



Intercity's uit de richtingen Amsterdam (VIRM) en Gouda (treinstellen 4201 en 4014 als trein 1731 Den Haag C – Enschede) banen zich een weg over de vele wissels aan de noordzijde van Utrecht Centraal; 8 juni 2013.

Foto: Raymond Kiës.

DoorStroomStation Utrecht

Op 18 april maakte het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend dat er 270 miljoen euro wordt uitgetrokken ten behoeve van betere doorstroming, minder verstoringen en ruimte voor meer treinen op Utrecht Centraal.

HENRY VAN AMSTEL EN ERIC TERWOLBECK*

Staatssecretaris Mansveld, die dag op bezoek in Utrecht, verwoordde het aldus: 'Utrecht Centraal is het drukste station van Nederland. Wie van bovenaf naar het station kijkt, ziet een spaghetti van sporen. Door deze spaghetti te ontwarren geven we het treinverkeer meer ruimte. Zo kunnen reizigers tussen Amsterdam en Eindhoven en tussen Schiphol en Nijmegen straks nog vaker een trein pakken en neemt de betrouwbaarheid van dit spoorwegknooppunt toe'. Het aanpassen van de spoorweginfrastructuur op Utrecht Centraal maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit heeft als doel reizigers op de drukste trajecten in de Randstad en naar Arnhem/Nijmegen en Eindhoven in de toekomst 'spoorboekloos' te laten reizen. Het is de bedoeling dat alle reizigerstreinen uiteindelijk in een tien minuten-frequentie gaan rijden.

Het PHS heeft vier speerpunten:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad.
- Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer de ruggengraat vormt.
- Kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen.
- Toekomstvastе routestrategie spoorgoederenvervoer.

Het laatste speerpunt is gericht op de verbetering van de goederenassen Zuid (Kijfhoek – Venlo) en Oost (Elst – Oldenzaal). Ten behoeve van het reizigersvervoer zijn daarnaast vier corridors benoemd:

- OV SAAL: Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad;
- Alkmaar – Amsterdam – Utrecht – Den Bosch – Eindhoven;
- Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen;
- Schiphol – Leiden – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht – Breda – Eindhoven.

Het hiervoor benodigde investeringvolume is bepaald op vierenhalf miljard euro. Ondanks de bezuinigingsronde van het kabinet Rutte is het programma als zodanig niet aange-tast. Wel is de beoogde voltooiing van 2020 naar 2028 doorgeschoven, zodat het investeringsbedrag per jaar aanzienlijk is afgenomen.

Er wordt een groot aantal maatregelen voorzien die kunnen variëren van complete ombouw van emplacementen tot uitbreiding van opstel terreinen en reistijdverkorting. Boven-

**) Henry van Amstel en Eric Terwolbeck zijn werkzaam bij Movares en zijn leden van het projectteam VleuGel/DSSU.*



Rechts: Ook het ver uit de richting gelegen en in 2006 geopende station Amersfoort Vathorst maakt deel uit van het VleuGel-programma.

Een DDZ-trein staat als trein 5639 uit Utrecht Centraal klaar om de reis te vervolgen die in verband met werkzaamheden dit keer niet verder gaat dan Putten; 8 juni 2013.

Foto: Kars Cleveringa.

Links: de noordzijde van Utrecht Centraal, gezien vanuit een trein die uit de richting van Amersfoort het emplacement komt oprijden; 19 mei 2010.

Foto: Raymond Kiës.

dien zijn maatregelen benoemd ter voorkoming van effecten op de omgeving vanwege het toenemend aantal treinbewegingen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan geluid, trillingen, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Indien noodzakelijk worden stations aangepast om de te verwachten grotere aantallen reizigers op te kunnen vangen.

Op twee van de genoemde corridors ligt Utrecht Centraal. Dit station is met Amsterdam Centraal het drukste station van Nederland. Volgens een recente opgave van NS passeren dagelijks 165.000 reizigers het station, oftewel ongeveer zestig miljoen per jaar. Dit zal naar verwachting in 2020 zijn gestegen tot honderd miljoen en in 2025 tot 125 miljoen. Om deze reizigersstroom te kunnen faciliteren is een aantal projecten in uitvoering. De stationshal, ooit gebouwd om 35 miljoen reizigers per jaar te kunnen verwerken, wordt momenteel vernieuwd en tegelijkertijd aanzienlijk uitgebreid. In 2016 zal de geheel vernieuwde OV-terminal (OVT) gereed zijn en is de stationshal geschikt voor de verwachte reizigerstroom. Maar deze verbouwing zou slechts ten dele effectief zijn als niet ook het treinaanbod aanzienlijk zou worden verhoogd. Om dat te realiseren is een groot aantal maatregelen voorzien. Daartoe vinden, deels uitmakend van het spoorwegknooppunt Utrecht, op de emplacementen Noord en Zuid en ter plaatse van de perons de komende jaren omvangrijke werkzaamheden plaats. Zoals gebruikelijk is hiervoor een afkorting in het leven geroepen: DSSU, oftewel DoorStroomStation Utrecht.

VleuGel/RSS

Al een aantal jaren worden er rondom Utrecht spoorwegprojecten uitgevoerd. Dit gebeurt onder de naam VleuGel/RSS (Vleuten – Geldermalsen/Randstadspoor). Hiermee wordt beoogd de capaciteit op enkele toeleidende baanvakken te verhogen. Ook worden her en der nieuwe stations geopend en keervoorzieningen gebouwd zodat stoptreinen, die voorheen op Utrecht Centraal eindigden, elders kunnen keren. Dit leidt tot doorgaande treinen die dus op Utrecht Centraal minder schaarse en dus kostbare perroncapaciteit claimen. Het betreft de corridors Woerden – Geldermalsen/Tiel, Breukelen – Driebergen – Veenendaal (– Rhenen) en Utrecht – Amersfoort Vathorst. Bij de laatste corridor blijft de kering op een van de buurtsporen in stand.

Tot en met juni 2013 zijn de volgende deelprojecten in het kader van VleuGel/RSS opgeleverd:

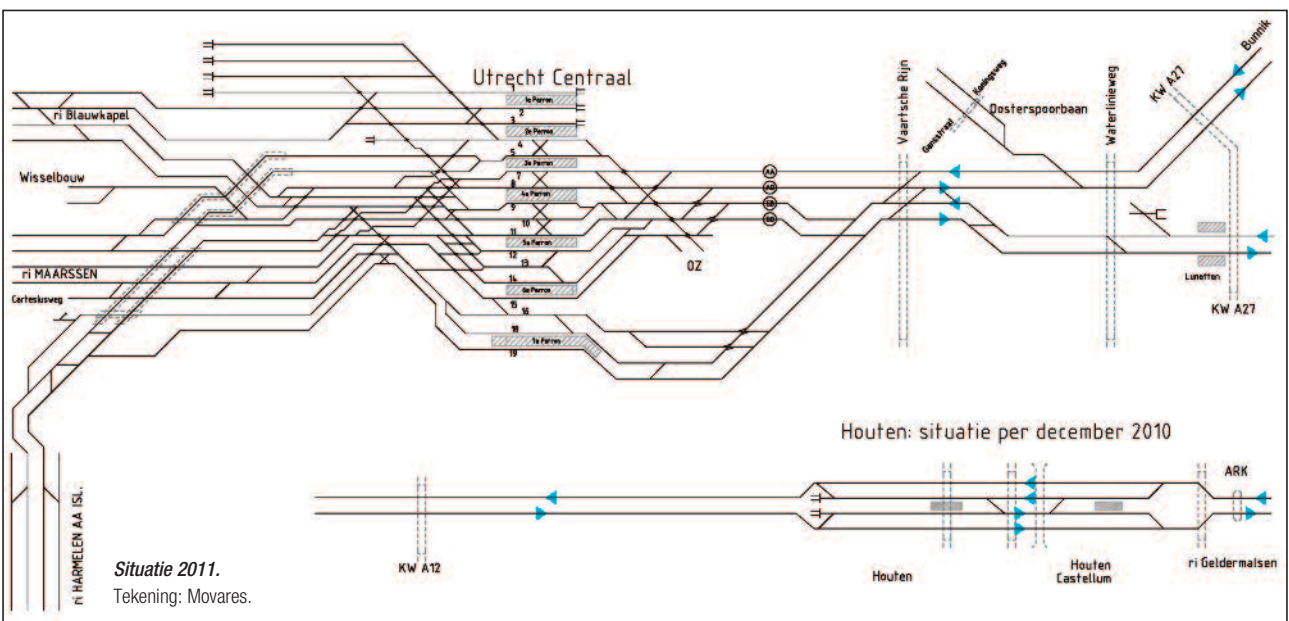
- halte Amersfoort Vathorst (2006);
- keervoorziening Veenendaal Centrum (2006);
- halte Tiel Passewaaij; (2007);
- halte Utrecht Zuilen (2007);
- keervoorziening Breukelen (2008)
- spoorverdubbeling Utrecht – Harmelen (2010), inclusief nieuw station Utrecht Terwijde en aansluitend op de vier-sporigheid Harmelen – Woerden;
- spoorverdubbeling Houten – Houten Castellum, inclusief nieuw station Houten Castellum (2010);
- keervoorziening Woerden Molenvliet (2013);
- halte Leidsche Rijn (2013).

Bovendien is de spoorverdubbeling Utrecht Zuid – Lunetten – Houten noordzijde, inclusief de vrije kruisingen bij Lunetten, alsmede de opening van station Utrecht Vaartsche Rijn in 2015 voorzien. Het laatste VleuGel-project, de spoorverdubbeling Utrecht – Amsterdam Rijnkanaal (richting Woerden), inclusief nieuwe brug, wordt rond 2017/18 voltooid. Door de jaren heen is een aantal stopplaatsen uit het oorspronkelijke programma afgevallen omdat de vervoersprognoses in relatie tot de hoge kosten te laag waren. Zo sneuvelde Utrecht Majella (tussen Utrecht Centraal en Utrecht Leidsche Rijn), Utrecht Lage Weide (tussen Utrecht Zuilen en Maarssen), Utrecht Oudenoord (tussen Centraal en Overvecht), Utrecht Koningsweg (tussen Utrecht en Bunnik), Maarssen Noord, Bilthoven West, Woerden Molenvliet, Amersfoort Koppel en Nijkerk Corlaer (de laatste overigens conform de wens van de gemeente Nijkerk). De ooit beoogde keervoorziening Geldermalsen bleek niet nodig; de stoptreinen rijden verder en keren in Tiel of op een van de Brabantse stations. Ook Nijkerk als mogelijke keervoorziening is uit het programma geschrapt.

Als al deze projecten gerealiseerd zijn, is een groot aantal knelpunten rondom Utrecht Centraal opgelost. Er zijn dan spoorverdubbelingen gerealiseerd tussen Woerden en Houten. De vrije kruisingen bij Lunetten maken conflictvrij kruisen van intercity's en stoptreinen mogelijk. Utrecht Centraal, inclusief de aansluitende emplacementen aan de noord- en zuidzijde, is hierbij op een uitzondering na (de



Een onverwachte bezoeker van halte Utrecht Zuilen, in 2007 in dienst gekomen als onderdeel van de spoorverdubbeling Amsterdam – Utrecht, was op 8 november 2009 diesellocomotief 2225 van de Stichting Museum Materieel Railion. Links in beeld nog een voormalige NS-locomotief: 'Sik' 335 staat bij het station om de herinnering levend te houden aan de fabriek van Werkspoor die op deze plek stond.
Foto: Raymond Kiës.





Utrecht Centraal, 27 mei 2013. Het middelste spoor 16 zal verdwijnen en hetzelfde geldt voor de beide goederenwachtersporen in de verte.

Foto: Henry van Amstel.

bij reizigers weinig populaire verlenging van het zevende perron) vrijwel ongewijzigd gebleven. Met de uitvoering van DSSU wordt ook het knooppunt zelf aangepakt. Utrecht Centraal is in de jaren negentig van de vorige eeuw voor het laatst ingrijpend gewijzigd. In het kort kwam het neer op de bouw van enkele vrije kruisingen aan de noordzijde, de viersporigheid naar Overvecht en de bouw van een zevende perron. Begin jaren 2000 heeft er nog een infrawijziging en een wisselvernieuwing op Utrecht noordzijde plaatsgevonden. Daarna is het een kleine tien jaar rustig geweest. De gestage toename van de aantallen treinen (op veel corridors uiteindelijk dus leidend tot zes intercity's en zes stoptreinen per uur) heeft ertoe geleid dat het emplacement kraakt in zijn voegen. Daar komt bij dat vooral op het noordelijke emplacement een groot aantal kwetsbare Engelse wissels was aangelegd. Deze hadden tot doel een vrijwel maximale bereikbaarheid van de perronsporen uit vrijwel alle richtingen te faciliteren. Zo is het bijvoorbeeld nog steeds mogelijk vanuit Amersfoort spoor 18 te bereiken.

De eisen

De eisen die door de verschillende *stakeholders* (ProRail, vervoerders, reizigers, ministerie, provincie en gemeente) zijn geformuleerd zijn in 2012 vastgelegd in de Klanteisenspecificatie. Een belangrijke eis betrof het robuust maken van de sporenlay-out omdat knooppunt Utrecht bekend staat om het hoge aandeel in treinvertragingen. Daarnaast werden door ProRail hoge eisen gesteld aan capaciteitstoename door snelheidsverhoging en korte opvolgtijden, naar Japans voorbeeld. De capaciteitsuitbreiding moet uiteindelijk leiden tot het kunnen verwerken van de vervoerstromen in 2020 zoals deze zijn gedefinieerd voor de diverse baanvakken rondom Utrecht (zie tabel). De vervoerscijfers zijn in het kader van DSSU grofweg vertaald in een zogeheten 6/6-model op een aantal corridors: Utrecht – Arnhem, Utrecht – Den Bosch, Utrecht – Amsterdam en Utrecht Amsterdam Zuid – Schiphol. De corridor Utrecht – Gouda voorziet in acht intercity's per uur plus tot Woerden de treinen richting Leiden. Overigens kunnen,

Veel discussie

Er is tijdens de uitwerking van de sporenlay-out van Utrecht Centraal veel discussie gevoerd over de reductie van het zeer grote aantal wissels. Zowel ProRail Verkeersleiding als de vervoerders (NS als de goederenvervoerders) konden zich uiteindelijk hierin vinden. Er is in het ontwerp hoge prioriteit gegeven aan robuustheid en beschikbaarheid. Een groot deel van de huidige verstoringen op het spoorwegnet wordt immers veroorzaakt door de vele wissels, waarvan een groot deel weinig blijkt te worden gebruikt. Na realisatie van DSSU zal het aantal verstoringen aanzienlijk afnemen, zo is de verwachting. De behoefte aan bijsturingmogelijkheden zal navenant verminderen.

Dat de huidige voorzieningen ten behoeve van goederenvervoer (enkele perronvrije doorrijdsporen en de goederenwachtersporen 16 en 17) eveneens verdwijnen, past in het betoog. Goederentreinen horen op Utrecht Centraal niet stil te staan. De beste manier om dit te regelen, is de noodzaak daartoe weg te nemen. Er blijft in de toe-

komst voor een goederentrein niet veel anders over dan door te rijden. Stoppen is geen optie en met lage snelheid door wisselstraten rijden al helemaal niet. DSSU moet zich uiteraard bewijzen, maar de verwachtingen zijn hoog gespannen. Het

doorstroombprincipe, zoals in Utrecht in aanbouw, zal ongetwijfeld een vervolg krijgen op andere locaties.

Noordzijde van Utrecht Centraal, 27 mei 2013.
Foto: Henry van Amstel.



Momenteel wordt er in het kader van het OVT-project gebouwd aan de verbreding van de perrons 1 en 2. Treinstel 480 staat als trein 5541 klaar om naar Baarn te vertrekken; 8 juni 2013.
Foto: Raymond Kiës.



mede vanwege de voorgenomen bezuinigingen, deze cijfers wijzigen of, in de treindienst, later gerealiseerd worden. Feit is dat DSSU ze mogelijk maakt.

Ten aanzien van het te verwachten goederenvervoer in 2020 zijn de volgende eisen geformuleerd:

De infrastructuur dient het goederenvervoer door Utrecht met een vervoersomvang van 5,8-10,4 miljoen ton per jaar te faciliteren: 5,4-9,9 miljoen ton/jaar in de relatie Breukelen – Geldermalsen en 0,4-0,6 miljoen ton/jaar in de relatie Amersfoort – Geldermalsen. De vertaling van deze vervoerstromen heeft geleid tot de eis dat de infrastructuur geschikt dient te zijn om één goederenpad per uur per richting Amersfoort – Utrecht Centraal – Geldermalsen te kunnen rijden. In de zwaardere corridor Breukelen – Geldermalsen zullen dat er twee per uur per richting zijn.

Veel cijfers... Om een beter beeld te krijgen van de grote aantallen is het aardig de toekomst op de corridor Utrecht Centraal – Geldermalsen te beschouwen. Er rijden hier dan zes intercity's, zes stoptreinen en maximaal twee goederentreinen per uur per richting. Weliswaar is het traject Utrecht Centraal – Houten Castellum tot vier sporen uitgebouwd, maar het overige gedeelte tot Geldermalsen dient het met de helft te doen. Plaatsen als Houten, Culemborg en Geldermalsen zullen maximaal 28 treinen per uur te verwerken krijgen. Het is duidelijk dat de sporen hier zeer zwaar belast zullen worden. Spooruitbreiding tussen Houten en Geldermalsen is in het verleden wel onderzocht maar inmiddels niet of nauwelijks meer aan de orde, of het moet het vrijleggen van de dienst Geldermalsen – Gorinchem door middel van een derde spoor ter hoogte van Tricht en een extra perron bij Geldermalsen betreffen. Om verstoringen op de corridor Utrecht Centraal – Geldermalsen beperkt te houden zou deze aanvulling een zeer verstandige zijn.

Ten aanzien van de perronsporen is de eis geformuleerd dat de treinseries vast perrongebruik krijgen. Treindiensten op alle reizigerscorridors dienen gelijktijdig en onafhankelijk

Prognose aantal reizigers per dag in 2020

baanvak	reizigers per dag
Utrecht – Arnhem	65.000
Utrecht – Den Bosch	100.000
Utrecht – Amersfoort	80.000
Utrecht – Hilversum	25.000
Utrecht – Amsterdam/Schiphol	125.000
Utrecht – Gouda/Leiden	110.000

van elkaar verwerkt te worden. Binnen een corridor dienen beide richtingen onafhankelijk en gelijktijdig te worden verwerkt. Hetzelfde geldt voor de goederencorridors. Alle perronsporen dienen rechtstreeks bereikbaar te zijn vanaf een van de drie opstelreinen: Zuid, Cartesiusweg of Landstraat (langs de sporen richting Amersfoort). Ten behoeve van uitwisseling van treinen dienen deze opstelreinen onderling bereikbaar te zijn met niet meer dan eenmaal kopmaken.

DSSU

De klanteisen hebben ertoe geleid dat de sporenlay-out van Utrecht Centraal, en dan vooral de aansluitende emplacementen, ingrijpend zal worden gewijzigd. Het ontwerp van DSSU gaat uit van eigen corridors met vast perrongebruik en bijsturing binnen de corridors. En zo lijkt het erop dat Utrecht Centraal een verzameling vrije baanhaltes naast elkaar zal worden, met minimale onderlinge verbindingen. Eventuele vertragingen en verstoringen dienen binnen de corridors te worden opgevangen zodat geen olievlekwerking over Nederland kan plaatsvinden. Hogere (tot 80 km/h) snelheden moeten sneller binnenkomen en vertrekken mogelijk maken. Verdichting van seinen moet leiden tot kortere opvolgtijden.

De goederentreinen die Utrecht Centraal dagelijks passeren, zijn vanwege hun lage snelheid een aanslag op de sporencapaciteit. Het is de bedoeling dat deze in de toekomst eveneens met 80 km/h door het station rijden. Stoppen in Utrecht is in principe niet meer aan de orde. De enkele goederenwachtsporen die nu nog nodig zijn in afwachting van een onbelemmerde rijweg, worden dan ook opgebroken. Hetzelfde geldt voor de nu nog bestaande perronvrije doorrijdsporen 10, 13 en 16. De vrijgekomen ruimte van deze drie sporen wordt gebruikt om enkele perrons te verbreden. De Engelse wissels dubbel tellend, beschikken de Utrechtse emplacementen gezamenlijk nu nog over tweehonderd wissels. Na voltooiing van DSSU zullen dit er nog zeventig zijn, waarbij een groot aantal ten behoeve van opstelreijn Zuid (OZ).

Fasering

De ombouw van Utrecht Centraal naar DSSU is een complexe opdracht. Niet alleen moeten vanuit vijf hoofdrijrichtingen treinen blijven rijden en halteren, tegelijkertijd vindt in Utrecht ook de ombouw van de stationshal plaats en is



de aanleg van de Uithoflijn in volle gang. De planning is dat de ombouw gaat plaatsvinden vanaf zomer 2013 tot eind 2015. In deze periode worden de bestaande sporen en wissels gesloopt en vervangen door een nieuwe sporenlay-out, wordt de bestaande wirwar van bovenleiding compleet vervangen en wordt een nieuwe beveiliging met aangepaste seinplaatsing in dienst genomen. Ten gevolge van de spoor-aanpassingen en de perronverbredingen worden de perrons drie tot en met zeven aangepast en de perrons zes en zeven, waar nog geen nieuwe kap aanwezig is, zullen worden voorzien van een nieuwe perronkap. Daarnaast wordt een compleet nieuw achtste perron gebouwd en aangesloten op de nieuwe OV-terminal. Dit jaar worden aanpassingen aan het zuidelijk emplacement doorgevoerd. Vanaf 2014 wordt de noordzijde van

Utrecht Centraal aangepast. Dat jaar zullen de wissels en bovenleidingdraden van te vervallen rijwegen al worden verwijderd om de ombouw tijdens treinvrije periodes te vereenvoudigen. De sporen en bovenleiding worden in nachtwerk en tijdens een beperkt aantal grote klappen gereed gemaakt om eind 2014 het nieuwe achtste perron aan te kunnen sluiten. Hiermee wordt de mogelijkheid gecreëerd om het zevende perron buiten dienst te nemen en om te bouwen naar de eindsituatie. Alle verwijderde infra wordt uit het bestaande beveiligingssysteem gehaald zodat deze langzaam wordt 'uitgekleed' tot het moment dat een nieuwe corridor in dienst wordt genomen waarbij de nieuwe beveiliging gefaseerd in dienst komt. Dat zal plaatsvinden vanaf begin 2015 waarbij de intercity-corridor Amsterdam – Den Bosch/Arnhem via de omgebouwde perrons drie en

Eindschema DSSU

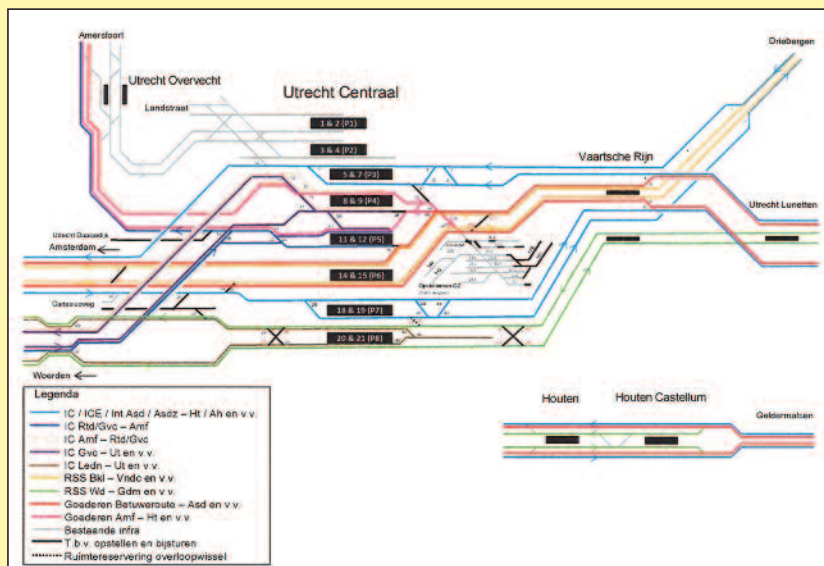
De lay-out van de buurtsporen 1-4 blijft grotendeels onveranderd inclusief de aansluiting op opstel terrein Landstraat. Wel worden momenteel in het kader van OVT de sporen 1, 2 en 3 opgeschoven en de perrons 1 en 2 (ter hoogte van de kopsporen) verbreed. Ook wordt overwogen om na 2015 de aansluiting op de buurtsporen eveneens te vereenvoudigen. In het kader van DSSU is dat vooralsnog niet aan de orde.

De sporen 5 en 7 langs het derde perron blijven in gebruik voor de intercity's Arnhem/ Den Bosch – Amsterdam, waarbij de Bossche treinen gebruik gaan maken van een van de *dive-unders* bij Lunetten. De andere *dive-under* wordt gebruikt voor de intercity's in tegenrichting. Hiervoor komen de sporen 18 en 19 langs het zevende perron beschikbaar. In beide gevallen zijn twee wisseloverlopen aan de zuidzijde van de perrons voorzien om met de spoorkeuze nog enige flexibiliteit te houden. De sporen 8 en 9 (langs het vierde perron) en

11 en 12 (langs het vijfde perron) zijn gereserveerd voor de aloude kerende Noord-oostverbinding. In een oogopslag is te zien wat deze kering voor Utrecht Centraal betekent. Indien dit niet nodig zou zijn geweest had wellicht één eilandperron volstaan. Nu zijn het er twee. In het verleden is wel eens gestudeerd op een andere stopmogelijkheid van de Noordoostverbinding op Utrecht Centraal (zonder te hoeven keren), maar nu is dit niet opnieuw onderzocht. Aan de noordzijde van de perrons zijn nog wel enkele wissels voorzien maar dit is een schijntje vergeleken bij de eindeloze rijen Engelse wissels die nu nog aanwezig zijn.

De sporen 14 en 15 (langs het zesde perron) zijn gereserveerd voor de stoptreinen op de corridor Amsterdam – Arnhem. Deze zullen in de regel rijden tussen Breukelen enerzijds en Ede-Wageningen of Veenendaal Centrum/Rhenen anderzijds. De nieuw te bouwen sporen 20 en 21 (langs een eveneens nieuw achtste perron) zullen worden gebruikt door de stoptreinen op de corridor Gouda – Utrecht – Den Bosch, alsmede de treinen naar Leiden. De stoptreinen zullen gebruikmaken van de keevoorziening Woerden Molenvliet en rijden naar Tiel of Den Bosch (en verder). De Leidse treinen keren op perron acht. Om de stop kort te kunnen houden is een *tailtrack*-spoor aan de zuidzijde voorzien.

Tekening: Movares.



Links: Eén van de drie opstel terreinen rond Utrecht Centraal is Landstraat waar plan V sinds december 2012 weer een vertrouwd beeld is; 8 juni 2013.
Foto: Raymond Kiès.



Rechts: DSSU maakt een eind aan het zeer lange zevende perron, zodat voor de reizigers met de stoptreinen in zuidelijke richting een eind komt aan een lange looproute die al tal van aansluitingen heeft voorkomen; 27 mei 2013.

Foto: Henry van Amstel.



Ter plaatse van de oude aansluiting Lunetten zijn dive-unders in aanbouw die een aantal kruisende bewegingen zal voorkomen. In de verte de bouwcransen van het in aanbouw zijnde stadskantoor naast Utrecht Centraal. SLT 2438 is als trein 7427 onderweg naar Rhenen; 8 juni 2013.

Foto: Raymond Kiès.

zeven worden aangesloten op de nieuwe sporen tussen Utrecht Centraal en Lunetten.

Na deze stap gaat het zesde perron buiten dienst en zal het worden omgebouwd naar de nieuwe situatie. Zodra dit gereed is, zal het in dienst worden gesteld als onderdeel van de stoptreincorridor Breukelen – Veendaal. Op dat moment zijn alle acht nieuwe sporen tussen Utrecht Centraal en Lunetten, inclusief de nieuwe vrije kruisingen bij Lunetten in dienst genomen.

In het najaar van 2015 zullen vervolgens in verschillende stappen de perrons vier en vijf worden omgebouwd naar de eindlay-out voor de intercity-corridor Rotterdam – Amersfoort. Eind 2015 zijn alle sporen omgebouwd en zal ook halte Vaartsche Rijn in dienst worden gesteld.

De eindsituatie

Het traject Utrecht Centraal – Lunetten wordt in de toekomst achtsporig. Tussen de stoptreinsporen naar Arnhem en Den Bosch komen de twee eilandperrons van halte Vaartsche Rijn te liggen. Na 2018 zullen ook de tramsporen naar de Uithof in dienst zijn en zullen er ter hoogte van deze halte dan tien sporen met drie perrons liggen. Vaartsche Rijn ligt een krappe kilometer van Utrecht Centraal verwijderd. Met enige moeite zal een perron van het ene

station vanaf het andere zichtbaar zijn. Toch zijn de verwachtingen van Vaartsche Rijn hooggespannen. Reizigers uit oostelijke of zuidelijke richting met bestemming Uithof kunnen er op de tram overstappen zonder Utrecht Centraal daarmee te belasten. Daarnaast krijgt Utrecht een tweede station op geringe afstand van de binnenstad.

Als DSSU gereed is, zal de exploitatie van Utrecht Centraal wezenlijk zijn veranderd. Het reduceren van het aantal wissels met tweederde heeft verstrekkende gevolgen voor bijsturingmogelijkheden. Het lijkt er bijna op alsof Utrecht Centraal een verzameling vrije baanhaltes naast elkaar zal worden. Alles is erop gericht treinen zo snel mogelijk te laten binnenkomen, zo weinig mogelijk te laten keren en zo snel mogelijk weer te laten vertrekken. Doorgaande goederentreinen krijgen geen stopgelegenheden meer. Ze rijden immers op vastgestelde corridors waarbij het van het grootste belang is dat ze zo snel mogelijk Utrecht Centraal voorbij rijden. Stilstaan of zelfs maar afremmen tot lage snelheden zou immers meteen tot capaciteitsproblemen voor opvolgende treinen leiden. Dicht op elkaar staande seinen dienen korte opvolgtijden mogelijk te maken zodat perronsporen zo kort mogelijk worden belast door doorgaande treinen.