

Uithoflijn wordt zichtbaar



FOTO MARNIX SCHMIDT



TEKENING AD



Projectleider Max van Asch van Wijck (l) en zijn assistent Jorick Straatman: planning nog op orde.

FOTO MARNIX SCHMIDT

Nog drie jaar en dan moeten de eerste passagiers de rit met de nieuwe Uithoflijn

WIM LANGEJAN

Het is alsof de sneltram naar De Uithof elk moment kan aankomen, zo 'af' is het nieuwe station Vaartsche Rijn al. De bordjes 'tram richting Uithof' en 'tram richting Utrecht Centraal' hangen al bij de trappen en de perrons zijn zo goed als klaar. Het ontbreken van tramrails in de betonnen bak maakt duidelijk dat de eerste sneltram nog een tijdje op zich laat wachten. Nog drie jaar, om precies te zijn.

Pas vanaf medio 2018 stopt de Uithoflijn bij de halte Vaartsche Rijn, na een drie minuten durend ritje vanaf Utrecht Centraal.

Met die drie jaar nog te gaan is er steeds meer te zien van het tracé van de nieuwe sneltram. Vooral tussen Vaartsche Rijn en de halte Galgenwaard. Hier ligt een lint van grijze kiezels, langs de begraafplaatsen Soestbergen en Kovelswade en onder de Waterlinieweg door.

Langste

Dit stukje tramlijn is meteen het langste deel zonder haltes en hier gaat de Uithoflijn zo'n 70 kilometer per uur halen. Bij de overgang met de Koningsweg komen daarom spoorbomen. „Puur voor de veiligheid,” zeggen Max van Asch van Wijck (63) en Jorick Straatman (28), respectievelijk projectleider en assistent projectleider bij de Uithoflijn.

Beginpunt van de nieuwe tramlijn is het toekomstige bus- en tramstation Utrecht Centraal Centrumzijde, waar nu bushalte 12 is. Eindpunt is het transferium op De Uithof, de P & R pal langs de snelweg. Daartussen is de Uithoflijn nog rijp en groen. Waar bijvoorbeeld de halte WKZ moet komen, ligt nu nog een flinke sloot.

Vanaf volgend jaar zal het hard gaan met de aanleg. Dan is de nieuwe busbaan langs de Dichterswijk (Dichtersbaan) klaar, aan de overkant van het spoor. Daardoor kunnen de meeste bussen verplaatst worden naar de westkant van het station en komt op het huidige busstation aan de centrumkant ruimte voor bouwwerkzaamheden die nodig zijn voor de nieuwe trambaan en de halte Utrecht Centraal Centrumzijde.

De aanleg van de nieuwe Dichtersbaan ligt op schema. Gelukkig maar, zeggen beide projectleiders, want daarmee is ook hun planning op orde. Alles hangt immers met elkaar samen in het drukke stationsgebied, zegt Van Asch van Wijck. „Het zijn allemaal dominosteentjes.”

Het stationsgebied mag dan een puzzel zijn, dat geldt niet minder voor De Uithof. Ook daar heeft iedere partij zijn belangen. „Het ziekenhuis wil niet dat er 's nachts gewerkt wordt, de universiteit wil graag dat in vakanties gewerkt wordt, de hogeschool wil geen werkzaamheden in de tentamenweek,” schetst Van Asch van Wijck.

Door rond de tafel te gaan met alle partijen is hij er uitgekomen en zijn nu goede afspraken gemaakt.

Echt gebouwd wordt er vooralsnog vooral in het stationsgebied. Daar wordt over de Van Sijpesteijkade een viaduct aangelegd voor trams én bussen. Die duiken vervolgens de Leidseveertunnel in om aan de stadskant van het spoor via weer een viaduct, langs het nieuwe Noordgebouw en onder het nieuwe stationsplein Oost naar de halte Utrecht Centraal Centrumzijde te rijden. De graaf- en heimachines zijn hier in volle actie.

Contrast

Het contrast met de rust langs bijvoorbeeld de Weg naar de Wetenschap is groot. Ook hier komt de tram langs. De halte Galgenwaard is nog een strook gras.

Nergens zijn spoorstaven te zien, maar vanaf 2016 verandert dat. Dan begint bouwer BAM met de daadwerkelijke aanleg van de spoorlijn. Deels op beton, deels op grind en op De Uithof komen de

spoorstaven in een laag rubber te liggen. Bedoeld om trillingen tegen te gaan. Trillingen die kwetsbare apparatuur op de universiteit en in de ziekenhuizen kan schaden.

Ook moet worden voorkomen dat de elektriciteit van de bovenleiding magneetvelden opwekt die apparatuur kunnen ontregelen. Vorig jaar zijn hiervoor op een stukje trambaan in Nieuwegein testen gedaan. De oplossing zit 'm in het dicht bij elkaar zetten van de palen voor de bovenleiding. „Door die korte afstand wordt steeds een klein elektrisch veld opgewekt en daarmee ook een klein magneetveld,” legt Van Asch van Wijck uit. „Ja, we gaan tot het gaatje om het allemaal goed te regelen.”

Even verderop duikt een nieuwe uitdaging op: over de Padualaan lopen twee 'overkluisingen', loopbruggen tussen gebouwen. Bussen kunnen hier probleemloos onderdoor, de sneltram niet. „Er is niet genoeg ruimte voor de bovenleidingen,” zegt Straatman. De oplossing? „We halen een stukje van de onderkant van de overkluisingen af.”

De Uithoflijn eindigt bij de P&R. Hier, pal langs de snelweg, komt ook de opstelplek voor zestien tramstellen, als die 's nachts niet rijden. Pal in het zicht van voorbijrazend verkeer. Mooie reclame voor de Uithoflijn, beaamt Van Asch van Wijck. „Niet meteen zo bedoeld, maar mooi meegenomen.”

un.reageren@ad.nl

, de sneltram naar de Utrechtse Uithof, maken. Rails ligt er nog niet en sommige haltes zijn nog een friscroen grasveld of sloot. Toch wordt er al hard gewerkt aan de nieuwe verbinding, die steeds zichtbaarder wordt in het landschap.