

Trein zit op het goede spoor



Het treinverkeer heeft gisteren de middelste brug in gebruik genomen. De oude spoorbrug op de voorgrond wordt nog opgeknapt.

FOTO SEM VAN DER WAL

UTRECHT

WIM LANGEJAN

Om precies 05.12 uur gisterochtend reed de eerste trein over de nieuwe spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Utrecht. Tot opluchting van alles en iedereen die afgelopen weekeinde hard gewerkt hadden om dit mogelijk te maken.

Met dit eerste ritje is de laatste bottleneck in het spoor tussen Utrecht Centraal, Leidsche Rijn en Woerden opgelost - al moet er nog wel wat werk aan de oude spoorbrug worden verricht - en komt er een eind aan twee jaar werken aan de nieuwe spoorbrug, die tussen de Gele Brug en de oude spoorbrug ligt.

"Het is altijd spannend of alles is gelukt", zegt Judith Nijeboer, projectmanager van ProRail, als ze in alle vroegte in de trein naar Leidsche Rijn Centrum soepel de nieuwe brug passeert. Zonder een enkel hobbeltje. "Als je dan de eerste treinen ziet rijden, komt er een hoop energie en trots los."

Zwaar

Afgelopen weekeinde zijn de oude en de nieuwe sporen verbonden en is gewerkt aan het veiligheidssysteem. In de maanden ervoor is de brug, die in november op z'n plek werd gelegd, voorzien van betonplaten, een grindbed,

dwarsliggers en rails. De brug, die 'kaal' 3.000 ton woog, werd daardoor twee keer zo zwaar.

De vraag is natuurlijk wat de reiziger heeft aan al die inspanningen? Volgens Hessel Koster van de NS is de grote winst dat onnodig wachten voorbij is. "Intercity's en sprinters kunnen onafhankelijk van elkaar rijden. Die hoeven dus nooit meer op elkaar te wachten. De sprinter richting Gouda moet nu nog twee keer wachten (in Woerden en Gouda Goverwelle) om ingehaald te worden door een intercity, dat is dan niet meer nodig. Reizigers reizen dus sneller op dit traject, met minder kans op vertragingen", zegt Koster.

"En doordat er minder afhankelijkheden zijn, kunnen de treinen gelijkmatiger over het uur verdeeld worden, waardoor de wachttijd op de volgende trein afneemt."

De spoorverdubbeling maakt ook extra treinen mogelijk, als dat in de toekomst nodig blijkt te zijn. Koster: "We zijn vorig jaar op Leidsche Rijn van twee naar vier sprinters per uur gegaan. Voorlopig is dat voldoende. Als het aantal treinreizigers verder toeneemt, dan maakt deze spoorverdubbeling het inderdaad mogelijk dat er meer treinen gaan rijden. Maar dat is dus nog niet direct nodig."

De mooie, viersporige, toekomst laat nog wel even op zich wachten. Eerst moet de oude spoorbrug onderhanden worden genomen, zegt Nijeboer. "Die blijft tot en met de herfstvakantie buiten gebruik. We gaan de brug 25 centimeter opvijzelen om de doorvaarthoogte voor het scheepvaartverkeer te vergroten. Het spoor op de brug wordt vernieuwd en we gaan 'm voorzien van geluidswerende beplating, zodat het stiller wordt als

treinen passeren."

Herfstvakantie

In de herfstvakantie wordt negen dagen achtereenvolgend doorgewerkt. Tijdens die periode wordt het treinverkeer, ook op de nieuwe brug, stilgelegd. Hierna moet het hele project klaar zijn en rijden over de oude én over de nieuwe brug treinen.