

Sneltram Utrecht

Bijlage bij NVBS Actueel, april 2025

De sneltram heden ten dage naar Nieuwegein / IJsselstein enerzijds en Centraal Station / Uithof anderzijds is alweer geruime tijd een bekend gezicht in de vierde stad van Nederland. Maar in de zestiger jaren was er geen tram (meer). Daar kwam verandering in. Hoe dat proces zich voltrokken heeft, laat zich in een groot aantal artikelen weer eens nalezen.

Aanleiding voor de aanleg van de sneltram was het volgende krantenbericht op 11 november 1969.



In dezelfde editie van het Utrechts Nieuwsblad stond ook:

Sneltram enige goede oplossing

(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT, dinsdag — In het structurplan Nieuwegein wordt de grootst mogelijke aandacht besteed aan het verkeers- en vervoersprobleem. De samenstellers merken op, dat de duidelijke gebondenheid van de nieuwe stad aan de Utrechtse agglomeratie voor het verkeer en vervoer bijzondere konsekwenties heeft en dat bijgevolg het vervoerssysteem in Nieuwegein een onderdeel vormt van het vervoerssysteem binnen de gehele agglomeratie.

In het nieuwe woon- en werkgebied, zo wordt opgemerkt, zullen de radiaal, d.w.z. op het hart van de stad Utrecht gerichte vervoersstromen de meest intensieve zijn en het zal noodzakelijk wezen deze op te vangen in een hoogwaardig vervoersstelsel van grote capaciteit.

Uitgaande van het geprojecteerde inwonertal, de omvang der beroepsbevolking en de aard van de werkgelegenheid en rekening houdend met wat de ervaring te zien geeft in een overeenkomstige situatie, komen de samenstellers van het plan tot de conclusie dat gerekend moet worden met een vervoersaanbod van 8.000 personen in één richting tijdens de spitsuren.

Dit vervoersaanbod zal worden afgewikkeld zowel met privévervoermiddelen als door middel van openbaar vervoer. Dat echter het laatste

een zéér belangrijke rol zal spelen staat voor de ontwerpers van het structuurplan vast.

Bij een onderzoek naar de verschillende mogelijkheden van openbaar vervoer laten de samenstellers van het structuurplan Nieuwegein een metro buiten beschouwing omdat de agglomeratie Utrecht vooralsnog te klein van omvang zal zijn om een dergelijk vervoerssysteem te exploiteren. Van de drie overblijvende mogelijkheden — regionale spoorweg, sneltram of autobus — achten zij de sneltram de geschikste.

Géén spoorlijn

Een spoorweg door Nieuwegein achten zij voor de sneltram géén alternatief. De lijn zou, in verband met de aanwezige wegen en vooral kanalen als hoogspoor moeten worden uitgevoerd. Dat zou aanvullend busvervoer noodzakelijk maken en van vervoers-

comfort (snel, gerieflijk, direct) zou geen sprake meer zijn. Naar hun mening is er géén aanleiding om het tracé van de toekomstige spoorlijn Utrecht-Breda door de stad Nieuwegein te leiden.

Het zet mensen aan het denken. Hoe moet je een sneltram inpassen in de stad Utrecht, via welke verbindingen / wijken moet de nieuwe stad met de Muntstad worden verbonden? Ook het Amsterdam Rijnkanaal vormt een barrière, die genomen moet worden. Eén van die mensen, met een visie op dit gebied, is A. Boes, Utrechenaar en duidelijk verstand van zaken. Hij zet zijn plannen op papier en publiceert zijn ideeën in het Utrechts Nieuwsblad al in 1965. Zonder drukfouten gaat het niet.

Sneltram dé oplossing

GEDEELTE VAN TRAMNET BIJ VOORKEUR ONDER DE GROND

UTRECHT, zaterdag. — Een sneltram, die Utrecht in de richting oost-west en noord-zuid doorkruist en de stad in de toekomst kan verbinden met de satellietstad Doorslag, Loosdrecht, De Bilt-Bilthoven en Bunnik, zal een oplossing betekenen voor de vervoersmisère en de overvoering met auto's in Utrecht. Dit is de mening van de heer A. D. H. Boes uit Utrecht, een overtuigd voorstander van massaal vervoer per rail.

Een deel van het sneltramnet zou bij voorkeur ondergronds moeten worden gebracht en een groot centraal overstapstation zou ter hoogte van het Vredenburg gevestigd kunnen worden.

De heer Boes is bij zijn plan uitgegaan van de volgende feiten.

De binnenstad is — zoals de politie heeft verklaard — op de apitsuren overvol. De verwachting is, dat het aantal auto's nog zal verdubbelen en dan zal de chaos een feit zijn geworden. Tenzij voor een radicale oplossing wordt gekozen. Die is er, zo betoogt de heer Boes, „Alleen railvervoer zal een totale verkeerschaos voorkomen.” In dit verband wijst hij op de Amsterdamse lijn 17 die over vier à vijf kilometer geheel over eigen baan naar Osdorp rijdt. En in Texas, in Fort Worth, heeft een groot warenhuis een ondergrondse tram naar een parkeerterrein buiten de stad aangelegd. Het succes was groot, te meer daar de tram dag en nacht en geheel gratis rijdt. Dit voorbeeld zal worden nagevolgd door de universiteit van Ohio, waar men grote parkeerproblemen heeft.

In Nederland zijn er al plannen voor sneltrams in Amsterdam (naar Amstelveen); Rotterdam (naar Schiebroek) en Den Haag (naar Zoetermeer).

• Te optimistisch

De heer Boes noemt het plan van de heren Van Piggelen c.s. belangrijk, want het heeft het Utrechtse publiek laten zien, dat een moderne tram zeer waardevol is. Hij vindt het echter te „optimistisch-trammologisch”, omdat de

afstanden in Utrecht-zelf te klein zijn om automobilisten, bromfietzers en wielrijders naar het openbare vervoer te kunnen trekken.

Hij ontwierp daarom zijn sneltramplan. Uitvoering daarvan zal volgens hem zonder enige twijfel tot gevolg hebben, dat de forensen hun particuliere vervoermiddelen thuis laten om gebruik te maken van de sneltram. De dienstregeling van dit vervoermiddel zal dank zij de vrije baan, punctueel kunnen verlopen en de snelheid zal zeer hoog kunnen zijn. In Chicago haalt een sneltram 104 km/u.

Het schematische plan, dat hij ontwierp, voorziet in een vervoer van de Rooseveltlaan, via de Weg der Verenigde Naties, de Rechte lijn en het Wilhelminalpark naar het Universiteitst centrum „De Uithof”. Daar kan de lijn zich in een later stadium splitsen naar De Bilt-Bilthoven en Bunnik. In het Wilhelminalpark is een aftakking te maken naar de Lunetten.

Van de satellietstad Doorslag bij Vreeswijk, die beslist een railverbinding met Utrecht nodig zal hebben, gaat de zuid-noordverbinding via Jutphaas, naar het Europaplein, vandaar via Rijnlaan, Croeselaan, Vredenburg, Catharijnesingel, Amsterdamsestraatweg en Marnixlaan naar Overvecht en later naar Loosdrecht.

Het gedeelte van de verkeerscirkel op de ontmoeting van Croeselaan en Graadt van Roggenweg naar het Wilhelminalpark zou bij voorkeur ondergronds moeten worden aangelegd.

Ook het gedeelte Vredenburg-Marnixlaan zou ondergronds moeten worden gebracht.

• In korte tijd

Het plan is naar de mening van de heer Boes op betrekkelijk korte tijd te realiseren. Op een deel van de trajecten zou zo spoedig mogelijk kunnen worden gereden, terwijl tegelijkertijd een begin kan worden gemaakt met de werkzaamheden ten behoeve van de ondergrondse trajecten.

Plaatsen voor remises zijn, zo betoogt de heer Boes, gemakkelijk te vinden in de omgeving van de Socratesbrug en/of de Vechbrug bij de Marnixlaan.

Uiteraard zijn de eindpunten Loosdrecht, Bilthoven, Bunnik en Doorslag in dit plan bedoeld voor een later tijdstip.

Op de lijn naar Jutphaas/Doorslag kunnen enkele korte gedeelten zo nodig enkelsporig zijn (begin Croeselaan en Rijnlaan). Omdat de sneltrams punctueel kunnen rijden behoeft dit geen bezwaar te zijn. Bovendien kan beveiliging geschieden door lichtseinen. Enkele vrije kruisingen zouden kunnen worden beveiligd door ahobs. Dat geschiedt ook in Chicago, waar een op 20 april van dit jaar heropende sneltramlijn naar de voorstad Skokie een groot succes is geworden.

Straks, als het tweede Stationsplein er is, kan het thans bestaande plein worden gebruikt voor aanvullende en intercommunale buslijnen, zoals bijv. in Arnhem en Nijmegen geschiedt. Het plein-West aan de Croeselaan kan dan uitsluitend voor de sneltram worden gereserveerd, met perrons enz.

• Rijkssteun

En nu hoopt de heer Boes, dat men zijn plan niet zonder meer zal afwijzen of met een schouderophalen ter zijde leggen.

„Natuurlijk is het heel gemakkelijk om met bezwaren tegen het sneltramplan te komen. Men zal zeggen: het is te duur. Maar dan zal het goed zijn, dat de bevoegde instanties zich — evenals Amsterdam, Rotterdam en Den Haag onlangs hebben gedaan — tot de regering zullen wenden om steun. Ook in het buitenland wordt dit thans gedaan en zo werd bijv. in de Ver. Staten een „Mass Transportation Act” uitgevaardigd, op grond waarvan voor het uitvoeren van kostbare verkeersplannen, waaronder in de eerste plaats het aanleggen van sneltramlijnen, financiële steun kan worden verleend.”

• Goedkoper

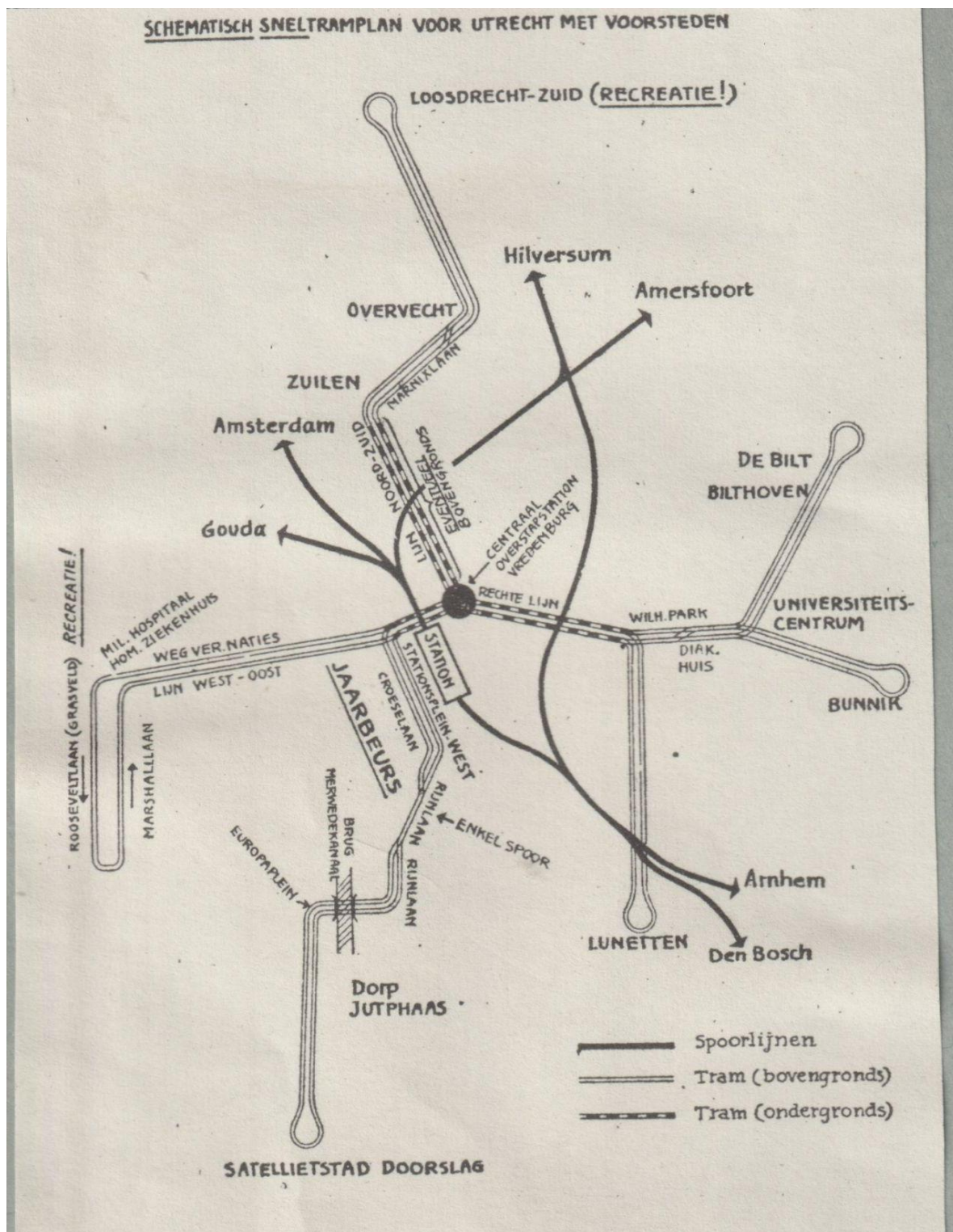
Alhoewel minder gewenst, zou het — om de kosten te drukken — ook mo-

gelijk zijn, het gehele sneltramnet bovengronds te houden en wel als volgt:

Dubbel spoor: 1 verkeerscirkel Graadt van Roggenweg-Neude; 2 Vredenburg-Omloop en enkel spoor: 1 Lange Jansstraat-Rechte lijn-Wilhelminalpark en terug via Biltstraat-Voorstraat. Uiteraard vooronderstelt dit invoering van éénrichtingverkeer voor Nachtegaalstraat (richting oost-west) en Biltstraat (richting oost-west); 2 Omloop-Laan van Chartreuse (zuid-noord) en Marnixlaan-Royaards v. d. Hamkade-Omloop (noord-zuid).

Maar de heer Boes acht het veel beter om vast te houden aan een gedeeltelijk ondergrondse sneltram. Dan zal het mogelijk zijn massaal railvervoer snel en punctueel te verwezenlijken.

„Utrecht spiegele zich zacht en wel — naast Amsterdam — aan steden als Antwerpen, Gent, Esser. Stuttgart, Brussel enz., waar eveneens de tram in de binnenstad ondergronds wordt gebracht. Ook voor onze stad moge gelden: goed voorbeeld doet goed volgen”.



Op 23 oktober 1965 verschijnt er een artikel in het UN, waarin melding wordt gemaakt van de bespreking van plan Boes in de gemeenteraad.

TRAMMETRO bepleit met een centraal overstappunt onder het Vredenburg

(Van een onzer verslaggevers)
UTRECHT — Krijgt de stad Utrecht in de toekomst een „trammetro”? In het plan-Boes, thans voorgelegd aan de Utrechtse gemeenteraad, wordt voorzien in de aanleg van een noord-zuid en een oost-west sneltramlijn met een centraal overstappunt, dat bij voorkeur onder het Vredenburg zou moeten worden aangelegd.

Verkeersdeskundigen in binnen- en buitenland zijn het er over eens: de ontwikkeling van het moderne verkeer stelt 'n stadsbestuur voor schier onoplosbare problemen, tenzij men drastisch ingrijpt en verouderde begrippen als zou een tram niet meer in deze tijd passen, laat varen.



zijn een dergelijk naar veler begrippen revolutionair plan ineens uit

UIT DE HISTORIE: de poarde-tram op de Lucasbrug omstreeks

Maar op 25 mei 1967 heeft de provincie Utrecht duidelijk een andere visie op het ov in de provinciehoofdstad en haar satellietsteden.

Railvervoer in grootstad Utrecht

Utrechts nwsblad 25/5 '67
(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT — Gedeputeerde Staten van Utrecht hebben vannmiddag de nota „Oog op Utrechts toekomst” gepubliceerd. Het is een werkstuk, waarin is vervat een groot aantal ideeën, verlangens en verwachtingen voor de komende decennia. Het is de visie van het provinciaal bestuur van Utrecht op de nabije toekomst, tot het jaar 2000. In het oog springen de plannen om binnen het stedelijk gebied in en rond de stad Utrecht voor het openbaar vervoer van railverbindingen gebruik te maken. Het huidige spoorwagwet is daartoe ontoereikend. Daarom zal worden gestreefd naar een eigen railstelsel, dat verakt wordt uit de stad Utrecht naar Zeist, Nieuwegein en Schalkwijk.

De provincie stelt zich sekerp op tegenover het idee van de centrale overheid om Utrecht uit te breiden in de richting van het fruitteelgebied rond Houten. Utrecht wil naar het zuiden, naar Nieuwegein (Jutphaas en Vreeswijk) en naar Schalkwijk.

De minister heeft nu ook de plannen op 5 mei op tafel liggen. We zijn ondertussen ruim 6 jaar verder!! maar maakt geen haast. Bovendien kijkt hij al verder: de aanleg. Wie gaat dat doen en.. wie kan dat?

Minister belooft: 5-7-1973

Uitstel van besluit over raillijn naar Nieuwegein duurt voort

(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT, donderdag — Het uitstel, dat gemoeid zal zijn met enkele nadere studies over de wijze, waarop de raillijn van Utrecht naar Nieuwegein het best kan worden aangelegd, zal van zo kort mogelijke duur zijn. Dat is de essentie van de afspraken, die op het ministerie van verkeer en waterstaat gemaakt zijn tijdens het daar gevoerde overleg tussen vertegenwoordigers van de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein en de Nederlandse Spoorwegen met minister Westerterp.

Nog geen dag erna:

Minister wil snel besluit lijn Utrecht-Nieuwegein

Van een onzer verslaggevers

6-7-73

DEN HAAG — De regering wil haast maken met het nemen van een beslissing over de aan te leggen railverbinding tussen de gemeente Utrecht en de toekomstige satellietstad Nieuwegein.

Nadat de plannen van Utrecht om in Houten een satellietstad te bouwen waren gewijzigd en Nieuwegein de bevolkingsoverloop van Utrecht moest gaan opvangen, werden de gemeenten Vreeswijk en Jutphaas samengevoegd tot Nieuwegein. Vanaf die tijd dateren de plannen om een railverbinding aan te leggen. De eerste plannen waren afkomstig van de gemeente Utrecht wilde een soort sneltramverbinding met relatief licht materieel, waarvan de kosten ongeveer 65 miljoen gulden zouden moeten bedragen.

De Spoorwegen waren het daar niet mee eens en brachten een plan ter tafel, dat erop neer kwam dat vanaf de oostzijde van het Utrechtse Centraal Station een lijn voor zogenoemd stads-gewestelijk materieel zou worden aangelegd. Dit materieel is aanzienlijk zwaarder en duurder, terwijl ook de baan duurder wordt.

Minister Westerterp van verkeer en waterstaat heeft nu gesproken met de vertegenwoordigers van de betrokken instanties, te weten de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein (waarheen de lijn later zou moeten worden doorgetrokken), de provincie en de NS. Besloten is dat door drie werkgroepen zo snel mogelijk zal worden bestudeerd, wat de beste oplossing is, een sneltram, een semi-metro of een stadsgewestspoor en of een oostelijk tracé via Lunetten of een westelijk via het Kanalenland zal moeten



Minister Westerterp

worden gekozen. Ook op de vraag wie deze lijn zal moeten exploiteren zal worden ingegaan. Er zijn afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat de verdraging die deze studies met zich meebrengt, tot een minimum wordt beperkt.

*Drie werkgroepen gaan
een drietal mogelijkheden bestuderen*

NIEUWEGEINLIJN MOET GOEDKOPER

(van een onzer redakteuren)

Minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat wil een goedkopere opzet van de railverbinding Utrecht-Nieuwegein. De geraamde f 225,— tot f 250,— miljoen die deze nieuwe lijn moet kosten, maken het de minister op dit moment onmogelijk een positieve beslissing te nemen.

Dat heeft de bewindsman begin deze maand gezegd tijdens een gesprek met vertegenwoordigers van NS, de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein.

Minister Westerterp, die — evenals zijn kollega Gruyters van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening — spoedig tot een beslissing wil komen, heeft drie werkgroepen, waarin alle betrokken partijen zijn verte-

genwoordigd, opdracht gegeven een drietal studies te verrichten:

— een gelijkvloerse aanleg van de lijn, waarbij de ligging ter hoogte van de wijk De Batau in Nieuwegein een knelpunt vormt;

— een sneltram-exploitatie via het aangemelde tracé, dus via Lunetten;

— een tracé dat via het Kanaleneiland Utrecht binnenkomt in geval voor een sneltram-verbinding gekozen wordt.

Deze studies dienen op 1 november gereed te zijn, waarna de Rijks Planologische Commissie een advies uitbrengt. Daarna kan de regering een beslissing nemen.

(Zie ook pagina 7)

**De volgende Koppeling
verschijnt op 3-8'73**

Tegelijk geeft minister van Verkeer & Waterstaat een schot voor de boeg:

Minister Westerterp ziet niets in raillijn via Lunetten
THOUW 19 juli 1973

Spoorlijn Nieuwegein voorlopig van de baan

UTRECHT — Welke beslissing ook zal worden genomen, vast staat dat er voorlopig niet veel terecht zal komen van de jarenlang bestaande plannen een railverbinding Utrecht-Nieuwegein aan te leggen. De zaak wordt door Den Haag op de lange baan geschoven. Minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat heeft gezegd, dat een tracé via de wijk Lunetten en aanleg van de raillijn in Nieuwegein op een viaduct 'hoogst twijfelachtig' genoemd moet worden. Als er een railverbinding komt zal dat een verbinding via het Kanaleneiland zijn.

Utrecht heeft vroeger ook gespeeld met de gedachte de zo noodzakelijke railverbinding via de wijk Kanaleneiland aan te leggen. Na een uitvoerig onderzoek dat vorig jaar werd afgerond spraken de Gemeenteraden van Utrecht en Nieuwegein, GS van Utrecht, de Kringraad Midden-Utrecht en de Commissie Verkeer en Vervoer Midden-Utrecht zich uit voor een Lunetten-tracé.

Daarbij speelde een rol dat zo'n verbinding goedkoper zal zijn omdat gebruik kan worden gemaakt van de bestaande NS-infrastructuur.

De vorige minister van Verkeer en Waterstaat schreef eind mei een brief aan de Gemeenten Utrecht en Nieuwegein en de NS, waarin hij ook zijn twijfels uitsprak over de railverbinding. De minister verzocht de betrokkenen medewerking te verlenen aan een onderzoek waarbij wordt nagegaan of de aanleg van de railverbinding goedkoper kan dan is becijferd. Met name dacht hij aan besparingen bij de aanschaf en het onderhoud van materieel, de beveiliging, de energievoorziening en de exploitatie. Verder vroeg hij de mogelijkheden van een tracé via het Kanaleneiland in Utrecht nader te analyseren.

MINISTER CONTRA GS

Het eerste verzoek vinden degenen die zich bezighouden met de raillijnplannen redelijk. Maar opnieuw

een onderzoek in te laten stellen naar de mogelijkheden van een Kanaleneiland-tracé vond men 'weinig zinvol' omdat dit vorig jaar reeds is gedaan. GS van Utrecht hebben dit onlangs namens alle overleegpartners aan de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat laten weten. De minister houdt echter voet bij stuk en volgt het denkpatroon van zijn voorganger. Er zit zodoende weinig anders op dan de minister zijn zin te geven en opnieuw te laten onderzoeken wat de mogelijkheden en kosten zijn van een Kanaleneiland-tracé. Het onderzoek zal binnenkort beginnen.

Los van de uitspraken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Stichting Weg in Den Haag de geplande railverbinding Utrecht - Nieuwegein 'te grootschalig' genoemd. De Stichting zegt dat het verstandiger zou zijn in plaats van een railverbinding een sneltram te laten lopen tussen Utrecht en Nieuwegein.

Zo'n sneltram zou dan de beschikking moeten krijgen over een eigen vrije baan. Een sneltram voldoet beter in de regio dan een treinverbinding. Een sneltram kan zonder veel kosten van veel meer halteplaatsen worden voorzien.

De Tweede Kamer begint ongeduldig te worden. We zijn ondertussen weer een half jaar verder.

Vragen over raillijn naar Nieuwegein

24-11-73

DEN HAAG, zaterdag. — De Kamerleden Van Zeil (kvp) en Van der Doef (PvdA) hebben de regering schriftelijk gevraagd op welke termijn de beslissing over de raillijn Utrecht—Nieuwegein—IJsselstein genomen zal worden.

De Kamerleden verzoeken de minister van verkeer en waterstaat een rapport over tracé, al of niet gelijkvloers zijn van het tracé, materieel, kosten en exploitatieresultaten per omgaande in het bezit te stellen van de besturen van de provincie Utrecht en van de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. Zij kunnen zich dan spoedig gaan voorbereiden op de komende besprekingen over deze voor de regio zo belangrijke zaak. Genoemd rapport had onstreeks 1 november van dit jaar gereed moeten zijn.

De studiegroepen zijn eruit:



Utrecht en andere randgemeenten krijgen hoog bezoek van VVD Kamerleden, die nu met eigen ogen willen zien, waarover ze eigenlijk beslissen. Het zijn de heren De Boer, Koning en **Mevrouw Smit Kroes** (onthoud die naam). Grappig is, dat Kamerlid de Boer ook De Beer wordt genoemd.

VVD-KAMERLEDEN OP KORT WERKBEZOEK IN NIEUWEGEIN:

„Raillijn via Lunetten moet er nu komen”

di 22-1-74

(Van een onzer verslaggevers)

NIEUWEGEIN — De Tweede-Kamer-fractie van de VVD staat achter een snelle realisering van een railverbinding tussen Utrecht en Nieuwegein via het Lunettentracé. Zij heeft voorkeur voor het zogenaamde sprinter-type dat een investering vergt van rond tweehonderd miljoen gulden.

De VVD zal bij de begrotingsbehandeling in de commissie van Verkeer en Waterstaat, begin februari, dit standpunt meer „geharnast” kunnen verdedigen na het bezoek dat de delegatie maandagmiddag aan Nieuwegein heeft gebracht.

Volgens Kamerlid De Beer is de problematiek van Nieuwegein, waarvan men globaal op de hoogte was, na dit bezoek op details verduidelijkt en zijn veel cijfers scherper naar voren gekomen. Vooral ten aanzien van stagnerende woningbouw en de railproblemen nu de beslissingen van de ministers rond de definitieve uit-

spraken zolang op zich laten wachten.

Bovendien vreest de VVD dat de selectieve investeringsregeling voor Nieuwegein niet gunstig zal uitvallen. Er is zelfs verontrusting dat er voor andere groeikernen zoals Purmerend andere tarieven uit de bus zullen komen dan voor Nieuwegein. Hierbij zou dan spelen het feit dat het rijk Nieuwegein als groeikern eigenlijk nooit goed heeft kunnen zetten.

FOUT

Maar volgens De Beer gaat het nu immers niet op om Nieuwegein niet als een realiteit te willen zien. We kunnen het er over eens zijn dat de beslissing om een stad als Nieuwegein te stichten destijds een principiële fout is geweest.

Hierbij denken we aan de infrastructurele vervoersproblemen.

We moeten nu niet zeggen: Was er toen maar een andere beslissing genomen. Thans krijgen we de rekening gepresenteerd van die keuze. Het rijk heeft die ontwikkeling aangemoedigd, en dat beleid dient voortgezet te worden met een hoogwaardige railverbinding en stellig géén busverbindingen, of

een tramlijn via het Kanaleneiland.

Nieuwegein is als stad voor het openbaar vervoer opgezet. Wellicht was het verstandiger geweest als het gemeentelijk bestuur niet één maar twee visies had uitgewerkt als bestemmingsplannen ten aanzien van de uitgroei. De cijfers van 50.000 en 60.000 inwoners als eindtotaal, lopen flink uiteen. Wat wel blijft is het aantal van 19.600 wooneenheden.

Volgens De Beer heeft de VVD dit tijdstip van een bezoek aan Nieuwegein gekozen om, kort voor de behandeling van deze materie in de commissie Verkeer en Waterstaat ter plaatse met de laatste gegevens en feiten geconfronteerd te worden. Een betere informatie en oriëntatie lijkt nauwelijks mogelijk, aldus De Beer, die het bezoek aan Nieuwegein beslist niet als een verkiezingsstunt wilde aanduiden.

Hij noemde het onderhoud met het Nieuwegeinse gemeentebestuur waardevol. De VVD vindt dat een definitieve beslissing over raillijn en de Rijksweg 24 nu moet vallen en niet moet worden afgedaan met vaagheden. Een duidelijke uitspraak moet er komen, die nergens twijfel aan laat bestaan. De VVD zal hier met kracht op aandringen zo beloofde Kamerlid De Beer, tijdens een persconferentie in café Van Wiggen te Vreeswijk.

De Kamerleden De Boer, Koning, mevrouw Smit Kroes, statenleden en bestuursleden van de VVD-Nieuwegein; fractieleider Van der Molen en de wethouder Swaan (POG), en Roos (PvdA) woonden deze samenkomst op uitnodiging van de VVD bij.



WESTERTERP ZWIJGT OVER RAILLIJN

LN 11-2-1974

(Van een onzer verslaggevers)

NIEUWEGEIN — In een schriftelijke nota aan de Tweede Kamer zal minister Westerterp van verkeer en waterstaat deze week mededelen dat hij nog geen uitspraak kan doen over de raillijn van Utrecht naar Nieuwegein. Het wachten is op de speciale commissie van deskundigen die aan de rijksplanologische commissie het eindrapport moet uitbrengen.

Naar verwachting zal dit eindrapport nog deze maand gereed komen. Volgens minister Westerterp kan de zaak dan in maart in de ministerraad gebracht worden zodat in maart of april de definitieve uitspraak volgt.

De afgelopen week hadden diverse fracties in de Tweede Kamer de minister gevraagd zo snel mogelijk een beslissing te nemen. Maar verrassenderwijs zweeg de minister bij de beantwoording van de vragen over de raillijn. Hij zal nu schriftelijk antwoorden.

KVP-kamerlid Van Zeil zegt nog geen flauw idee te hebben wat de uitspraak van de minister zal zijn. Maar hij is erg benieuwd omdat hij vindt dat Nieuwegein zonder raillijn een stad zonder hart zal zijn. „Wil dit kabinet geloofwaardig zijn op het gebied van het vervoer dan zal er spoedig een positieve beslissing genomen moeten worden,” aldus Van Zeil die deze week zijn partijgenoot Westerterp in de Kamer het KVP-standpunt duidelijk maakte.

Er woedt een strijd over het tracé in Utrecht. Wordt het Lunetten of Kanaleneiland? Ondertussen is minister Westerterp opgevolgd door minister Gruijters van D'66., een partij met het standpunt pro ov te zijn.

Sneltram Nieuwegein via Kanaleneiland

4 N 15-3-1974

NIEUWEGEIN/UTRECHT — Utrecht en satellietstad Nieuwegein zouden moeten worden verbonden door een sneltram over het Kanaleneiland. Dat is het geheim advies dat de Rijksplanologische commissie onlangs heeft uitgebracht aan minister Tj. Westerterp van Verkeer en Waterstaat. Deze of hooguit volgende maand zal het voltallige kabinet beslissen over dit advies.

Het standpunt van de Rijksplanologische commissie mag de vrucht heten van jaren studeren. Er is op ambtelijk niveau zelfs zó lang over gedaan dat de bouw in Nieuwegein eronder heeft geleden.

In het bestemmingsplan De Batau is nog geen paal de grond in geheid omdat minister Gruijters in afwachting van de raailijn-beslissing geen goedkeuringen voor woningbouw afgaf.

De rijksplanologische commissie had de voor- en nadelen af te wegen van tien alternatieven. Die varieerden van een heuse spoorlijn via de nieuw te bouwen Utrechtse wijk Lunetten tot een verbinding met bussen. De keuze van de sneltram over het Kanaleneiland betekent in feite het bewandelen van de middenweg. De kosten van de aanleg worden geraamd op zo'n tweehonderd miljoen gulden, 25 miljoen minder dan de trein-oplossing.

Het nadeel van de Kanaleneilandroute is evenwel dat er opnieuw rekening gehouden moet worden met grote vertraging. Het Kanaleneiland is immers in het verleden niet gebouwd op 'n tramverbinding, met als gevolg dat er nogal wat bezwaren te verwachten zijn van Kanaleneiland-bewoners. Utrechts wethouder Vergeer heeft al eens als zijn verwachting uitgesproken dat de procedure door de diverse bezwaren drie tot vijf jaar zou kunnen worden opgehouden. Nog afgezien van de kans dat de bezwaren van de Kanaleneiland-bewoners gegrond zouden worden verklaard.

De vervoerskwaliteit van de sneltram is vrijwel even hoog als van de trein. Het enige verschil is dat voor deze sneltram enige gelijkvloerse kruisingen zijn geprojecteerd, wat scheelt in de reistijd. Het ligt in de bedoeling dat de lijn ophoudt aan de westkant van het Centraal Station. Doortrekken naar het centrum van de stad, of althans naar de oostkant van het Centraal Station zou op grote moeilijkheden stuiten.

IN MIDDENBERM

De bouw van De Batau (een bestemmingsplan voor 5500 woningen) zou nu gewoon kunnen doorgaan. Veel van de huizen die hier komen zijn zodanig geprojecteerd dat de sneltram er dicht in de buurt komt. Het plan als zodanig kan dus blijven bestaan. Als de verbinding per bus zou zijn gekozen had het plan op de helling gemoeten. Een voor de hand liggende mogelijkheid is dat de sneltram over de middenberm van de nog aan te leggen weg S 15 komt te rijden. Deze weg gaat Utrecht vanaf 't Kanaleneiland verbonden met Jutphaas en Vreeswijk. In de toekomst is een aftakking van de sneltram naar IJsselstein mogelijk.

De bouw en exploitatie van de sneltram komen in handen van de Nederlandse Spoorwegen, die de concessie voor het openbaar vervoer tussen Utrecht en Nieuwegein al jaren geleden heeft verkregen. Erg lucratief is die verbinding niet. Er is een berekening die zegt dat bij een redelijk gebruik van de sneltram jaarlijks twintig miljoen uit algemene middelen zal moeten worden bijgepast op de exploitatie.

Er komt duidelijkheid (als het aan het kabinet ligt). Er worden twee knopen doorgesneden: tracé loopt over het Kanaleneiland en het wordt een tramlijn.

Kabinet kiest tram op Nieuwegein-lijn

UN 11-5-74

(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT/NIEUWEGEIN/DEN HAAG — De ministerraad heeft vrijdagavond het besluit genomen dat er tussen Utrecht en Nieuwegein/IJsselstein een tramlijn zal worden aangelegd over een tracé via het Kanaleneiland. Een treinverbinding via Lunetten die rond tweehonderd miljoen gulden zou moeten kosten werd afgewezen evenals het idee om een tramlijn langs dit tracé aan te leggen. Gekozen is thans voor een baan over het Kanaleneiland omdat dit goede mogelijkheden biedt voor een oost-west verbinding en tevens omdat de kosten tot ongeveer 106 miljoen gulden beperkt kunnen blijven.

Het besluit van de ministerraad betekent dat de groeigemeente Nieuwegein zich definitief kan ontwikkelen tot een kern met 50 tot 100.000 inwoners en dat nu snel de financiële „boycot“ zal worden opgeheven die de minister van volksvervoering hanteert voor realisering van de 5.500 huizen in het bestemmingsplan Batau in Nieuwegein, zolang er geen definitieve beslissing was genomen over de vorm van openbaar vervoer tussen Utrecht en Nieuwegein.

Overigens zal het nog wel zes of acht jaar duren voordat de sneltram tussen Utrecht en Nieuwegein kan rijden. Het belangrijke aspect van het ministerieel besluit is dat nu duidelijk een aanzet is gegeven voor een regionaal vervoerssysteem gebaseerd op de sneltram. Het kabinet heeft gekozen voor de sneltram omdat ook in andere stedelijke agglomeraties voor een zelfde voorziening kan worden voorzien of reeds is voorzien.

Vermoedelijk binnen enkele dagen zullen gedeputeerde staten van Utrecht met de colleges van b. en w. van Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein in Den Haag overleggen welk eindpunt de sneltram in Utrecht moet krijgen en welke baan op het Kanaleneiland gevolgd zal worden. Vooral de stad Utrecht is er erg gebrand op om de sneltram niet aan de westzijde maar aan de oostkant van het Centraal Station te plaatsen. Dit houdt ook verband met de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden naar De Uithof en Zeist.

REACTIES

In eerste reacties vanuit Utrecht en Nieuwegein blijkt in meerderheid voldoening over de uitspraak van het kabinet. Na vele jaren van geheimzinnigheid en veelvuldig uitsstel, maakt het besluit aan alle onzekerheid een eind of Nieuwegein wel tot een nevenkern van Utrecht mag uitgroeien en tevens kan met rijkssteun in Batau de sociale woningbouw van de grond komen. Daarbij is het zoals ge-

meld nu duidelijk geworden op welke wijze men het regionale vervoersprobleem zal aanpakken.

De uitspraak van het kabinet komt overigens voor velen niet als een verrassing. Het UN publiceerde reeds op 15 maart het advies dat de rijksplanologische dienst aan de minister had uitgebracht. In dat geheime stuk werd de aanleg van een sneltram via het Kanaleneiland aangegeven en werd de vaak bejubelde oplossing van een treinverbinding via Lunetten afgeraden.

Utrechts wethouder Vergeer vernam het nieuws vrijdagavond opnieuw via het UN, terwijl hij op een verkiezingsbijeenkomst van 't CDA (uitgerekend op 't Kanaleneiland) een rede hield. Hij toonde zich „gematigd“ gelukkig. Gedeputeerde mr. Van der Sluis merkte onder meer op dat hij niet verwachtte dat de gemeenteraden zich negatief zullen opstellen tegenover dit kabinetsbesluit. Temeer niet omdat er nu een kans ligt voor een goede planologische ontwikkeling van de regio en het rijk het leeuwedeel van de kosten voor zijn rekening wil nemen.

Het financiële verschil tussen een sneltram via Lunetten en het Kanaleneiland (vermoedelijk langs Beneluxlaan) is niet zo groot. Met de baan over het Kanaleneiland wordt echter een beter assenkruis gevormd met de verbinding Maarssen-Utrecht-Houten en dit biedt veel planologische voordelen.

De Nederlandse Spoorwegen die de lijn zullen exploiteren zijn verheugd dat het kabinet voor een railverbinding heeft gekozen omdat daarmee is bevestigd dat de groeikern Nieuwegein stedenbouwkundig geheel is opgezet en afgestemd op openbaar vervoer per rail.

(wordt vervolgd)