

# 'Ze willen van Utrecht een tramstad maken'



FOTOMONTAGE AD

**Een sneltram door hartje Utrecht? Die ligt er al bijna. Niet alleen is een groot deel van de huidige busbaan er al op voorbereid, in het Stationsgebied is haast onopgemerkt weer een stukje van het tracé aangelegd. De rails kunnen er zo in, tot afgrijzen van tramcriticasters in de stad.**

TEKST ROELAND FRANCK

Achterhaald, noemt mobiliteitsadviseur Theo Dusseldorp een tram door de binnenstad met stelligheid. Gekoppelde hightechbussen hebben volgens hem de toekomst.

Zij kunnen evenveel mensen vervoeren, rijden elektrisch zonder uitstoot, zijn goedkoper dan een trambaan en flexibeler in gebruik. Ook veroorzaken ze niet de neerslag van zware metalen in de straat die de stroomafnemers van de bovenleiding schrappen. Dusseldorp: „Die bussen kunnen als een treintje door de stad rijden. Bij de Berekuil splitst het geheel zich naar De Uithof, Scherpenzeel en Wageningen. Dat scheelt heel veel overstappen.”

Overstappen. Dat is waar oud-raadslid van Leefbaar Utrecht Wolfgang Spier ook voor waarschuwt: net als in Nieuwegein zullen buslijnen parallel aan de tram verdwijnen om die laatste rendabel te maken. Gevolg: mensen moeten verder lopen naar een tramhalte en vaker overstappen. Bijvoorbeeld aan de rand van de stad, als zij verder willen naar het oosten van de provincie.

Spier en Dusseldorp hekelen de tramlobby in het stadhuis. Spier: „Ze willen van Utrecht een tramstad maken, niet alleen naar De Uithof, maar straks ook naar Overvecht.”

## Voorschot

Op het Smakkelaarsveld, waar ooit Bieb++ zou verrijzen, werken bouwvakkers ondertussen aan de toekomstige bus- en trambaan die vanuit de Leidseveertunnel afbuigt naar de nieuwe ov-terminal. In de dikke plak beton zijn geulen zichtbaar waarin de tramrails voor de Uithoflijn om de zuidrand van de binnenstad straks hun plek krijgen. Opmerkelijk is dat in het betonbed ook al gleuven zijn uitgespaard voor rails die afbuigen naar het Vredenburg. Het lijkt een voorschotje op een toekomstige, tweede tramverbinding tussen het Centraal Station en het Science Park op De Uithof.

Het is inmiddels bijna 25 jaar geleden dat een tram door de binnenstad schipbreuk leed in de gemeenteraad. Eindeloos gekrakeel resulteerde rond de eeuwwisseling in de aanleg van de betonnen busbaan zoals die nu vanaf de Lange Viestraat via Neude, Janskerkhof en Nobel-Kruis- en Biltstraat naar De Uithof slingert. Ook toen al hield de stad er rekening mee dat er ooit toch trams op zouden rijden. De fundering van de betonlaag zou erop berekend zijn. Ook de brug over de Oudegracht en de recent gebouwde ov-brug in de Vredenburgknoop moeten een tram kunnen dragen. Desondanks zal de eventuele aanleg vele tientallen miljoenen euro's kosten. De bouw van de eerste Uithoflijn, de komende jaren, kost 321 miljoen euro.

Veel geld, maar volgens onderzoek dat directeur Floris De Gelder van het Utrecht Science Park eind september presenteerde, niet genoeg om de bereikbaarheid van De Uithof te waarborgen. Het

aantal dagelijkse bezoekers aan het Utrecht Science Park op De Uithof kan volgens dat onderzoek in de toekomst snel verder stijgen van 70.000 per dag nu naar 225.000 in 2030. De Gelder pleit dan ook voor een heel pakket aan maatregelen, waaronder een tweede tramlijn of zelfs een eigen treinverbinding naar De Uithof.

Op Prinsjesdag toonde verkeerswethouder Lot van Hooijdonk (GroenLinks) zich nog teleurgesteld dat de rijksbegroting geen geld reserveert voor een verbetering van de verbinding naar De Uithof door de binnenstad. Volgens haar staat nog niets vast over de vorm die deze moet krijgen, maar zij is wel overtuigd van de noodzaak van een tweede lijn van hoogwaardiger openbaar vervoer dan de huidige busbaan. „De prognoses tonen aan dat na 2020 een zware extra verbinding nodig is.”

Eerder toonde ze zich onomwonden voorstander van een tram die meer aantrekkingskracht op reizigers zou uitoefenen dan de bus, maar de keuze ligt nog niet vast. onderstreept ze. Sterker: de echte verkenning naar de extra verbinding moet nog beginnen.

Wel tekent ze bij alternatieven aan dat die niet per definitie beter zijn. „Bestaande technologie wordt soms wel erg gemakkelijk achterhaald genoemd,” zegt Van Hooijdonk. Ze wil voorkomen dat straks te veel verschillende vormen van hoogwaardig openbaar vervoer door de stad rijden die niet op elkaar aansluiten.

De bedoeling is om op termijn de trams met hoge perrons tussen Utrecht en Nieuwegein/IJsselstein te vervangen door hetzelfde lagevloermaterieel dat over enkele jaren naar De Uithof pendelt. Dan ontstaat ook de mogelijkheid de tramlijn door te laten rijden van De Uithof naar IJsselstein.

## Nobelstraat

Ondertussen zien de ondernemers in de Nobelstraat een tram door hun straat wel zitten, als die maar snel wordt aangelegd. Met huivering denken ze terug aan de jaren dat de straat eindeloos open lag voor de aanleg van de busbaan en klanten massaal wegbleven. Vele keerden nooit meer terug, zegt Ben Koot (73) van de gelijknamige levensmiddelenzaak. Maar een tram op zich, vindt hij geen probleem. „Zeker als het hier één spoor wordt. „Dan kunnen ze meteen weer parkeerplaatsen maken voor mensen die even een boodschap willen doen.”

Leo de Groot van sigarenmagazijn 't Vosje aan de overkant van de straat bepleit ook enkel spoor. „Net als in de Leidsestraat in Amsterdam. Dat gaat prima daar en geeft een hoop lucht. Dan kunnen fietsers wat meer de ruimte krijgen. De Groot bepleit dan ook meteen de straat af te sluiten voor ander verkeer. „Dan gaat het hier pas echt weer leven.”