

Sneltram Utrecht (3)

Bijlage bij NVBS Actueel, juni 2025

We zijn in de vorige edities nog een alternatief voor de tram in Utrecht vergeten, welke in de discussies binnen en buiten het gemeentebestuur en gemeenteraad speelde, namelijk de trolleybus!

Een bericht op 23 november 1977 getuigt hiervan. Dat komt, omdat uitgerekend de directeur van de Verkeersdienst in Utrecht ernstige twijfels heeft bij het exploiteren van de sneltram, de SUN. Ook zijn er Kamervragen, die duiden op *heroverweging* van deze lijn. Ing. H. Venema, nauw betrokkene, geeft een overzicht van de gang van zaken en meldt:

pt/aktueel 23 november 1977/pagina 8

Verschillen in prognoses over aantal passagiers

**Twijfelachtige voorkeur
voor sneltram
boven trolleybus**

De voorbereiding van de Nieuwegeinlijn gaat inmiddels verder. In mei 1976 antwoordt de minister op Kamervragen nog eens, dat geen herbezinning over deze lijn zal plaatsvinden. In september van dat jaar wordt een rapport uitgebracht over de diverse routes in de Uithof en Zeist. Aktiegroepen komen in het geweer tegen de doortrekking door de binnenstad. Afbraak in de binnenstad dreigt, evenals de aanleg van nieuwe autoroutes door de stad (sneltram wordt niet zozeer als vervanger van de auto gezien). In januari 1977 vraagt kamerlid Van der Doef of het toch niet beter een trolleybus kan worden. Dit zou veel voordelen bieden voor een eventuele lijn door de bin-

nenstad. Straten hoeven niet opgebroken te worden; vervoer tussen Utrecht en Nieuwegein kan evengoed op vrije baan geschieden; comfortabele trolleybus is vooral in het buitenland weer in opkomst, zoals nieuwe gelede trolley in de Zwitserse stad Bern; eventueel kunnen op de vrije baan trolleys, evengoed als trams, gekoppeld rijden. De minister wijst echter deze trolleybus-gedachte bijna subiet van de hand. „Te gemakkelijk”, volgens de heer Beuving. In maart 1977 wordt de concessie voor de Nieuwegeinlijn verleend. De NS be-

Terwijl de discussie op dit hoogste niveau plaatsvindt, gaat in Utrecht het “gevecht” over wel of niet de tram door de binnenstad gewoon door.

DOORTREKKEN NIEUWEGEIN-LIJN *Volks*
Utrecht wijst tram *12/1*
door binnenstad af *1911*

Van onze correspondent

UTRECHT — Burgemeester en wethouders van Utrecht hebben deze week de bovengrondse doortrekking van de raillijn Nieuwegein/IJsselstein-Utrecht in de richting De Uithof-Zeist afgewezen. Ze verwachten, dat de minister van Verkeer en Waterstaat dit principebesluit zal respecteren. Met de beslissing zullen B en W de meeste instanties die de afgelopen maanden inspraak hebben geleverd tevreden stellen.

Ook de NS zit niet stil. Zij is de uitvoerder van de aanleg van de raillijn, waarbij een strak schema wordt uitgevoerd, waaronder de aanschaf van materieel. De trams worden op 27 februari 1979 in Zwitserland bij SIG besteld, met als compensatieorder het elektradeel bij Holec in ons land. Die toestemming was nodig om de nog steeds nodige deviezen zo goed mogelijk te besteden.

(van een onzer redakteuren)

Minister Tuijnman van Verkeer en Waterstaat heeft NS toestemming gegeven om bij de Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) in Neuhausen am Rheinfall, 27 tramstellen voor de Nieuwegeinlijn te bestellen, met een optie voor drie tot vijf trams tot 1985.

Bij de uitvoering van de aanleg van de raillijn waren nogal wat losse eindjes, zoals hieronder blijkt. (bericht De Koppeling 27 febr. 1979)

Raillijn in vertraging

Omdat het overleg tussen alle betrokken partijen om tot een goede en verantwoorde tramkeuze te komen langer heeft geduurd dan was verwacht is de bestelling van het materieel te laat de deur uitgegaan en zullen de trams niet tijdig aanwezig zijn om de lijn op de geplande datum (mei 1981) te kunnen openen. Momenteel wordt met de industrie over het afleverings-schema gesproken en afhankelijk van de uitkomsten daarvan zal de indienststelling van de lijn zes tot tien maanden later komen te liggen.

"Naast trams moet er ook infrastructuur zijn en om die op tijd klaar te krijgen zal nog hard moeten worden gewerkt, niet alleen buiten maar vooral ook op het bestuurlijke vlak", zegt projektmanager ir J. v. Hasselt. Er zijn nu al knelpunten aan te wijzen en er bestaan nog en-

kele onzekerheden over te volgen procedures. Als knelpunt noemt de heer Van Hasselt o.a. het nog niet weten hoe de kruising van de lijn met Rijksweg 2 Utrecht-Den Bosch gebouwd kan worden. Verder moet Utrecht nog enkele bestemmingsplannen herzien en is er nog steeds geen definitief besluit of de Paul Krugerbrug in Utrecht een vaste of een beweegbare brug zal worden.

In IJsselstein loopt nog een Kroonberoep. Hangende deze uitspraak geeft de gemeente geen toestemming om met de werkzaamheden te beginnen.

De onzekerheid die er nu nog is over waar in Utrecht het eindpunt komt hoeft geen extra vertraging op te leveren, "mits we vóór de zomer maar weten waar we aan toe zijn", aldus ir Van Hasselt.

Ja, dat eindpunt in de stad Utrecht. Op papier was het nogal heen en weer geschoven. Waar moest dat nou uiteindelijk komen? Na veel discussie hakte de gemeenteraad op 11 mei 1979 de knoop. door.

(van een onzer verslaggevers)

Het eindpunt van de sneltram IJsselstein/Nieuwegein-Utrecht komt op het stationsplein. De Utrechtse Gemeenteraad nam vorige week donderdag na urenlange debatten dit voorstel, door een meerderheid van het kollege van B&W gedaan, met 25 tegen 12 stemmen aan.

Het merendeel van de tegenstemmers wilde het Smakkelaarsveld, dat zo'n tweehonderd meter van het stationsplein vandaan ligt en in een eerder stadium als voorlopig eindpunt was aangewezen, als zodanig gehandhaafd zien. Een eindpunt Smakke-laarsveld zou echter een slechte overstap op bus en trein betekenen.

De sneltram krijgt een eindpunt op het stadsbusstation met een aanvullende halte bij het streekbusstation. Dit laatste onder voorbehoud dat deze halte een ondergrondse verbinding krijgt met dat streekbusstation, zodat de tram- en busreizigers veilig kunnen oversteken.

Een nieuw probleem steekt de kop op: de Hojelkazerne in de stad Utrecht is een sta-in-de-weg voor de aanleg van de tramlijn, bericht het AD op 1 november 1980.

★ *Spoorwerkers plaatsen de eerste rails van de Nieuwegeinlijn in Utrecht, op het 5 Mei-plein.*

Kazerne staat in de weg

**Van een onzer
verslaggevers**

UTRECHT – Het zal wel 1983 worden eer de 50.000 bewoners van Utrechts sateliesteden Nieuwegein en IJsselstein hun lang verwachte sneltramverbinding hebben met de Domstad. In afwachting daarvan hoeven zij er ook niet op te rekenen dat het bestaande wegnnet zal worden uitgebreid.

„Dan loopt de boel maar vast”, zei gistermiddag CDA-wethouder Van Kleinwee (bedrijven en verkeer) van Utrecht even voor hij op Utrechts grondgebied de officiële eerste rail legde voor de sneltram. Hij voegde er aan toe dat Utrecht ook het illegaal parkeren moeilijker zal maken met het plaatsen van paaltjes en verhoogde trottoirs.

De plannen voor de Nieuwegeinlijn dateren al van 1968. Doordat nog de nodige obstakels uit de weg moesten worden ge-

ruimd, was de eerste tram al vertraagd van de oorspronkelijk vastgestelde datum van 1 mei 1981 naar oktober 1982, maar nu staat er in Utrecht weer een kazerne in de weg.

Die kan pas weg als de gemeente en het ministerie van defensie overeenstemming hebben bereikt over een nieuw enkele tientallen miljoenen gulden kostend plan voor een kazerne in Utrecht. Tegelijkertijd spreekt het ministerie van economische zaken een woordje mee. Het heeft het oog laten vallen op de opengevallen plek om er een nieuw Jaarbeursgebouw neer te laten zetten.

NS-directeur, ir. J. de Jong, kon gistermiddag bij die eerste rail maar weinig begrip opbrengen voor dat getouwtrek tussen de instanties.

Op het 5 Meiplein gaan de werkzaamheden gewoon door:



5 MEI-PLEIN, vrijdag: op het Kanaleneiland gaan, officieel althans de eerste stukken rails voor de raillijn naar hun plaats. Maar het zal nog wel even duren vóór de sneltram rijdt.

De degens worden gekruist.

Regering wil raillijn niet over terrein van kazerne

(Van onze verslaggevers)

DEN HAAG/UTRECHT — De regering is teruggekomen op haar bereidheid de raillijn naar Nieuwegein aan te leggen over het terrein van de Hojelkazerne. Ze houdt thans vast aan de oorspronkelijke plannen, waarbij de raillijn midden over de Graadt van Roggenweg zou komen. Dit brengt de gemeente Utrecht in de grootste problemen. Het is wel zeker dat door deze verandering de ingebruikneming van de lijn opnieuw ernstig wordt vertraagd, mogelijk zelfs tot 1984.

Utrecht blijft bij oud plan raillijn

UN 22-11-80

(Van een onzer
verslaggevers)

UTRECHT — Burge-
meester en wethouders van
Utrecht denken er niet aan
het bestemmingsplan Sui-
kterterrein opnieuw te wijzi-
gen zodat de raillijn straks
midden over de Graadt van
Roggenweg kan gaan lopen.

We zijn weer maanden verder. De aanleg gaat gewoon door. De bovenleiding in Nieuwegein is al getrokken. Ondertussen denken B&W van Utrecht verder. Het is 1 april 1981 en het is geen grap:



Er is weer een kink in de “tramkabel” gekomen, waarop niet gerekend was:

Nieuwegeinlijn opnieuw *Upp* vertraagd *22-1-82*

(van een onzer redakteuren)

De voltooiing van de sneltram-verbinding tussen Utrecht en haar twee zuidelijke satelliet-steden Nieuwegein en IJsselstein is opnieuw vertraagd. De Raad van State vernietigde vorige week een door de minister van Verkeer en Waterstaat aan Utrecht verleende vergunning voor vervanging van de huidige beweegbare Paul Krugerbrug in de Domstad door een vaste bredere brug.

Maar... er is ook goed nieuws. De Hojelkazerne, onbespreekbaar voor het Rijk (lees: Ministerie van Defensie) is toch overstag gegaan en heeft toestemming gegeven om de kazerne af te breken. Voordat de minister zich bedenkt ...



En er is nog meer goed nieuws:



Nederlandse
Spoorwegen

PROEFBEDRIJF SNELTRAM

*Binnenkort zullen de eerste proefritten op de
nieuwe tramlijn Utrecht-Nieuwegein worden
gemaakt.*

*Het publiek moet er rekening mee houden dat
er vanaf*

17 MEI '82 HOOGSPANNING

op de bovenleiding kan staan.

Aanraken van de draden is dan ook

LEVENS GEVAARLIJK

*Op kruisingen hangt de bovenleiding 5.50 meter
boven de weg.*

*Eventuele onregelmatigheden kunnen dag en
nacht worden gemeld aan de Centrale
Schakelpost van NS te Utrecht, telefoon
030-31 55 62 of aan de plaatselijke politie. Deze
instanties verstrekken ook inlichtingen over
wegtransporten die hoger zijn dan 4 meter.*

Utrecht, mei 1982

*De NS - Districtschef,
J.C. Pronk*

En op 24 juni 1982 is het dan zover. De eerste tram staat op de rails.



En dan is het wachten op de officiële opening op 20 december 1983 door de nieuwe minister, die de vruchten plukt van de vorige, minister Tuijnman. Minister Nelie Smit-Kroes, als kamerlid al voorstander van de sneltram, smaakt nu het genoeg het uiteindelijke resultaat te mogen meemaken.



Tussen 1966 en het definitieve plan in 1974 zijn de plannen doorlopend gewijzigd; van sprinter naar trolleybus naar tram. Van het ene tracé naar het andere, van wel of niet door de binnenstad, van wel of niet doortrekken naar de Uithof, net eindpunt op het Smakkelaarsveld of toch bij het station (en waar), maar op 20 december 1983 rijdt de tram dan eindelijk tussen Nieuwegein Zuid en Utrecht Centraal Station. IJsselstein zal eind 1985 volgen. Vanaf de eerste plannen in 1965 tot voltooiing in 1985.



DECEMBER 1883 - DECEMBER 1983:

Van stoomtram naar sneltram in 100 jaar

*De sneltram op het Utrechtse
naleneiland; 5 mei plein.*

een raillijn niet bepaald in een
omdraai tot stand komt, zal u
onbekend zijn." Tot slot de min
van Verkeer en Waterstaat, dr
Smit-Kroes: "Een van de vr
baarste resultaten van beleid. N
lijk om nieuwe woonplaatsen
ontsluiten door een hoogwaard
vervoersverbinding."

Zij zwaaide lof toe aan haar voor
gers, ex-minister Tuynman en Ze
king, want zijn namen de rijksb
singen. beide ex-ministers waren
wezig evenals oud-staatssecretar
(o.m. Van der Doef), oud gedeput
den, hoge ambtenaren, provincia
gemeentelijke bestuurders van