



Aan: De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Betreft: Beroepschrift als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht, met betrekking tot het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal - Houten van 1 juni 2009

Datum: 15 juli 2009

Geachte afdeling,

Hierbij zendt de Stichting Bewoners Overleg Lunetten een beroepschrift als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht tegen het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht CS-Houten van 1 juni 2009.

Recentelijk, op 1 juni 2009, heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gelet op artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer een tracébesluit vastgesteld voor een gedeelte van de spooruitbreiding Vleuten – Utrecht – Houten – Geldermalsen (Vleugel).

De uitbreiding van de sporen zal plaatsvinden op basis van een tracébesluit dat voor deze uitbreiding de juridische basis verschaft.

Het voorliggende Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten voorziet in het realiseren van twee deelprojecten van het project Vleugel/Randstadspoor 1e fase: het deelproject Utrecht Centraal – Lunetten en het aansluitende deelproject Lunetten – Houten, met inbegrip van de aanpassing van station Utrecht Lunetten en de bouw van het nieuwe station Utrecht Vaartsche Rijn.

Op de realisatie van de genoemde deeltrajecten is de verkorte procedure van de Tracéwet van toepassing. Bij het tracébesluit is een Nota van Antwoord gevoegd, waarin is gereageerd op de ingediende zienswijzen van het Ontwerp-tracébesluit Sporen in Utrecht van 13 mei 2008.

De Stichting Bewoners Overleg Lunetten heeft op 11 juli 2008 een zienswijze ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat via het Inspraakpunt in Den Haag.

Hiervoor verwijzen we naar http://www.inspraakpunt.nl/Images/Binder35_tcm224-229364.pdf. U dient deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen.

Het Bewoners Overleg Lunetten is van mening dat op een aantal punten onvoldoende is tegemoetgekomen aan in de zienswijze vermelde bezwaren en motiveren ons beroepschrift als volgt:

1. Er is in het Tracébesluit niet voorzien in het aanbrengen van raildempers om een extra geluidsreductie van 3 dB te realiseren.
2. Er is niet voorzien in het bouwen van een fiets- en voetgangerstunnel in de spoorlijn Utrecht Centraal – Arnhem.
3. Er is niet voorzien in het gebruik van de huidige tunnelconstructies bij het bestaande station Utrecht – Lunetten om belangrijke waterlopen weer onderling met elkaar te verbinden.
4. Er is niet voorzien in het realiseren van extra overdekte wachtruimten op het 250 meter lange perron, buiten het nieuw te maken entreegebouwtje.
5. De archeologische waarden zijn naar onze mening niet voldoende gewaarborgd.

Het Bewoners Overleg Lunetten hoopt dat uw afdeling de in het beroepschrift opgenomen overwegingen laat mee wegen in uw oordeel ter zake.
Afschriften van het bestreden besluit en de Nota van antwoord op onze zienswijze zijn bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

Namens de Stichting Bewoners Overleg Lunetten

Mevrouw C.P Bolt, secretaris

p/a Hondsrug 19
3524 BP Utrecht

Email: bol@lunetten.nl

Website: www.lunetten.nl/bol

Bijlagen:

1. Beroepschrift, d.d. 15 juli 2009
2. Het bestreden besluit, d.d. 1 juni 2009
3. Nota van antwoord op onze zienswijze



Beroepschrift m.b.t. het "Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten" van 1 juni 2009

Door: Stichting Bewoners Overleg Lunetten (BOL)
 p/a Hondsrug 19
 3524 BP Utrecht
Namens het BOL opgesteld door: W. van den Brink

tel.: 06 4341 9180
 (voorz. de heer H. van Krusdijk)
 email: bol@lunetten.nl

Datum: 15 juli 2009

Getekend:

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

Aan: Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
 Postbus 20019
 2500 EA Den Haag

Betreft: Beroepschrift m.b.t. het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht CS – Houten

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 korthedshalve 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 met betrekking tot 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 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 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, onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Aan deze zogenaamde lunetten ontleent de deelwijk Lunetten met ca. 12.000 inwoners haar naam.

1. Met betrekking tot het toepassen van raildempers in het te vernieuwen en aan te passen spoortraject in het kader van het Tracébesluit.

1A. Deel II. Toelichting. Hoofdstuk 3. Uitgangspunten, ontwerpvoorschriften en wettelijke bepalingen. Paragraaf 3.2.2. – Geluid. Bladzijde 49, 2e kolom : Doelmatigheid geluidsmaatregelen.

(In het Ontwerp Tracébesluit van 13 mei 2008 stond deze paragraaf op bladzijde **46**)

" Na het realiseren van de bronmaatregelen (bovenbouw bestaat grotendeels uit voegloos spoor op betonnen dwarsliggers) en de aanpak van lawaaiige bruggen kunnen aanvullende maatregelen 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."

1B. Deel II. Toelichting. Hoofdstuk 5. Toelichting deeltracé Utrecht Centraal – Houten. (km 35.200 – km 5.500 / 39.250) – Paragraaf 5.2.2. – Geluid. Bladzijde 66, 1e kolom : Geluidsmaatregelen.

(In het Ontwerp Tracébesluit van 13 mei 2008 stond deze paragraaf op bladzijde **71**)

(...) " 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 3 dB op de geluidsbelasting te bewerkstelligen.

Er zijn veel wissels en daarom hebben raildempers in dit geval daarom nauwelijks een toegevoegde waarde.

*(Opm.: In het Ontwerp Tracébesluit stond op bladzijde **71**, Paragraaf 5.2.2. – Geluid / Geluidsmaatregelen déze zin: "Raildempers hebben in dit geval daarom nauwelijks een toegevoegde waarde."*

De woorden " Er zijn veel wissels " zijn er in het Tracébesluit aan toegevoegd.)

"Verder is onderzocht of geluidsschermen tussen de sporen nuttig kunnen zijn. Het sporenplan met de nodige wissels en overlopen laten echter geen effectieve lengte toe.

Bovengenoemde aspecten tezamen maken dat voor dit deeltracé geluidsschermen het meest effectief zijn om tot verdere verlaging van de geluidsbelastingen te komen. (...)"

"Geluidsmaatregelen per locatie:

(...) Voor de aard en omvang van de geluidsmaatregelen wordt een afweging gemaakt op basis van:

- *de doelmatigheid van de maatregelen volgens het daarvoor geldende afwegingskader saneringsmaatregelen Railverkeerslawaai van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;*

- *de inpassingsmogelijkheden van de geluidsmaatregelen in de omgeving.*

De mogelijke maatregelen zijn er op gericht om omwonenden binnen het gegeven afwegingskader zo goed mogelijk te beschermen. (...)"

In de Zienswijze op het Ontwerp Tracébesluit van het BOL van **11 juli 2008** is al bezwaar gemaakt tegen het gebruik van het argument met betrekking tot wissels, ter afwijzing van raildempers.

Het BOL merkte in deze Zienswijze toen al op dat er in het gehele spoorgebied langs de woonwijk Lunetten ná de spoorverdubbeling geen wissels meer voorkomen.

In noordwestelijke richting bevindt zich het eerste wissel bij **km 37.8** in de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem. Deze wissel is de dan nog enige overgebleven aftakking / aantakking op de zogenaamde Oosterspoorbaan in de richting van het Spoorwegmuseum.

Het eerste overloopwissel in de richting van het nieuwe station Utrecht Vaartsche Rijn bevindt zich bij **km 37.0**. Verderop, iets ten zuiden van dit nieuwe station, zijn er pas meerdere overloopwissels.

De eerste overloopwissels in de spoorlijn Utrecht CS – Den Bosch bevinden zich bij **km 4.2** ten zuidoosten van de A27.

De eerste overloopwissels in de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem zijn bij **km 38.5** en **km 38.6** ten westen van de A27. Ten oosten van de A27 liggen er in deze spoorlijn nog overloopwissels bij **km 39.0** en **km 39.1**.

Al deze (overloop-)wissels bevinden zich dus ver buiten de invloedssfeer van de woonwijk Lunetten. Zie daartoe de detailkaarten in het Tracébesluit met de bladnummers **06** t/m **09** en bladnummer **11**, schaal 1:2.500 van juni 2009.

Bovendien liggen er ten noordoosten van de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem tussen de Oud Wulverbroekse Wetering en de Rijndijk nog enkele woningen. Eén van deze woningen moet door de aanleg van de HOV-baan tussen Utrecht CS en het universiteitscentrum De Uithof worden gesloopt.

Er is tevens nog een woning in de zogenaamde Spoordriehoek. Zie daartoe de detailkaart met bladnummer **08**.

In **paragraaf 5.2.2. – Geluid** staat op bladzijde **70**, 2e kolom:

- Huidige situatie:

Bij de verspreid liggende woningen in de Maarschalkerweerd en de driehoek tussen de sporen richting Arnhem en 's-Hertogenbosch (Rijndijk, Oude Houtensepad en Koningsweg) is een maximale geluidsbelasting tot 67 dB in de huidige situatie (2005) bepaald (Rijndijk).

- Toekomstige situatie zonder schermmaatregelen:

Ten opzichte van de huidige situatie neemt de geluidsbelasting in de toekomstige situatie met maximaal 3 dB toe. De maximale geluidsbelasting bedraagt 69 dB.

- Gekozen maatregelen:

Voor de verspreid liggende woningen heeft het niet de voorkeur om een scherm te plaatsen.

- Nadere onderbouwing:

De gemeente Utrecht heeft aangegeven dat geluidsschermen in dit gebied landschappelijk gezien ongewenst zijn mede vanwege de ligging binnen de invloedssfeer van de forten Lunetten met de monumentale status. Een geluidsscherm is overigens voor deze enkele woningen ook uit financieel oogpunt niet doelmatig.

In een kader staat: "**(...) Daarnaast blijkt de financiële doelmatigheid van zowel geluidsschermen als raildempers onvoldoende te zijn.**"

- Vast te stellen hogere waarden:

Voor de woningen aan de Rijndijk, Koningsweg en Houtensepad wordt een hogere waarde tot maximaal 69 dB (Rijndijk) vastgesteld.

In de **Nota van Antwoord op de Zienswijzen m.b.t. het 'Ontwerp-tracébesluit Sporen in Utrecht'** van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer staat naar aanleiding van de Zienswijze van het BOL van 11 juli 2008 bij **punt 11c** het antwoord:

"Het feit dat raildempers bij wissels niet toepasbaar zijn, is niet de reden waarom bij het onderzoek naar bronmaatregelen in Lunetten is afgezien van de toepassing van raildempers.

Hier is de verdeling van treinen over de vier sporen, de perrons en de aard en ligging van de bebouwing zodanig dat met raildempers alleen een onvoldoende effect gerealiseerd wordt. (Tevens kan worden verwezen naar de reactie op Zienswijze 017-3c.)"

In dezelfde **Nota van Antwoord** staat bij de Zienswijze van het BOL bij **punt 11d** het antwoord:

"De afweging van de toepassing van geluidmaatregelen vindt plaats op basis van kosten-baten analyse. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn: de werking en effectiviteit van een bepaalde geluidmaatregel; de hoogte van de te reduceren geluidsbelasting; het aantal betrokken woningen en de realisatiekosten van de geluidmaatregel.

Deze aspecten bepalen of een geluidmaatregel doelmatig wordt bevonden. Financiële aspecten spelen hier wel degelijk een rol; er is geen onbeperkt budget beschikbaar voor geluidmaatregelen."

In de **Nota van Antwoord** staat bij de Zienswijze van indiener **nr. 017** bij punt **3c** het antwoord:

*"Het scherp pakket zoals dat nu voorzien is, kost op basis van de onder **3b** vermelde normkosten € 300.000,-.*

Het toepassen van raildempers om (maximaal) 3 dB te winnen zou € 800.000,- extra kosten (500 m x 4 sporen x € 400,- per meter). Deze meerkosten zijn te hoog ten opzichte van het effect dat er mee wordt bereikt.

Bij punt **3b** van de indiener van Zienswijze **nr 017** staat het antwoord:

"Voor raildempers wordt uitgegaan van normkosten van € 400,- per meter. Voor geluidsschermen betreft het normbedrag € 615,- per meter voor een 1 meter hoog scherm, oplopend tot € 1685,- per meter voor

een vier meter hoog scherm.

De kosten van de maatregelen worden gewogen ten opzichte van het effect (aantal dB's reductie) en het aantal woningen (met hoge geluidsbelasting) dat ervan profiteert. Vooral in dit project is het aantal sporen groot, zijn er complexe situaties én moeten aanzienlijke reducties gerealiseerd worden. Deze aspecten samen maken dat de te plaatsen geluidsschermen veel doelmatiger zijn dan bronmaatregelen."

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. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt nog 35 miljoen euro beschikbaar voor 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 meehelpten 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 aannemersbedrijf 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 voor dit doel ontwikkelde machine.

Het BOL begrijpt het voorstel van de gemeente Utrecht, dat het niet wenselijk is om geluidsschermen aan te brengen in het landschappelijke gebied binnen de invloedssfeer van de forten Lunetten met monumentale status. Tegelijkertijd heeft het BOL begrip voor de wens van bewoners om de te verwachten toename van geluidsoverlast met **alle** ter beschikking staande middelen terug te dringen. Daarbij komt dat Lunetten al veel geluidsoverlast heeft van de wegen die de wijk omringen: de A12, de A27 en de Waterlinieweg. Een wegverbreding van de A27 en het zg. 'opwaarderen' van de Waterlinieweg liggen in het verschiep om de bereikbaarheidsproblemen van de stad het hoofd te bieden.

Bezwaar, inclusief toelichting van het BOL ten aanzien van dit onderwerp, zoals ook al gesteld in haar Zienswijze van 11 juli 2008:

Er is door het geheel ontbreken van wissels in de spoorlijn Utrecht CS – Den Bosch langs de woonwijk Lunetten geen enkele belemmering voor het plaatsen en aanbrengen van raildempers.

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 zeker toe bij om het geluid van het spoorverkeer te verminderen – **3 dB** – en ze worden elders al op grote schaal toegepast.

Het plaatsen van alleen geluidsschermen langs de westzijde van de spoorlijn Utrecht CS – Den Bosch (aan de zijde van de woonwijk Lunetten, langs de straat De Wadden) is in dit verband volstrekt onvoldoende.

In dit verband is het ook gewenst om in de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem tussen **km 37.8 en ca. km 38.4 / 38.5** over te gaan tot het aanbrengen van raildempers. Immers, **elke** decibel verlaging van het geluid komt de leefbaarheid ten goede.

Verder pleit het BOL voor een herberekening van de geluidsbelasting van de woningen aan Engelsmanplaat, inclusief meervoudige reflecties. Alleen dan is een vergelijking mogelijk met de gehanteerde referentiewaarden uit het verleden. Toen werd immers ook met meervoudige reflecties gerekend.

2. Met betrekking tot het maken van een fiets- en voetgangerstunneltje in de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem, in het kader van het Tracébesluit.

Het "**Voorstel voor het VERDER pakket**" van het Utrechts Verkeer- en Vervoer Beraad (UVVB) van **12 november 2008** – mobiliteit in Midden-Nederland – is een pakket van samenhangende maatregelen dat bijdraagt aan een betere bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland.

Het UVVB wil met deze pakketstudies een versnelling teweeg brengen, zodat snel met de uitvoering ervan kan worden begonnen.

Dit is ook afgesproken in het kader van "Randstad Urgent", het kabinetsprogramma waar VERDER onderdeel van uit maakt. Om snel tot uitvoering over te kunnen gaan is een vlotte besluitvorming cruciaal.

Er zijn zogenaamde "No Regret" maatregelen en "Basis" maatregelen.

In **VERDER** werken lokale en regionale overheden samen aan oplossingen voor de

mobiliteitsproblematiek in Midden-Nederland.

VERDER is: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, (...) Gemeente Utrecht. Alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd in het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad. Het UVVB is een bestuurlijk platform dat bedoeld is om het verkeer en vervoerbeleid in de regio te coördineren en af te stemmen. Onder de naam 'Draaischijf Nederland' maakt VERDER onderdeel uit van het programma Randstad Urgent.

De minister van Verkeer en Waterstaat vormt samen met de gedeputeerde mobiliteit een bestuurlijk duo.

Hoofdstuk 2, paragraaf 2.5 – Basismaatregelen.

Nummer 106, op bladzijde 30: Nieuwe fietsverbinding Uithof – Nieuwegein.

"Bij deze maatregel wordt de ontbrekende fietsverbinding Laan van Maarschalkerweerd – Tussen de Rails aangelegd. Het betreft een tunnel parallel aan de HOV Om de Zuid onder het spoor Utrecht – Arnhem door, waardoor de kosten beperkt blijven. De tunnel zelf maakt echter geen deel uit van het HOV Om de Zuid traject en wordt exclusief voor fietsers aangelegd. Investeringskosten : € 4.000.000,-. Op een bijbehorende kaart op bladzijde 27 is dit aangegeven." (bron: VERDER-pakket)

De bedoelde tunnel in de spoorlijn van Utrecht CS naar Arnhem zou moeten komen ongeveer ter hoogte van **km 38.4** en **km 38.5**, in het verlengde van de daar ter plaatse afbuigende en nog aan te leggen HOV-baan.

De huidige fietsverbinding en tevens voetgangersverbinding vanuit Lunetten loopt via het fiets- en voetpad 'Tussen de Rails' in de zogenaamde Spoordriehoek via het viaduct over de A27. Verder over de Mereveldseweg en over de Koningsweg tot aan de splitsing waar de Laan van Maarschalkerweerd begint, een omweg van enige honderden meters.

Deze verbinding behoort tot het kernnet (Sternet) van fietsverbindingen in de regio. Met name is dit dé fietsverbinding vanuit Nieuwegein, Utrecht Zuid en Utrecht Zuidwest naar het universiteitscentrum De Uithof en het Universitair Medisch Centrum Utrecht.

Het BOL heeft in haar Zienswijze van 11 juli 2008 daar niet op gereageerd, omdat het VERDER-pakket pas op 12 november 2008 is uitgekomen.

Ook de **Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte' van april 2009** pleit voor het maken van deze fiets- en voetgangersverbinding.

In hoofdstuk 5, paragraaf 5.2.4 Netwerk / Fietsverbindingen, bladzijde 104, staat bij punt 1:

Een doorgaande fietsverbinding tussen station Lunetten en de Laan van Maarschalkerweerd, inclusief het verbeteren van de onderdoorgang bij station Lunetten en het maken van een onderdoorgang onder het spoor Utrecht – Arnhem.

En in dezelfde paragraaf Netwerk / Voetverbindingen, bladzijde 106, staat bij punt 7:

Maken van een goede onderdoorgang voor wandelaars onder de HOV-lijn en het spoor Utrecht – Arnhem.

Op de bladzijden **105** en **107** van deze Gebiedsvisie is deze onderdoorgang in kaarten weergegeven.

In de definitieve versie van de Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte', die op dinsdag 7 juli 2009 door de gemeenteraad van Utrecht is vastgesteld en bekrachtigd staat óók in hoofdstuk 5, paragraaf 5.2.4 Netwerk / Waterverbindingen, op bladzijde 108 bij punt 4 :

Een doorvaarbare onderdoorgang onder de HOV-baan en het spoor Utrecht Arnhem. Op bladzijde **109** is deze onderdoorgang op een kaart weergegeven.

Deze in de Gebiedsvisie bedoelde tunnel zou moeten komen ongeveer ter hoogte van **km 38.4** en **km 38.5**, op dezelfde locatie als het gewenste fiets- en voetgangerstunneltje, in het verlengde van de daar afbuigende en nog aan te leggen HOV-baan.

De gewenste tunnel zou moeten dienen voor het weer terugherstellen van de open waterverbinding van de Oud Wulverbroekse Wetering. Op deze manier is het gewenste tunneltje voor de fiets- en voetverbindingen te combineren met die voor de gewenste open waterverbinding. Op dit moment is er géén open waterverbinding, maar zijn de afzonderlijke delen van de Oud Wulverbroekse Wetering door een duiker onder de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem met elkaar verbonden.

Er zijn nog andere voorstellen in deze Gebiedsvisie, zoals een open waterverbinding tussen de Kromme Rijn en de gracht van Lunet 1, het maken van een open waterverbinding tussen de Lunetten 1 en 2 in combinatie met een doorvaarbare brug in de Koningsweg en het verwijderen van het stuwte tussen de gracht van Lunet 2 en de **Oud Wulverbroekse Wetering**. Tezamen met de te verlengen bestaande tunnel bij het huidige station Lunetten ontstaat er dan een directe vaarverbinding tussen de **Kromme Rijn**, via de **Oud Wulverbroekse Wetering** naar de **woonwijk Lunetten**.

Zie daartoe bij **punt 3** van dit beroepschrift m.b.t. het verlengen van de bestaande fiets- en voetgangerstunnel bij het huidige station Lunetten in de spoorlijn Utrecht CS – Den Bosch, in het kader

van het Tracébesluit.

Er wordt óók in de definitieve versie van de **Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte' van april 2009 in hoofdstuk 5, paragraaf 5.2.4. Netwerk / Ecologische verbindingen, op bladzijde 110**, gepleit voor het maken van goede ecologische verbindingen in dit gebied: de zogenaamde Spoordriehoek tussen de spoorlijnen Utrecht CS – Den Bosch en Utrecht CS – Arnhem enerzijds en het gebied ten noordoosten van de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem in de richting van de Koningsweg anderzijds.

Ook de aanleg van ecologische oevers langs de Oud Wulverbroekse Wetering en de aanleg van natte graslandvegetaties langs de Oud Wulverbroekse Wetering in het historische open voorland van de Lunetten (forten) dragen bij aan een gunstige ecologische ontwikkeling.

Tevens zullen hierdoor de faunaverbindingen voor amfibieën en kleine zoogdieren onder de spoorlijnen door worden verbeterd. Op **bladzijde 111** van de Gebiedsvisie staan in een kaart de gewenste maatregelen aangegeven.

Ongetwijfeld zal het argument, zoals dat is verwoord in de **Nota van Antwoord bij punt 13b** – m.b.t. het niet gebruiken van de bestaande fiets- en voetgangerstunnel bij het huidige station Lunetten voor het realiseren van een open waterverbinding ter plaatse – op de Zienswijze van het BOL van 13 mei 2008 hierop ook van kracht zijn:

"Het TB betreft alleen de spoorweginfrastructuur en een spooruitbreidingsproject heeft nadrukkelijk niet als doelstelling het realiseren van openwaterverbindingen. Daarom zijn er geen argumenten voor of tegen een dergelijke verbinding in het TB opgenomen. Voor het realiseren van waterinfrastructuur zullen andere partijen het initiatief moeten nemen. Als die initiatieven er zijn, zal nader bezien kunnen worden of realisatie gelijktijdig met de realisatie van het spoorproject mogelijk en haalbaar is."

Zie daartoe bij **punt 3** van dit beroepschrift.

In tegenstelling tot dit argument is de realisatie van een open waterverbinding in de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem, tegelijk met het spoorproject Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten, ten eerste gewenst.

Het bouwen van een **gecombineerde fiets- en voetgangerstunnel mét een tunnel voor een open waterverbinding** ter plaatse zal ook kostenbesparend zijn, zeker als deze tegelijk met de spoorverdubbeling van het Tracébesluit wordt uitgevoerd.

Het BOL heeft in haar Zienswijze van 11 juli 2008 daar niet op gereageerd, omdat de Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte' van april 2009 op dat moment nog geen officiële status had; dat is pas gebeurd op 7 juli 2009.

Bezwaar, inclusief toelichting van het BOL:

Het BOL maakt er bezwaar tegen dat dit tunneltje **niet tegelijk** met de spoorverdubbeling wordt uitgevoerd. Uit het 'Voorstel voor het VERDER-pakket' van het UVVB blijkt ook dat dit tunneltje in de doorgaande fietsverbindingen tussen Nieuwegein, Utrecht Zuid en Utrecht Zuidwest zeer gewenst is. In de Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte' wordt dit fiets- en voetgangerstunneltje ook voorgesteld.

Deze Gebiedsvisie is op initiatief van de gemeente Utrecht gemaakt. (De definitieve versie van de Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte' is op dinsdag 7 juli 2009 door de gemeenteraad van Utrecht vastgesteld en bekrachtigd.)

Het BOL pleit er ten eerste voor om dit tunneltje in de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem aan te leggen, tegelijk met de werkzaamheden voor de spoorverdubbeling.

In de 'Klankbordgroep Spoorverdubbeling Lunetten', waarin het BOL met drie personen is vertegenwoordigd, wordt er door ProRail gezegd dat zij er geen enkel belang bij heeft om dat tunneltje aan te leggen.

Het advies van de gemeente en van ProRail is dat de bewoners en/of hun organisaties 'de politiek er dan maar op moeten attenderen' dat het moet gebeuren, tegelijk met de geplande werkzaamheden van het Tracébesluit.

Het BOL vindt het onbegrijpelijk dat, nu de mogelijk er is om het tegelijk met de geplande spoorverdubbeling uit te gaan voeren, dit niet zal gaan gebeuren. Het tunneltje komt in het geheel niet voor in het Tracébesluit van 1 juni 2009, en ook al niet in het Ontwerp-tracébesluit van 13 mei 2008. Technisch gezien is het daarna nog altijd wel mogelijk om dat te doen, maar dan zullen de kosten wel aanmerkelijk hoger zijn.

Het BOL is ook van mening dat er op deze manier niet met het geld van de belastingbetaler moet worden omgegaan.

3. Met betrekking tot het verlengen van de bestaande fiets- en voetgangerstunnel bij het huidige station Lunetten in de spoorlijn Utrecht CS – Den Bosch, in het kader van het Tracébesluit.

Deel I van het Tracébesluit, Inleiding, Het Besluit, Artikel 12, Ecologische en landschappelijke maatregelen. Bladzijde 18, 1e kolom:

1. *Binnen de spoorzone en op gronden die op de detailkaart staan aangeduid als "maatregelvlak natuur" worden ecologische en/of landschappelijke maatregelen getroffen ten behoeve van de spooruitbreiding.*
2. *De in lid 1 bedoelde maatregelen zijn vermeld in de tabel "ecologische en landschappelijke maatregelen".*

(In het Ontwerp Tracébesluit van 13 mei 2008 stond deze paragraaf op bladzijde **16**)

In haar **Zienswijze van 11 juli 2008** heeft het BOL al bezwaar aangetekend tegen het ontbreken van het doortrekken van de 'open waterverbinding' "Oud Wulverbroekse Wetering" vanuit de zogenaamde Spoordriehoek naar de wijk Lunetten, in de tabel op OTB-bladzijde 16, nu in het TB op bladzijde 18. En tevens dat ook op de detailkaart met bladnummer **08** deze 'open' waterverbinding niet is (in-)getekend.

Het BOL heeft er in de afgelopen jaren meerdere malen bij de gemeente Utrecht én bij ProRail voor gepleit om deze 'open' waterverbinding van de Oud Wulverbroekse 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 huidige toegang naar de nu nog bestaande twee zijperrons) kan daarvoor prima dienen. Weliswaar met een verlenging aan één en/of twee zijden i.v.m. de verbreding van de aarden baan van de spoordijk voor de spoorverdubbeling. Maar bij beide partijen heeft het BOL geen gehoor gevonden: ProRail heeft er geen belang bij en de gemeente 'ziet er het nut niet van in'.....!

Echter: in hoofdstuk 5, paragraaf 5.2.6 – Natuur / Ecologische verbindingzones staat bij punt 4:

"De gemeente Utrecht heeft de Oud Wulverbroekse 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."

In de **definitieve versie van de Gebiedsvisie "De vier Lunetten op de Houtense Vlakte" van april 2009**, opgesteld door het Landschaps- en architectenbureau OKRA te Utrecht - in opdracht van de gemeente Utrecht – wordt op de bladzijden **108** en **109** bij het onderwerp "Waterverbindingen bij **punt 5** voorgesteld:

"Een doorvaarbare onderdoorgang onder het spoor Utrecht – Den Bosch. (...) enz. Voor het waterbeheer is hier een stuwte nodig. Voor het varen kan een 'bootovergang' aan het stuwte worden toegevoegd."

Naar de mening van het BOL kan de bestaande tunnel naar de huidige perrons hiervoor uitstekend dienen, weliswaar met een verlenging i.v.m. de geplande spoorverdubbeling. De bestaande betonnen verticale betonwand aan de noordwestzijde van de Oud Wulverbroekse Wetering, bij het kantoorgebouw van 'Altrecht', zal dan moeten worden gesloopt en is daarna te wijzigen in een natuurlijke oever.

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 **én** oevers tussen de beide gebieden. Dit groenbeheerplan is gemaakt in opdracht van de toenmalige Werkgroep Groenbeheer, o.a. op initiatief van het BOL.

In dit Integraal Groenbeheerplan staat in **deel 2 – Streefbeelden, 9 – Matrix, Verbindt en versterkt**: *"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 Lunetten om deze natte en droge eco-verbinding te maken.

In de **Nota van Antwoord op de Zienswijzen m.b.t. het 'Ontwerp Tracébesluit Sporen in Utrecht'** van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer staat naar aanleiding van de Zienswijze van het BOL van 13 mei 2008 bij **punt 13a** het antwoord:

"De Oud Wulverbroekse Wetering is in gemeentelijk beleid aangemerkt als een ecologische verbindingzone (o.a. Stadsnatuur voor Utrecht 1999). In de planfase van het project is ter plaatse door een ecooloog gekeken welke mogelijkheden er zijn voor realisering van deze verbindingzone. Gezien de harde oevers over een grote lengte aan de zuidzijde van het spoor en de aanwezigheid van kleine duikers daar, heeft het doortrekken van de Oud Wulverbroekse Wetering als open waterverbinding weinig toegevoegde waarde: de verbinding loopt voor oevergebonden dieren dood. In het ontwerp is daarom gekozen voor een doorgaande ecologische verbinding ter hoogte van de groenzone langs de A27. Dit is een robuuste zone en staat aan de noord- en zuidzijde van het spoor via doorgaande groenstructuren in verbinding met de Oud Wulverbroekse Wetering. Een dergelijke passage is gunstig voor oevergebonden dieren (amfibieën, ringslang, kleine zoogdieren)."

In dezelfde **Nota van Antwoord** staat bij de Zienswijze van het BOL bij **punt 13b** het antwoord:

"De tunnel voor voetgangers en fietsers ter plaatse van het huidige station Lunetten zal bij de aanpassing van de spoorweginfrastructuur vervallen. Het TB betreft alleen de spoorweginfrastructuur en een spooruitbreidingsproject heeft nadrukkelijk niet als doelstelling het realiseren van openwaterverbindingen. Daarom zijn er geen argumenten voor of tegen een dergelijke verbinding in het TB opgenomen.

Voor het realiseren van waterinfrastructuur zullen andere partijen het initiatief moeten nemen. Als die initiatieven er zijn, zal nader bezien kunnen worden of realisatie gelijktijdig met de realisatie van het spoorproject mogelijk en haalbaar is."

Bezwaar, inclusief toelichting van het BOL:

Het BOL tekent bezwaar aan tegen het slopen van de bestaande fiets- en voetgangerstunnel bij het huidige station Lunetten.

Het BOL stelt dat op basis van de doelstellingen in de definitieve versie van de Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte', een 'nota bene' door de gemeente Utrecht geïnitieerde visie én de voorstellen uit het Groenbeheerplan van adviesbureau Van den Bijtel, óók onderschreven door de gemeente Utrecht, de huidige tunnel bij het nu nog bestaande station Lunetten dient te worden gehandhaafd. (De definitieve versie van de Gebiedsvisie 'De vier Lunetten op de Houtense Vlakte' is op dinsdag 7 juli door de gemeenteraad van Utrecht vastgesteld en bekrachtigd.)

De huidige tunnel – met een verlenging i.v.m. de geplande spoorverdubbeling – kan dan gaan dienen om de nu alléén door een duiker onder de spoordijk verbonden en gescheiden delen van de Oud Wulverbroekse Wetering weer in een open waterverbinding terug te herstellen.

Het BOL vindt de voorgestelde oplossing van een doorgaande ecologische verbinding ter hoogte van de groenzone langs de A27 slechts een surrogaatoplossing: oevergebonden dieren behoren zich te verplaatsen langs **oevers van waterlopen** en niet langs 'robuuste zones van zogenaamde doorgaande groenstructuren', en dan absoluut niet langs rijkswegen met al hun vervuiling.

4. Met betrekking tot het nieuw te bouwen station Utrecht – Lunetten in de spoorlijn Utrecht CS - Den Bosch, in het kader van het Tracébesluit.

De perspectivische impressie op bladzijde **61** van het Tracébesluit (eerder op bladzijde **67** in het Ontwerp- Tracébesluit van 13 mei 2008) van het nieuwe station Utrecht – Lunetten geeft uitsluitend het nieuwe 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 veel wachtende reizigers / forenzen in de richting van Utrecht CS en later op de dag, al rond het middaguur en later, zijn er veel reizigers in beide richtingen: Utrecht CS én Houten / Geldermalsen, Tiel ; in het algemeen naar het zogenaamde 'Rivierengebied'.

Er is in de onmiddellijke omgeving van het station Lunetten een school op Reformatorische grondslag: 'De Passie', en de leerlingen van deze school komen voornamelijk uit deze regio.

In de **Zienswijze van het BOL van 11 juli 2008** heeft het BOL deze vraag gesteld: Komen er verder op het eilandperron – in noordelijke richting – nog één of meerdere overdekte en aan de voorzijde halfopen wachtruimten ofabri's voor de wachtende reizigers ? Vooral bij slecht weer is het erg vervelend als er niet meer wachtruimten op het perron zullen komen dan het nu geplande kleine haltegebouwtje. 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.

In de huidige situatie komt men min of meer halverwege – via de huidige tunnel – op de zijperrons, en daar bevinden zich op de beide perrons ruime wachtgelegenheden. De spreiding van de reizigers naar de stoptreinen is daardoor nu geen enkel probleem.

In de nieuwe situatie bevindt het te maken haltegebouwtje zich aan het zuidelijke **begin** van het

eilandperron, en de totale perronlengte is **250 meter!**

In de **Nota van Antwoord op de Zienswijzen m.b.t. het 'Ontwerp-tracébesluit Sporen in Utrecht'** van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer staat naar aanleiding van de Zienswijze van het BOL van 11 juli 2008 bij **punt 19** het antwoord:

"Er zijn geen extraabri's of dergelijke voorzieningen gepland. De wachtruimte onder de overkapping is relatief ruim en ligt dichtbij de toegang tot het perron."

Bezwaar, inclusief toelichting van het BOL:

Het BOL tekent bezwaar aan tegen het feit dat er niet over wat grotere lengten van het toekomstige eilandperron (250 meter!) wat meer overdekte en beschutte voorzieningen voor de wachtende reizigers zullen komen.

De hierboven beschreven argumenten geven naar onze mening dat voldoende weer.

De nu al overvolle stoptreinen op de drukke uren vinden, dankzij de huidige situatie van het station Lunetten, nog een redelijke spreiding van de reizigers vanaf het station Lunetten.

Naar onze mening zal dat in de **nieuwe situatie**, als er géén extra voorzieningen op het nieuwe perron komen, problemen gaan opleveren met de bezetting van de stoptreinen, met name bij slechte weersomstandigheden.

Het BOL pleit er dan ook voor om deze voorzieningen aan te brengen over een redelijke lengte van het toekomstige eilandperron.

5. Met betrekking tot de Cultuurhistorie en archeologie, in het kader van het Tracébesluit.

Deel II Toelichting. Hoofdstuk 5. Toelichting Deeltracé Utrecht Centraal – Houten.

Paragraaf 5.2. Omgevingsaspecten. Lid 5.2.7. Cultuurhistorie en archeologie. Bladzijde 79.

(In het Ontwerp Tracébesluit van 13 mei 2008 stond deze paragraaf op bladzijde **81**)

Op bladzijde **80**: eerste tekstkolom en verder in de tweede tekstkolom:

" (...) Binnen het projectgebied is archeologisch onderzoek verricht (verkennend onderzoek en waarderend onderzoek). Aan de hand van deze onderzoeken is langs de spoorbaan nabij de Oud Mereveldseweg een aanvullend archeologisch onderzoek (proefopgraving) en vervolgens een opgraving uitgevoerd (definitief archeologisch onderzoek). In deze opgraving zijn delen van de Limes aangetroffen, de noordelijke grens van het Romeinse Rijk.

Voor het tracégedeelte tussen de rijksweg A27 en de Fortweg in Houten is door het bevoegd gezag besloten dat tijdens de uitvoeringsfase er archeologische tracébegeleiding plaats moet vinden.

In het tracégedeelte Utrecht Centraal – rijksweg 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."

In het door de gemeenteraad van Utrecht in **2005** vastgestelde Bestemmingsplan Lunetten staat in **Hoofdstuk 2 Huidige situatie, Artikel 2.2.3 – Archeologie:**

" In 1998 is door het Rijk het Verdrag van Malta ondertekend, waarin de bescherming en het behoud van archeologische waarden worden nagestreefd. Als uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde archeologische monumenten en archeologisch waardevol gebied. De kaart Archeologische Aandachtsgebieden van de gemeente Utrecht geldt als onderlegger voor zowel de beschermde archeologische monumenten als de archeologisch waardevolle gebieden. Deze kaart is op haar beurt weer geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden van de provincie.

*In Lunetten is een aantal gebieden als **archeologisch waardevol** aangemerkt: de loop van de **Oud Wulverbroekse Wetering** en het **Oude Houtensepad** zijn aangemerkt als aanmeldingsgebied.*

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 bewoningssporen te verwachten.***

Een dubbelbestemming vergelijkbaar met de archeologisch waardevolle gebieden is voor de gebieden met een 'hoge trefkans' echter niet nodig."

Op de **plankaarten behorende bij het 'Bestemmingsplan Lunetten 2005'** is de strook 'archeologisch waardevol gebied / meldingsgebied' langs de **Oud Wulverbroekse Wetering in totaal 120 meter (!) breed**, gemeten uit de hartlijn van deze wetering elk **60 meter** ter weerszijden. Deze zone loopt in het noordoosten van de wijk Lunetten door tot tégen de spoorlijn Utrecht CS – Den Bosch. Op de **plankaarten bij dit vastgestelde 'Bestemmingsplan Lunetten'** is de strook 'archeologisch waardevol gebied / meldingsgebied' langs het **Houtensepad in totaal 20 meter breed**, gemeten uit het hart van de verharding. Het (fiets-)pad in het Beatrixpark (is het Houtensepad) is ca. **3,5 meter breed**.

Deze strook 'archeologisch waardevol gebied / meldingsgebied' eindigt tegen het zuidoostelijk talud van de Waterlinieweg. Aan de andere zijde van de Waterlinieweg is de Laan van Kovelswade. (Zie verder in deze tekst).

Het BOL gaat er van uit dat óók buiten de grenzen van het Bestemmingsplan Lunetten dezelfde argumenten en regels gelden, daar waar soortgelijke cultuurhistorische en archeologische omstandigheden bestaan binnen de bouwzone van het Tracébesluit 'Sporen in Utrecht' van 1 juni 2009.

Het is dus te verwachten en zéér aannemelijk dat er in het gebied van de zogenaamde 'Spoordriehoek' tussen de spoorlijnen Utrecht CS – Den Bosch en Utrecht CS – Arnhem, waar de voortzetting van de Oud Wulverbroekse Wetering is, tussen de kilometer-aanduidingen **3.4** en **3.5**, óók nog oude sporen van bewoning aanwezig kunnen zijn, mogelijk zelfs uit de Romeinse tijd. Datzelfde geldt tevens voor het gebied ten noordoosten van de spoorlijn Utrecht CS – Arnhem tussen de Oud Wulverbroekse Wetering en de Rijndijk: ook daar kunnen nog resten uit de Romeinse tijd aanwezig zijn of bewoningsresten uit latere perioden. (Zie verderop in deze tekst over de Oud Wulverbroekse Wetering).

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) nog oude bewoningssporen kunnen worden aangetroffen.

Dit is ter plaatse van de vroegere overweg in de spoorlijnen Utrecht CS – Den Bosch en Utrecht CS – Arnhem.

De Laan van Kovelswade en het Oude Houtensepad zijn de voortzettingen van het Houtensepad in het Beatrixpark in de wijk Lunetten.

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 Wulverbroekse Wetering dé hoofdstroom van de rivier de Rijn**. Men vermoedt het tracé van de Limesweg direct ten zuiden en ten westen van de **toenmalige** hoofdstroom: de Oud Wulverbroekse Wetering. Deze oude rivierarm liep noordelijk van het castellum 'Fectio' en kruiste daar de huidige rijksweg A12. De 'Plas Vechten' in het golfsterrein ten noorden van rijksweg A12 is vermoedelijk nog een onderdeel van deze oorspronkelijke rivierarm.

De Oud Wulverbroekse Wetering stroomt in het oostelijk gedeelte van de wijk Lunetten vanuit het zuiden – het Koppelpark – naar het noordoosten tot tégen de spoorlijn Utrecht CS – Den Bosch.

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. Pas in de latere tijd is de huidige Kromme Rijn de hoofdstroom geworden.

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 tekst in het Tracébesluit op bladzijde **80** – 2e kolom betreffende het aanvullend archeologisch onderzoek bij de Oude Mereveldseweg duidt daar ontegenzeggelijk op.

In de **Nota van Antwoord op de Zienswijzen m.b.t. het 'Ontwerp-Tracébesluit Sporen in Utrecht'** van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer staat naar aanleiding van de Zienswijze van het BOL van 11 juli 2008 bij **punt 16c** het antwoord:

"In het kader van de totstandkoming van het TB is archeologisch onderzoek uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Binnen dit archeologisch traject zijn keuzes gemaakt op basis van bodemversturende ingrepen en uitkomsten van het archeologisch onderzoek.

Deze keuzes zijn in samenspraak met het bevoegd gezag (Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten) en de Gemeente Utrecht tot stand gekomen.

Indien bij de werkzaamheden bij toeval archeologische resten worden aangetroffen dienen deze, conform de Monumentenwet 1988, artikel 53, lid 1, te worden gemeld bij het bevoegd gezag."

De Monumentenwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van de opgravingen. Het uitgangspunt hierbij is behoud in situ, dat wil zeggen op zijn plek in de grond, omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

Indien behoud in situ niet mogelijk is wegens ruimtelijke ontwikkelingen, zullen de archeologische waarden gedocumenteerd en ex situ behouden moeten worden. De kosten hiervan worden door de verstoorder betaald.

In de herziene Monumentenwet staat dat archeologische waarden een onvervangbaar onderdeel zijn van het culturele erfgoed en dat zij moeten worden ontzien bij de ontwikkeling van en besluitvorming over ruimtelijke plannen. Mocht bescherming onvoldoende of niet mogelijk zijn, dan dient het archeologisch erfgoed middels archeologisch onderzoek uit de bodem te worden gehaald.

Over de noodzakelijke randvoorwaarden als doorlooptijd van het onderzoek, dient met de veroorzaker van de verstoring overlegd te worden. De veroorzaker is namelijk wel verplicht om tijd en ruimte te gunnen voor de uitvoering van adequaat archeologisch onderzoek.

Om zeker te weten of er belangrijke archeologische vondsten verloren gaan, moet de bodem wel eerst onderzocht worden. Vroegtijdig archeologisch onderzoek vermindert de kans dat bij verstoring en het uiteindelijk gebruik van de bodem nog interessante vondsten worden gedaan. De kans op vertraging van de bouwactiviteiten als gevolg van een toevallige vondst wordt zo ook kleiner.

In de herziene Monumentenwet van 2007 worden de gemeenten, als het om archeologie gaat, als het bevoegde gezag aangemerkt. Het Rijk moet instaan voor het archeologisch belang van zijn 'eigen' projecten.

Bezwaar, inclusief toelichting van het BOL:

Het BOL maakt er bezwaar tegen dat het bevoegd gezag een vrijstelling ter zake heeft verleend, afgezet tegen de argumenten en de gebiedsdelen in de bouwzones van het Tracébesluit van 1 juni 2009, hierboven vermeld.

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

Het BOL is er niet gerust op dat er op de door het BOL genoemde locaties 'zeer omzichtig' zal worden gehandeld. De geplande werkzaamheden gebeuren met grote machines, en de mensen die deze machines bedienen kunnen niet altijd vanuit hun positie zien wat er op enige afstand van hen gebeurt. Daardoor kunnen waardevolle artefacten van vroegere bewoningssporen alsnog verloren gaan! Het BOL vindt dat er bij de uitvoering van de werkzaamheden hierboven beschreven een zeer nauw contact moet zijn met de archeologische dienst van de gemeente Utrecht, ook tegen de achtergrond van het voortschrijdend inzicht van dit moment.