



VLARK

Mede door de aanleg van nieuwbouwwijk Leidsche Rijn voldeed de bestaande treinverbinding niet langer. VLARK is een spoorverhoging en verdubbeling tussen Vleuten en het Amsterdam Rijnkanaal. De nieuwe sporen zorgen voor een soort metro dienstverlening om Leidsche Rijn beter met Utrecht te verbinden.

Van Hattum en Blankevoort



een **VolkerWessels** onderneming

Er werden 16 spoorviaducten aangelegd, variërend in lengte van 20 tot 250 meter. Nu ligt er een snelle en directe verbinding tussen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn. Van Hattum en Blankevoort was penvoerder van dit project, dat onderdeel uitmaakte van Randstadspoor. Ook was zij verantwoordelijk voor de ruwbouw van drie stations: Vleuten, Terwijde en Leidsche Rijn, de aanleg van drie grote duikers en de plaatsing en verwijdering van twee tijdelijke stalen bruggen over de A2, met een lengte van circa 70 meter.

Opdrachtgever: ProRail
Plaats: Vleuten/Leidsche Rijn en Terwijde
Start bouw: november 2005
Oplevering: juli 2010
Contractvorm: UAV-gc op basis van Systems-Engineering

Uitvoering

Het project is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase, van 2005 tot november 2007, werd het nieuwe spoor verhoogd naast het oude spoor gebouwd. Het oude spoor bleef in deze fase in gebruik. In de tweede fase, november 2007 tot juli 2010, werd het treinverkeer verplaatst naar het nieuwe spoor, waarna het oude spoor is verwijderd.

Innovatie

Aan het begin van de tweede fase voegde ProRail nog een extra kunstwerk toe; als ontsluiting voor de beoogde 'Belle van Zuylen', een 262 meter hoge toren. Het spoor mocht maar één weekend buitendienst gesteld worden. Het kunstwerk is hierom volledig naast de spoorbaan opgebouwd. De twee delen, die ieder 2000 ton wogen, zijn vervolgens in één weekend ingereden.

Dit extra kunstwerk (XKW) was voor Van Hattum en Blankevoort een uitgelezen kans om de principes van projectmatigwerken in de praktijk te brengen. Het ontwerp werd uitgewerkt in de bouwkeet, waarbij er een grote interactie was tussen ontwerp, werkvoorbereiding en uitvoering.

Omgeving en communicatie

Om de omgeving zo min mogelijk te belasten, zijn de meeste viaducten uitgevoerd met voor- en nagespannen prefab-liggers. Ook is er op bepaalde punten gekozen voor een Casing boorpaal in plaats van een te heien prefab betonnen paal. Boren in plaats van heien geeft duidelijk minder overlast voor de omwonenden. ProRail gaf tijdens dit project in samenwerking met de gemeente Utrecht geregeld informatie over de voortgang en mogelijke overlast van het project. Van Hattum en Blankevoort leverde hiervoor de benodigde informatie.



2



3



- 1 (voorzijde) Station Vleuten
- 2 kunstwerk naast het spoor gebouwd
- 3 in één weekend ingereden