

Utrecht De Uithof beter af met spoorlijn

Voordat Utrecht een tramlijn aanlegt naar universiteitscomplex De Uithof moeten gemeente en stadsregio zich eens goed bezinnen of dat wel de beste oplossing is. De regio is meer gebaat bij een spoorlijn die De Uithof rechtstreeks aandoet, betoogt Piet Brouwer.

AUTEUR PIET BROUWER FOTO JAN LANKVELD



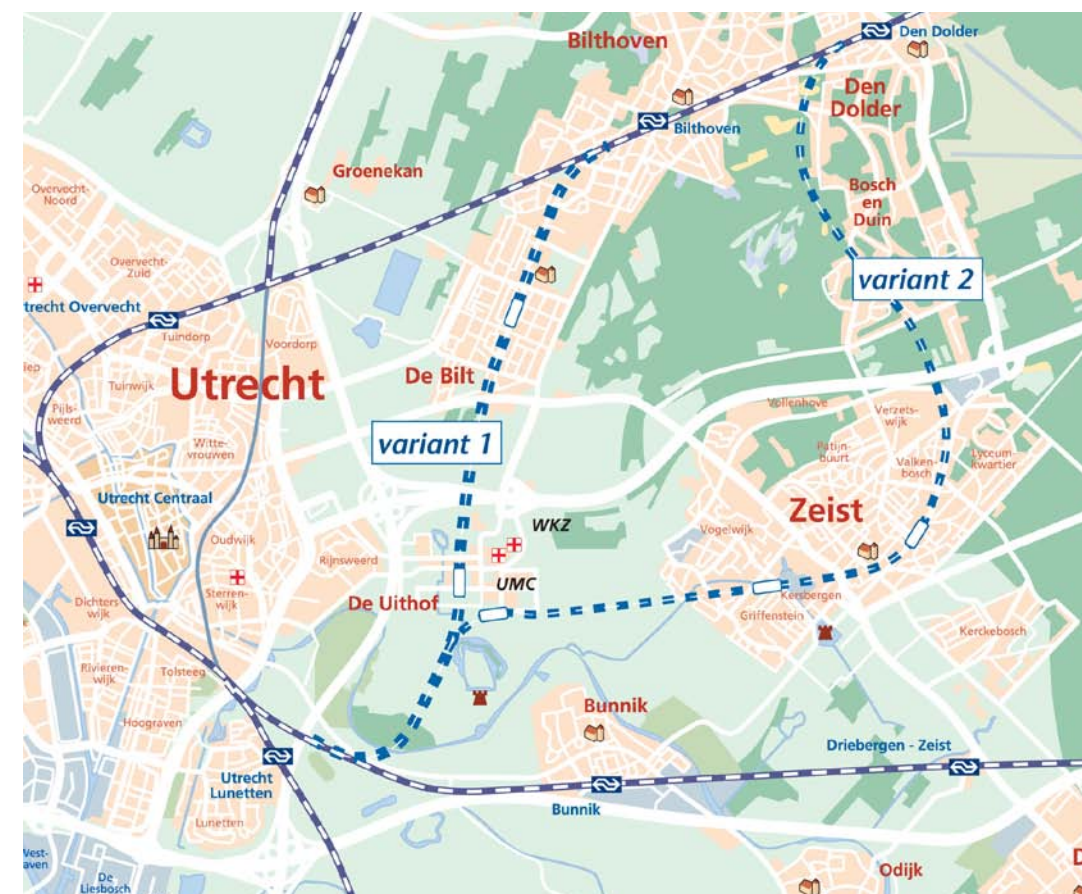
De Uithof wordt nu nog bediend door twee buslijnen vanaf Utrecht Centraal, de buslijnen 11 en 12. In de afgelopen jaren is meermalen sprake geweest van het vertrimmen van die buslijnen, als verlenging van de tram Nieuwegein/Jsselstein-Utrecht. Het is tot dusver bij plannen gebleven. Een of twee tramlijnen tussen de stad en De Uithof zullen geen afdoende oplossing bieden. Daar moet dus geen geld in worden gestoken. Kijk naar Nieuwegein, waar deskundigen tot de conclusie zijn gekomen dat de gemeente meer gediend zou zijn geweest met een station op een nieuwe spoorlijn Utrecht-Breda, uiteraard aangevuld met busvervoer. Ook al wordt een aan te leggen tram naar De Uithof doorgetrokken naar Zeist, dan nog blijft het behelpen. Het universiteitscomplex verdient een hoogwaardige ontsluiting vanuit meerdere richtingen. Dat kan alleen

een spoorlijn zijn, als onderdeel van het nationale netwerk. Het idee is niet nieuw. De staatscommissie van 1902, die moest rapporteren over het spoor in en rondom Utrecht, had aan de oostkant van de stad een nieuwe lijn voorgesteld opdat de treinen uit Den Haag en Rotterdam zonder kopmaken konden doorrijden naar Amersfoort. Nog niet zo lang geleden stelde een raadsfractie in Utrecht voor De Uithof het eindpunt te maken van een spoorlijn. Dat is echter geen toekomstvaste oplossing. Ton van Rietbergen, verbonden aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Universiteit van Utrecht, pleitte onlangs in zijn column in het AD voor een railverbinding met De Uithof, zonder nadere precisering.

Doorrijden

Een nieuwe spoorlijn Utrecht-De Uithof-Den Dolder, met een lengte van 8 à 12 kilometer, maakt het mogelijk om vanaf Den Dolder door te rijden via Soest en Baarn naar Hilversum en Almere. Het doorrijden is niet onbelangrijk vanwege de groeiambitie van Almere. Als in een later stadium de omgeving van Utrecht is volgebouwd, fungeert Zuidelijk Flevoland als overloop. Belangrijk is ook dat de voorgestelde lijn in een directe verbinding voorziet met Apeldoorn en Zwolle. Een spoorlijn die De Uithof bereikbaar maakt uit diverse richtingen is de enige oplossing die ook na tientallen jaren zijn waarde zal bewijzen. Wordt de lijn tweesporig aangelegd, dan rijdt er alleen Randstadspoor. Komen er vier sporen, dan kunnen ook doorgaande treinen van Den Haag en Rotterdam

Twee mogelijke tracés voor een ondergrondse spoorlijn naar De Uithof. Variant 1 bedient ook De Bilt, variant 2 doet Zeist aan.



naar Amersfoort en verder de lijn gebruiken. Het kopmaken in Utrecht Centraal en het oversteken van het emplacement hoeft dan niet meer. Dit leidt tot een kortere reistijd, ontlasting van de perronsporen op Utrecht Centraal en verlaging van de exploitatiekosten. De Uithof zal dan zonder overstappen vanuit Den Haag en desgewenst ook vanuit Schiphol bereikbaar zijn. Idealiter rijden straks ook doorgaande treinen Ede-Wageningen-Barneveld-Amersfoort-De Uithof-Utrecht over de spoorlijn.

Ondergronds

De aanleg van de spoorlijn zal niet eenvoudig zijn. Het gebied waar hij moet komen is al bijna volgebouwd, of heeft een bestemming als sportterrein of natuurgebied. Er zullen duizend en één bezwaren naar voren worden gebracht. Op maaiveld is nauwelijks nog plaats te vinden. Daarom is een grotendeels ondergrondse ligging de beste optie. Belangrijk voordeel is dat er geen gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer zullen zijn. Als Amsterdam en Rotterdam een raillijn ondergronds kunnen aanleggen, dan moet het in dit gebied ook kunnen. Het grootste probleem is het vinden van ruimte voor de aftakking van de lijn Utrecht-Arnhem en voor de aansluiting aan de spoorlijn bij Bilthoven of Den Dolder; een uitdaging voor de deskundigen. Ook als de spoorlijn eenmaal in bedrijf is, blijven buslijnen nodig. Maak bij voorkeur regionale buslijnen, met zowel op De Uithof als op Utrecht Centraal een halte voor doorgaande bussen. Daarnaast zullen er op De Uithof shuttlebussen nodig zijn. Ze rijden af en aan om de mensen vanaf het spoorwegstation voor de deur van elk gebouw af te zetten. Comfortabeler kan het niet. Het complex meet ongeveer één bij anderhalve kilometer. Deze shuttlebussen rijden over korte afstanden waardoor de opbrengsten gering zijn. Het valt te overwegen te gratis te maken. Daarnaast biedt de (tweede) fiets uitkomst als vorm van natransport. Het zal zeker 20 tot 25 jaar duren voordat de spoorlijn er ligt. Wil het complex op lange termijn zijn waarde behouden dan moet de aanleg van de spoorlijn zo snel mogelijk beginnen.

Utrecht Science Park

De Uithof ontwikkelt zich in snel tempo tot een economische cluster op het gebied van leven en gezondheid. In het complex zijn onder andere gevestigd de Universiteit Utrecht, het Universitair Medisch Centrum, het Wilhelmina Kinderziekenhuis, het Centraal Militair Hospitaal en de Hogeschool Utrecht. De samenwerkende organisaties spreken van het Utrecht Science Park. Kenmerkend voor de snelle ontwikkeling is het feit dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), nu gevestigd in Bilthoven, op een termijn van 10 à 20 jaar naar De Uithof wil verhuizen. Ook een fabrikant van gezonde voedingsmiddelen wil zijn laboratorium daar vestigen. Het proces dat hoogwaardige activiteiten elkaar versterken en elkaar aantrekken zal doorgaan. Qua oppervlakte is het maar een klein stukje van ons land, maar het is wel een van die stukjes waar Nederland van moet leven. De huidige ontsluiting van De Uithof zal op termijn niet meer toereikend zijn. Het complex telt tegen de 5000 parkeerplaatsen. In de spits proberen grote aantallen auto's langs drie toegangswegen het complex te bereiken, met als gevolg dat het verkeer aan de oostkant van de stad vaststaat. De belangrijkste ov-verbindingen zijn nu twee stadsbuslijnen: lijn 11 en lijn 12 (in de spits ook 12 S, die als sneldienst rijdt tussen Utrecht Centraal en het Stadion). Om de buslijnen het karakter van 'hoogwaardig openbaar vervoer' te geven hebben ze maar weinig haltes. Dit leidt op De Uithof tot lange looproutes. Er rijden dubbelgelede bussen met een capaciteit van 48 zit- en 112 staanplaatsen. Ondanks hoge frequenties – in de spits 18 respectievelijk 22 ritten per uur – kampt vooral lijn 12 (12 S) met een capaciteitsprobleem. Lijn 11 zou nog versterkt kunnen worden met snelritten. Daarnaast zijn er

drie stadslijnen met lagere frequenties, waarvan één alleen in de spits; zij verbinden De Uithof onder andere met de voorstadstations Overvecht en Lunetten. Verder zijn er 11 lijnen naar plaatsen buiten Utrecht, waarvan een deel alleen in de spits. Wat ontbreekt is een buslijn vanaf station Amersfoort. Zo'n lijn is er niet gekomen omdat hij de trein tussen Amersfoort en Utrecht concurrentie zou aandoen. Het UMC trekt grote aantallen patiënten die afkomstig zijn uit de richtingen Zwolle en Apeldoorn. Zij reizen nu met de trein eerst naar het Centraal Station in Utrecht, aan de westkant van het centrum. Vervolgens moeten ze met de bus (of in de toekomst met de tram) weer naar het oosten. Hoogst onlogisch, het kost de passagiers tijd en geld. En het werkt het gebruik van de auto in de hand.

Piet Brouwer is oud-directeur van het GVVU en medeauteur van het boek 'Berigt aan de heeren reizigers, 400 jaar openbaar vervoer in Nederland'.