsmaterieel.

\* De treinintensiteit wordt uitgedrukt in het aantal bakken, dat gemiddeld per uur gedurende de dag, avond of nachtperiode rijdt. Hierbij wordt met een bak een locomotief, een rijtuig, een wagon uit een treinstel of een goederenwagon bedoeld. Voor de voertuigcategorieën wordt de indeling van de bijlage IV behorende bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 aangehouden.

Bron: OTB 'Sporen in Utrecht'

Figuur 3. Tabel Treinintensiteiten

### Nawoord

Tenslotte spreekt het Bewoners Overleg Lunetten de hoop uit dat alle partijen die nu en in de toekomst zullen zijn betrokken bij dit grote en ingewikkelde infrastructurele project op een goede, constructieve en prettige wijze met elkaar (gaan) samenwerken.

Deze partijen zijn in ieder geval: het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ProRail, het advies- en ingenieursbureau Movares, de gemeente Utrecht, het waterschap Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, de bewoners en bewonersgroeperingen die rondom deze spoorwegwerken wonen en de vervoerders op deze spoortrajecten.

En in een later stadium komen daar nog de hoofdaannemer en de vele onderaannemers bij die de werken gaan uitvoeren.

**Einde van de tekst van de Zienswijze van het Bewoners Overleg Lunetten (BOL) met betrekking tot het Ontwerp Tracé Besluit Sporen in Utrecht van 13 mei 2008.**