

Sneltram Utrecht (2)

Bijlage bij NVBS Actueel, mei 2025

De beslissing over welk tracé de nieuwe tram/spoorlijn moest lopen (via Lunetten of Kanaleneiland) is nog niet genomen, maar twee nieuwe feiten kondigen zich nu aan.



(door Louis Engelman
en Ad van Liempt)

DEVENTER — Er is over de raillijn naar Nieuwegein al zoveel gezegd en geschreven, dat velen het spoor bijster dreigen te raken. De stadsge-westelijke verbinding leek een deraillerend project te worden. Totdat het kabinet vorige maand het openbaar vervoer naar de Utrechtse satellietstad weer in de rails takelde door te beslissen dat Utrecht en Nieuwegein door middel van een sneltram met elkaar verbonden moest worden.

Na tien jaar studeren, overleggen, praten, vergaderen maar ook veel gehannes deed het kabinet daarmee een tussenstation aan dat als twee druppels water lijkt op het startpunt zoals dat in 1964 in Nieuwegein al was geschetst.

De ontwerper daarvan was de Deventer verkeerdeskundige prof. ir. H. M. Goudappel. Hij maakte in die tijd deel uit van de werkgroep die Nieuwegein van de grond moest brengen. Tien jaar geleden voorspelde Goudappel reeds dat de sneltram over het Kanaleneiland de beste wijze van vervoer zou zijn voor de naar Utrecht en terug pendelende Nieuwegeiners. Op basis van een vergelijking met bus-, trein- en autovervoer bleek de

sneltram de gunstigste resultaten op te leveren.

De volgende vraag is: Waar eindigt in Utrecht de tram? Het Utrechts college heeft een voorstel, maar twijfelt nog steeds over de haalbaarheid van de lijn.

Utrechts college wil eindpunt sneltram op Leidseveer

UN 4-10-74

(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT — B. en w. van Utrecht willen het eindpunt van de raillijn uit Nieuwegein niet aan de Croeselaankant van het station, maar op het Leidseveer. Het college wil daarmee de mogelijkheid open houden dat de sneltram later naar de Uithof en naar Zeist wordt doorgetrokken.

Mocht dit door problemen in de Utrechtse binnenstad technisch niet haalbaar zijn, dan menen b. en w. de wenselijkheid van de aanleg van de raillijn in z'n totaliteit te moeten betwifelen. De lijn zou immers in dat geval te kort zijn om haar behoorlijk te kunnen exploiteren en bovendien planologisch van weinig waarde.

BLUNDER

Dat daarmee ook de hele opzet van Nieuwegein op losse schroeven komt te staan, lijkt voor wethouder Vergeer geen doorslaggevend argument om toch de raillijnplannen te voltooien. Tijdens de hoorzitting gisteravond op het Kanaleneiland liet Vergeer opnieuw weten de hele bouw van Nieuwegein „een planologische blunder

van de eerste orde” te achten.

Harteveld en Vergeer gaan volgende week dinsdag met minister Westerterp van verkeer en waterstaat over het eindpunt van de raillijn praten.

KANALENEILAND

De beide wethouders gaan met de minister ook in de clinch over de inpassing van de raillijn in het bestemmingsplan Kanaleneiland. Vergeer: „De minister denkt daar kennelijk nogal gemakkelijk over. Hij vindt dat de Beneluxlaan 'n verkeersbestemming heeft en dat als gevolg daarvan de aanleg van de raillijn langs dat tracé geen wijziging van het bestemmingsplan behoeft. Wij zijn het daar volstrekt niet mee eens. En de Kanaleneilandbewoners klaarblijkelijk ook niet, getuige de reacties op de hoorzitting”.

Echter, het tracé over het Kanaleneiland is geen gelopen race.

Kanaleneiland fel gekant tegen geplande route van Nieuwegeinlijn over Beneluxlaan

ALS het aan de bewoners van Kanaleneiland ligt, dan moet het plan voor een sneltram door hun wijk naar Nieuwegein zo snel mogelijk in de prullenmand. Zij zien er niets dan narigheid voor de wijk in, vooral indien het tracé, zoals voorgesteld, gaat lopen over de Beneluxlaan.

Ongeveer tweehonderdvijftig wijkbewoners — iets meer dan één procent van de totale wijkbevolking, hetgeen volgens insiders een reusachtige opkomst is voor Kanaleneiland — zijn gisteravond naar de Hendrik van der Vlist schoolgemeenschap gekomen om op de openbare hoorzitting van hun bezwaren blijken te geven.

En.... de Kanaleneilanders houden vol!!

Kanaleneiland in actie tegen raillijn

15-11-74

(Van een onzer verslaggeefsters)

UTRECHT — Een groep bewoners van de Beneluxlaan is opnieuw bezig met een actie tegen de raillijn naar Nieuwegein. De bewoners willen niet dat de raillijn over de Beneluxlaan gaat lopen en hebben daarvoor een advocaat in de arm genomen. Ze vragen van de bewoners van de Beneluxlaan vijf gulden om de advocaat te kunnen betalen.

Volgens de bewoners is het mogelijk om het tracé via een gerechtelijke procedure te wijzigen. Hun advocaat, mr. De Ruiter uit Zeist, ziet volgens de bewoners zeker mogelijkheden daarvoor.

Mevrouw M. E. Vrugtma-Urlus, administratrice van de flats Transwijk II en IV zegt daarover:

„Als de raillijn inderdaad over de Beneluxlaan gaat lopen, betekent dat dat wij niet meer naar Park Transwijk kunnen gaan. Wel als je helemaal omloopt langs het 5 Meiplein of het Van Koningsbruggenhuis. Verder hebben we geen zin in dat lawaai dat de raillijn ongetwijfeld gaat maken.”

De bewoners vragen zich af waarom de raillijn niet langs de Europalaan kan komen. „Daar liggen allemaal bedrijven en het is toch veel belangrijker om daar goed openbaar vervoer te hebben,” vindt mevrouw Vrugtman.

De actiegroep heeft nu aan alle bewoners langs de Beneluxlaan een stencil gestuurd. Ze vragen niet alleen om een handtekening, maar ook om een bedrag van vijf gulden waarmee de advocaat kan worden betaald.

Ondertussen werken de ambtenaren in de provincie gewoon door, want de minister wacht op antwoord.

ROUTE RAILLIJN NIEUWEGEIN. UTRECHT BELANGRIJK GEWIJZIGD

(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT — Gedeputeerde C. Letschert (PKU) wil nog eind deze maand advies uitbrengen aan de minister van verkeer en waterstaat over de concessie betreffende de raillijn Utrecht-Nieuwegein. Letschert deelde dit donderdagmiddag mee tijdens de vergadering van de provinciale verkeerscommissie.

Daar werden ook de aanpassingen doorgenomen, die de lijn in de laatste maanden — mede door de inspraak — onderging. Er is onder meer een belangrijke wijziging in de route van de raillijn aangebracht. Deze zal thans aan de noordzijde van de Jutfasebrug het Amsterdam-Rijnkanaal kruisen en vervolgens onder de provinciale weg S 15 richting Huize de Geer in Nieuwegein worden doorgetrokken.

Deze oplossing is niet alleen sneller aan te leggen en goedkoper, maar maakt bovendien mogelijk dat de plaats van de remise verder weg komt te liggen van de buurtschap Huize de Geer. Deze remise zal overigens niet alleen voor de sneltrams maar ook voor de bussen van Centraal Nederland worden ingericht. Daarmee kan de stalling van de bussen in Vreeswijk in de toekomst verdwijnen.

DUBBELSPORIG

De commissieleden waren het met GS eens, dat er in IJsselstein géén enkelsporige ringlijn (waarvoor was gepleit) moest worden aangelegd. Zij hielden vast aan het uitgangspunt van een dubbelsporige centrale lijn.

Met Nieuwegein wordt nog overleg gepleegd over de situering van de tramhaltes in het centrum. Af-

gevoerd werd de wens van Nieuwegein om een vierde halte te plannen bij de nieuwbouw van het Anthonius Ziekenhuis. Letschert: „Nieuwegein moet maar eens kijken of ze de nu ingetekende drie haltes niet zo kunnen verschuiven dat er één bij het ziekenhuis komt.”

De gedeputeerde zei in dat verband een halte bij het Nieuwegeinse stadskantoor minder belangrijk te achten dan bij het ziekenhuis.

Een geringe correctie in de tramroute zal het volgens de provincie mogelijk maken de historische boerderij „Rijpckerwaard” tussen Jutphaas en IJsselstein te sparen.

VIADUCT

Omdat voorts het viaduct in rijksweg 2 over de Hollandsche IJssel en de Utrechtseweg onvoldoende ruimte biedt om tram, autoverkeer en fietsers veilig te verwerken, zal er een andere oplossing worden gezocht. De tram blijft van het viaduct gebruik maken, maar er zal een nieuwe route voor auto's en fietsers tussen IJsselstein-Nieuwegein en rijksweg 2 worden gezocht. Een ontwerp-plan is daarvoor in de maak.

VERLEGGEN

Tenslotte overweegt de provincie om de raillijn in Vreeswijk

langs de drive-inwoningen een stukje te verleggen. De bewoners hadden bezwaar gemaakt, omdat zij geluidshinder vrezen. Volgens ir. Timmer van provinciale waterstaat vergeten de bewoners daar bij wel dat in het oorspronkelijke plan de „sprinter” was opgevoerd, die aanzienlijk méér herrie maakt dan de huidige sneltram. Bekeken zal ook worden of de oostelijke rijbaan van S 15 op dat punt een paar meter kan worden verlegd.

Deze investering zal ongeveer driekwart miljoen gulden kosten.

Onder de titel “De stad van ons” voert Dick Franssen een hele discussie over de tram/spoor/metrolijn van Nieuwegein de stad Utrecht in met eventuele doortrekking door de binnenstad naar Zeist.

DE STAD IS VAN ONS

Bovengrondse metro maakt stad kapot

(Door Dick Franssen)

UTRECHT — Hoera! De circulaire van b. en w. over de vrijheid van meningsuiting van ambtenaren blijkt niet voor niets te zijn geschreven. Een beleidsman van het stadhuis, J. P. Barentsen (chef van de afdeling openbare werken en stadsontwikkeling) is in de pen geklommen. Hij schreef me een brief, waarin hij onder meer ingaat op het vorige week openbaar gemaakte rapport van de commissie-Rühl.

In dat rapport wordt gezegd, dat het doortrekken van de sneltram door de binnenstad „technisch mogelijk” is. Maar wie het stuk goed bestudeert, komt tot de conclusie dat de gevolgen waarschijnlijk rampzalig zijn. Barentsen wijst daarop. Ik raad mijn lezers aan zijn brief goed te lezen. Als een hoge ambtenaar op deze manier „zijn nek wil uitsteken”, moet er wel iets belangrijks aan de hand zijn.

Hier volgt zijn bijdrage.

„Wat ik in je rubriek van vorige week erg gemist heb, is een reactie op de uitspraak, die Hogendoorn (hoofd-directeur Openbare Werken) in zijn afscheidsinterview heeft gedaan over de eventuele doortrekking van de sneltram door de binnenstad. Zijn mening is namelijk nogal interessant en bovendien bijzonder actueel. Hij is overigens niet de eerste, die zich in negatieve zin uitspreekt over dat grootschalige railvervoer door een kleinschalige stad.

Het zal de opvatting versterken van hen, die wijzen op het gevaar dat de beslissing omtrent die sneltrambaan dwars door „de stad die van ons is” in te sterke mate zal worden gebaseerd op de zogenaamde technische mogelijkheden. Andere aspecten zullen eveneens heel goed moeten worden bestudeerd. Vooral aan een onvermijdelijk stedenbouwkundig advies dient grote waarde te worden toegekend (aantasting struiktuur, ingreep in het functioneren van de stad, milieu, scheiende werking, woonklimaat, beschermd stadsgezicht, enz.).

De Stadtbahnwagen B. uit Keulen en Bonn schijnt op de nominatie te staan om de vervoersproblematiek IJsselstein/Nieuwegein tot Zeist, dwars door onze waardevolle binnenstad, te komen oplossen. Zij bestaat uit twee gekoppelde

Sneltramtracé Utrecht (de commissie-Rühl) leest, valt van de ene verbazing in de andere: het is alsof de klok weer tien jaar is teruggedraaid! De bekende misleidende (want eufemistische) termen van weleer zijn weer van stal gehaald, zoals „verkeersverruimende maatregelen” (dat zijn gewoon straatverbredingen, doorbraken en afbraak), die nodig zullen zijn omdat bijvoorbeeld Lange Viestraat, Potterstraat en andere straten geheel of grotendeels verkeersvrij moeten worden ge-



maakt ten behoeve van de sneltram — dus toch weer de noordtangent? — en „het amoveren van enkele pandjes (=sloop).

Een breedte van tien meter wordt gezien als een minimummaat voor een straat, waar de trambaan door kan (benodigde breedte voor die baan: ongeveer zeven meter). Zonder blikken of blozen wordt geconstateerd, dat ter weerszijden van die trambaan dan nog ongeveer anderhalve meter resteert voor een trottoir. En dat in een tijd, waarin we proberen daar waar mogelijk de trottoirs te verbreden!

BEANGSTIGEND

Beangstigend zijn ook mededelingen als: „in de Nobelstraat rijdt de tram vanaf de Kelzerstraat met het overige verkeer en de fietsers op het vijf à zes meter brede straatgedeelte en ook in het gedeelte van de Biltstraat tussen de Kruisstraat en het Oorsprongpark rijdt de tram gemengd met het overige verkeer” (de „halte Nobelstraat” krijgt een middenperon voor de tram, juist ten oosten van de Drift; er is voor de bussen bij de tramhalte geen gelegenheid om de trams te passeren).

En wat te denken van de uitspraak: „in dit rapport is

rewerking zal hebben en bovendien de stad in allerlei andere opzichten veel schade kan berokkenen.

Ik wacht met belangstelling de verdere studies af, maar voorlopig zie ik geen enkel heil in de Stadtbahnwagen B, die als een dreigend zwaard van Damocles boven onze binnenstad hangt, gereed om deze in tweeën te gaan hakken.

En zouden we gerust kunnen zijn over de gemeentelijke invloed en die van alle betrokkenen op de uiteindelijke besluitvorming? Ik ben benieuwd wat jij, Dick Franssen, en vele anderen, die een warm hart hebben voor de Utrechtse binnenstad, er nu eigenlijk van vinden.

HOOG CATHARIJNE

Nog even H.C. Het schijnt een modeverschijnsel te zijn om over Hoog Catharijne in het openbaar uitsluitend negatieve uitspraken te doen. De heer Hogendoorn — die de publiekheid overigens nooit heeft geschuwd — heeft aan die mode niet meegedaan en dat verdient grote waardering.

Ik heb het er volkomen mee eens, dat van H.C. een positieve werking is uitgegaan op de oude binnenstad. Er is de laatste jaren veel gebeurd wat voordien niet of nauwelijks „van de grond kwam”. Velen hebben een sterk bewustwordingsproces ondergaan ten aanzien van de herwaardering van structuur en karakter van met name de stad binnen de singels.

Dit stadsdeel krijgt duidelijk weer een fijne sfeer dankzij allerlei „klimaatverbeterende” maatregelen, waarvan je zelf al wat voorbeelden hebt genoemd.

Natuurlijk had met wat meer ruimte voor de creativiteit van de architecten de verschijningsvorm van H.C. veel beter en minder groot van schaal kunnen zijn en de „Bredero-betonindruk” voorkomen kunnen worden. En het is waar, dat het project te eenzijdig (commercieel) is opgezet. Maar in 1962 — toen de plannen ontworpen werden — was bijna iedereen over deze ontwikkeling enthousiast en wie sprak er toen over „de mens is de maat der dingen” en over veelzijdigheid van functies? Vrijwel nog niemand!

Conclusie: achteraf kaarten is altijd erg gemakkelijk. Uit het nog te realiseren deel van HC zal straks — althans wat de architectuur betreft — het tijdsverschil tussen 1962 en 1976 ook wel blijken.

VREDENBURG

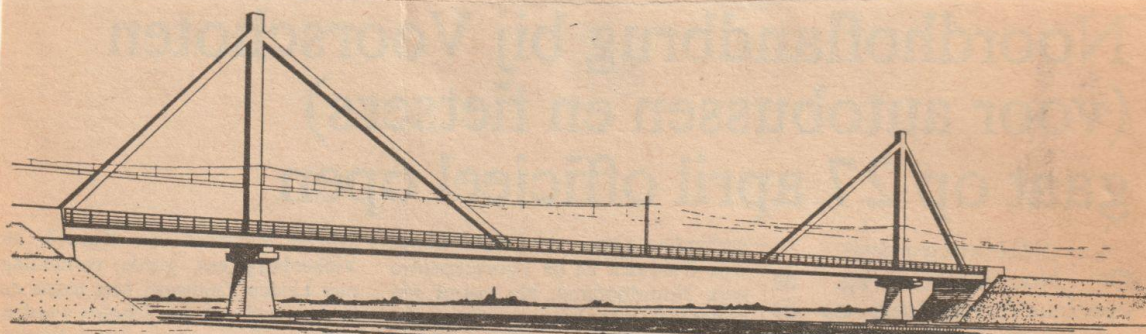
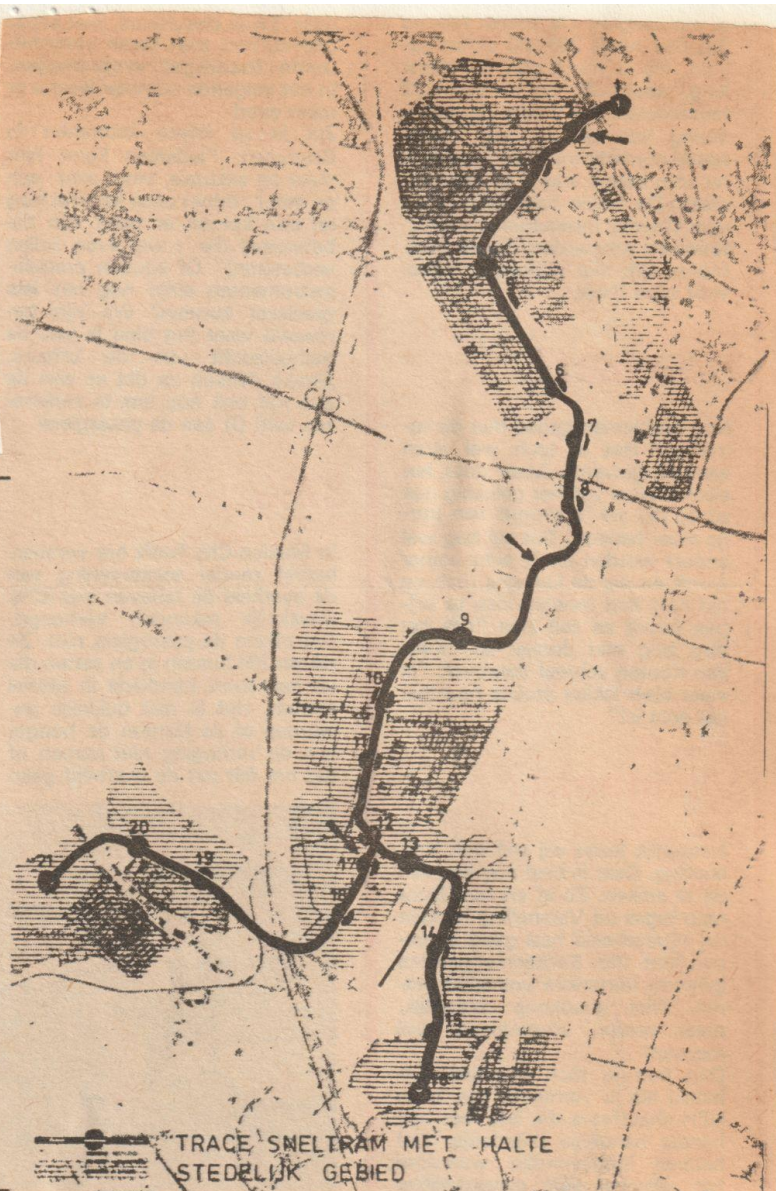
Tenslotte het Vredenburg. Je opmerking, dat het Vredenburg

Op 19 april 1976 wordt het tracé bekendgemaakt met een schets erbij van de trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Het eindpunt in Utrecht wordt volgens B&W Smakkelaarsveld.

Tracé

Het tracé van de raillijn met daarop aangegeven de haltes. De officiële namen van de haltes zijn:

1. Utrecht CS (op Smakkelaarsveld)
2. Westplein
3. Graadt v. Roggweg
4. Ziekenhuis Oudenrijn
5. 5 Meiplein
6. Vasco da Gamalaan
7. Kanaleneiland Zuid
8. Westraven
9. Zuilenstein
10. Batau Noord
11. Wijkersloot
12. Nieuwegein Stadscentrum
13. Centrum Oost
14. Fokkesteeg
15. Wiersdijk
16. Nieuwegein Zuid
17. Nieuwegein Ziekenhuis
18. Doorslag
19. De Hooghe Waerd
20. Clinckhoeff
21. Achterveld



Nu gaat het ineens snel. Het werk gaat beginnen....

Eerste levensteken van Nieuwegeinlijn

(van een onzer redakteuren)

Waar voor enige weken geleden de koeien nog graasden zijn nu de bull-dozers van Aannemingsbedrijf Van Maurik uit Groot Ammers druk in de weer. Op het weiland pal ten noorden van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Jutphaas wordt het zand drie meter hoog aangebracht, om over een poosje de tramremise van de Nieuwegeinlijn te kunnen dragen. Deze remise, die ook als busgarage dienst gaat doen, moet begin 1978 klaar zijn.



Gruiters: concessie

12-10-76

minister Westerterp kondigt de concessie aan (19-4-1976).....

*Konsessie kwam jaar later dan verwacht,
maar projektmanager is optimistisch*

Nieuwegeinlijn zal op tijd klaar zijn

(van een onzer redakteuren)

Minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat heeft NS op 28 maart de konsessie verleend voor de aanleg van de Nieuwegeinlijn, een sneltramlijn tussen het Utrechtse station en de plaatsen Nieuwegein en IJsselstein. Dit groene licht kwam een jaar later dan aanvankelijk in het vooruitzicht was gesteld. Deze verdrag heeft wel wat invloed op de uitvoering van het projekt. "De hele lijn zal naar verwachting op de geplande tijd — mei 1981 — klaar zijn. In de oorspronkelijke planning zat wat speling, die nu echter verbruikt is".

Drie technische hoogstandjes:

- * brug over Amsterdam-Rijnkanaal
- * onderdoorgang Leidseveertunnel
- * kruising met autosnelweg A2

en de exploitant wordt bekendgemaakt.

NS besteedt dagelijkse exploitatie uit

Westnederland gaat sneltram Nieuwegein rijden

(van een onzer redacteuren)

De minister wil de sneltramlijn naar Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein door het NS-koncern laten exploiteren. Als die opdracht afkomt, zal NS het dagelijkse werk daar uitbesteden aan busdochter Westnederland. "Cobra", als vertegenwoordiger van de Ondernemingsraden van bus en rail, is vorige week achter deze opzet gaan staan. Het betekent praktisch dat de sneltram 'voor rekening en risico van NS' wordt geëxploiteerd maar dat chauffeurs, monteurs en andere Westnederland mensen de dienst draaien. De sneltram moet ook in andere opzichten met de busexploitatie geïntegreerd worden.

en dan eindelijk komt de concessie los...

CONCESSIE AFGEKOMEN

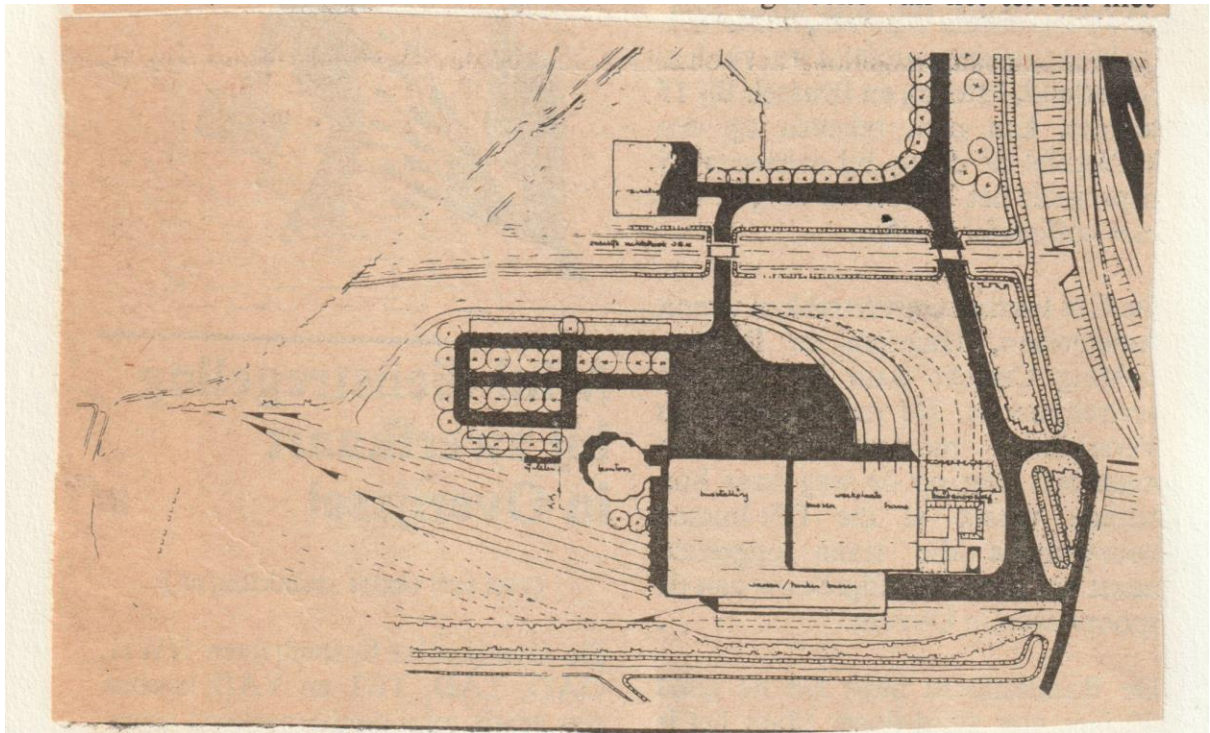
Utrechts
Nieuwsblad
29-3-77

NS begint na tien jaar voorwerk nu aan raillijn

en de bouw is begonnen. Op 28 juni 1977 meldde het Utrechts Nieuwsblad...

(van een onzer redakteuren)

De bouw van de nieuwe tramremise annex busgarage voor de Nieuwegeinlijn heeft het hoogste punt bereikt. Op woensdag 15 juni werd de eerste zogenaamde gelamineerde draagkonstruktie op de staande prefab-kolommen geheesen. Voor NS-dochter Strukton bv, de bouwers van het kompleks, reden om de vlag uit te hangen.

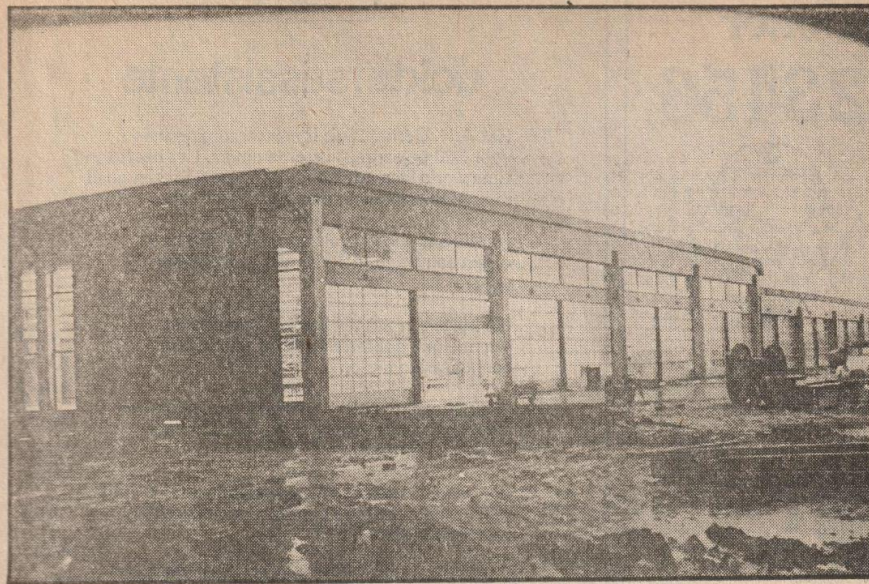


Maar, terwijl de bouw van de gecombineerde busgarage/tramremise in volle gang is, verschijnt het volgende bericht. Er is weer twijfel!

**Een raillijn tegen
beter weten in**

EEN raillijn aanleggen
- van Nieuwegein
naar Utrecht - tegen
beter weten in. Zo kan de
situatie worden getaxeerd
bij het uitkomen van het
laatste rapport van de
Duitse verkeersdes-
kundige prof. Schaechter-
le. Het rapport is welis-
waar samengesteld op ver-
zoek van het „Samen-
werkingsorgaan Ag-
glomeratie „Utrecht”
(SAU), waarvan Schaech-
terle adviseur is, maar het
zou dwaas zijn als de
Utrechtse stads-
bestuurders hun ogen zou-
den sluiten voor de al en-
kele jaren achtereen
verschijnende rapportage
van deze verkeersdes-
kundige over de ver-
voersproblemen in de re-
gio.

maar ondertussen..



Tram- en busremise Nieuwegein nu klaar

De tram- en busremise in Nieuwegein, onderdeel van de toekomstige raillijn, wordt 24 januari geopend. Daarmee is dan ook het eerste deel van dit project voltooid hoewel er nog geen tram in zicht is. De vervoersmaatschappij West-Nederland zal dan echter voor de bussen het nieuwe complex in gebruik hebben genomen. De remise ligt vlak naast de Jutphasebrug, op Nieuwegeins gebied, waar ook de op- en afritten voor de raillijnbrug in aanleg zijn. Het vertrek van de busmaatschappij uit Vreeswijk, waar al jaren de kantoren, werkplaatsen en garages zijn gevestigd, zal de omwonenden geen moeite kosten. Het rijden door de smalle straatjes, de geluids- en stankoverlast hebben al menigmaal protesten ontlokt. Bovendien werd het voor de maatschappij ook een bijna onhoudbare toestand.

NVD 6-1-78

wordt vervolgd....