

De eerste Nederlandse sneltram

Tramlijn Utrecht - Nieuwegein markeert doorbraak nieuw OV-concept



Op 3 juli jl. reed een oud SIG-tramstel van de Sneltram Utrecht – Nieuwegein na 37 jaar trouwe dienst zijn laatste rit. De cultuurhistorische waarde van deze tram is hoog en op initiatief van de Tramweg-Stichting wordt gezien of een exemplaar behouden kan worden.

tekst **MAX POPMA**

Het gaat hier om een exemplaar van de eerste serie trams, die bij de opening van de lijn in gebruik werd genomen. De railverbinding tussen Utrecht en groeikern Nieuwegein betekende de definitieve doorbraak van het concept sneltram in het openbaar vervoer van stadsgewestelijke regio's in ons land. De lijn werd tevens symbool van een omslag in het denken over architectuur en stedenbouw in nieuwbouwwijken. Deze recente ontwikkelingen in het denken over erfgoed verdienen meer aandacht.

Het Nieuwe Bouwen

In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog was de woningnood hoog en waren de woonomstandigheden in de oude binnensteden vaak erbarmelijk. De steden gingen deze problematiek te lijf met de bouw van grootschalige nieuwbouwwijken volgens de functionalistische ideeën van het Nieuwe Bouwen: licht, lucht en ruimte met flatgebouwen in het groen, een heldere stedenbouwkundige structuur en duidelijke scheiding van functies. Deze ideeën vormden een logisch antwoord op de



Boven: De metro werd bedacht vanuit een radicale scheiding van verkeersstromen. In de Bijlmer zijn in 1973 de pilaren voor het hooggelegen gedeelte in aanbouw [foto: Nationaal Archief, Anefo].

Links: Een metro paste als vervoermiddel perfect binnen de naoorlogse functionalistische ideeën over grootschalige stedenbouw en volkshuisvesting. Als hoogtepunt hiervan kan de Amsterdamse Bijlmer worden beschouwd [foto: Nationaal Archief, Anefo, Hans Peters].

geschetste problematiek, waarvan met name minder draagkrachtigen de dupe waren.

Metro

Scheiding van functies betekende ook een scheiding van verkeersstromen. Langzaam verkeer, auto's en openbaar vervoer werden elk in eigen, aparte banen met ongelijkvloerse kruisingen geleid. Een metro paste als vervoermiddel perfect binnen de functionalistische ideeën. Zowel in Amsterdam als in Rotterdam werden ambitieuze plannen ontwikkeld voor een uitgebreid netwerk van metrolijnen, dat de binnenstad met de nieuwe buitenwijken verbond. De traditionele stadstram werd steeds meer als een achterhaald vervoermiddel beschouwd.

Eindpunt

Als hoogtepunt van de functionalistische doctrine kan de Amsterdamse Bijlmer worden beschouwd, gepland in de jaren 1960 en voltooid in de jaren 1970. Toen Amsterdam in 1968 haar metroplannen presenteerde, zou een lijn naar de Bijlmer als

eerste ter hand genomen worden. Behalve als hoogtepunt kan de Bijlmer kan ook als eindpunt van het functionalistische denken over stedenbouw en volkshuisvesting worden gezien. In de loop van de jaren 1960 ontstond in toenemende mate kritiek. Vanuit de wereld van planologen, stedenbouwers en architecten en van nieuwe, jonge stadsbewoners, maar ook van bewoners die de stad juist ontvluchtten en die 'met hun voeten stemden'. Zij wilden een huis met een tuin en die vonden ze in toenemende mate in de verder van de stad gelegen voorsteden. De toenemende welvaart maakte dat ook mogelijk.

Nieuwe ideeën

Nieuwe stedenbouwkundige concepten werden ontwikkeld op basis van kleinschaligheid en functiemenging. Zo ontstonden de inmiddels beroemde 'bloemkoolwijken', zo genoemd naar het kronkelige, vaak wat ondoorzichtige ontsluitingspatroon. Ze werden gekenmerkt door afwisselende knusse laagbouwarchitectuur in autoluwe buurten en een minder rigide scheiding

Metro rijdt proef over traject van 2 kilometer in de Bijlmermeer. Duidelijk is te zien hoe 'grootschalig' de eerste Amsterdamse metrostellen waren [foto: Nationaal Archief, Anefo].



Nieuwe stedenbouwkundige concepten brachten in de jaren 1970 de beroemde 'bloemkoolwijken', zoals de wijk Doorslag in Nieuwegein [kaart: Wikimedia Commons, OpenStreetMap contributors].

van verkeersstromen. Aan veel groeikernen, lag een dergelijk stedenbouwkundig concept ten grondslag.

Openbaar vervoer

Na 1970 veranderde ook het denken over openbaar vervoer. Voor de eerste groeikern in ons land, Zoetermeer, werd nog een spoorlijn gebouwd en ook voor Nieuwegein had men oorspronkelijk een treinverbinding in gedachten.

Een spoorlijn naar Nieuwegein bleek echter veel te

duur. En in Amsterdam en Rotterdam had de aanleg van metro's tot zodanige kostenoverschrijdingen geleid, dat het woord metro voor jaren in de taboesfeer belandde. Verbindingen die in Amsterdam en Rotterdam als metro waren bedacht, werden in de jaren 1980 veel goedkoper aangelegd en sneltram genoemd. En voor de verbinding met Nieuwegein werd uiteindelijk een echte sneltram ontwikkeld, de eerste in ons land.

Lightrail

Paste een echte metro naadloos in het grootschalige stedenbouwkundige denken van de jaren 1950 en '60, de doorgaans gelijkvloers aangelegde en kleinschaliger sneltram sloot veel beter aan bij de menselijke maat van de stedenbouw vanaf 1970. In deze historisch stedenbouwkundige en vervoerskundige context kon de sneltram, gelijkvloers maar wel op vrije baan en vooral een stuk goedkoper, tot volle wasdom komen. Er werd flink op voortgeborduurd, waarbij nog meer hybride vormen van trein, metro, sneltram en stadstram ontstonden, samengevat onder de term *lightrail*, een nieuw OV-concept. Randstadrail is daar een mooi voorbeeld van.

Meer recent erfgoed

Deze sneltram maakt onderdeel uit van een nieuwe manier van kijken naar erfgoed. Wat nog rest van de Bijlmer is inmiddels beschermd stadsgezicht,

De wijk Doorslag wordt gekenmerkt door kleinschalige, afwisselende en knusse laagbouwarchitectuur [foto: Google Streetview].



Voor de verbinding met groeikern Nieuwegein werd een echte sneltram ontwikkeld. In 1982 werd het eerste tramstel op de rails gezet [Foto: Nationaal Archief, Anefo, Hans van Dijk].

waarin een heus Bijlmermuseum is gevestigd. Groeikernen en bloemkoolwijken staan in de belangstelling van geografen en stedenbouwkundigen en zijn onderwerpen binnen het project Post 65 van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Ook Erfgoedvereniging Heemschut heeft zich hierop gestort en de eerste historische studies zijn al verschenen. Het behoud van dergelijk, meer recent mobiel erfgoed past geheel in deze trend.

De Tramweg-Stichting stelt pogingen in het werk om een van deze trams voor het nageslacht te bewaren. De race is nog niet helemaal gelopen, maar als het lukt wordt de tram ondergebracht in het Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep. Een zeer geschikte plek, omdat daar ook het enig overgebleven exemplaar van de eerste generatie Amsterdamse metro's wordt tentoongesteld. In hun onderlinge samenhang vormen ze een onmisbaar en onvervangbaar onderdeel van de mobiele collectie in Nederland.

Over de auteur:

MAX POPMA is zelfstandig adviseur en projectleider op het gebied van industrieel en mobiel erfgoed – hij is adviseur bij de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) en tevens correspondent voor het Erfgoed Magazine.

Boven: In 1988 is een sneltram van de SIG-serie 5000 in Wijkersloot op weg naar Nieuwegein-Zuid [foto: Auguste Haas].