

In de periode 1875-1925 vooral hebben tal van plannen tot verbetering van het openbaar vervoer ruime aandacht gehad van overheid en particulier. Op vele plaatsen kon van de nieuwe mogelijkheden op het gebied van het vervoerswezen echter niet worden geprofiteerd vanwege de hoge kosten, verbonden aan aanleg en instandhouding. Tal van voortreffelijke trein- of tramplannen zijn daardoor onuitgevoerd gebleven en eerst veel later vervangen door goedkopere oplossingen met behulp van autobussen.

Vijftig jaren geleden hebben samenwerkende gemeentebesturen getracht een einde te maken aan het isolement van Zuid-West Utrecht, de Krimpener- en Alblasserwaard. Zij deden dit aan de hand van een groots opgezet trein- en tramplan.

Op 16 november 1918 ging een speciale commissie onder leiding van het Tweede Kamerlid Jhr.Mr. S.A. van Beresteyn aan de slag om aan de weet te komen, op welke wijze genoemde gebieden het beste geholpen zouden kunnen worden. Dat er nog geen of uiterst pover openbaar vervoer aanwezig was, weet de nieuwe commissie aan:

- 1) de vele en goede waterwegen, die een goedkoop middel van goederenvervoer vormen;
- 2) de betrekkelijk geringe en verspreide bevolking van het platteland (per HA 1 à 2 inwoners);
- 3) de geringe betekenis van de industrie;
- 4) de slappe bodemgesteldheid en de overgang over de rivieren, die de aanleg der spoor- en tramwegen zeer kostbaar maakt.

De "Commissie tot verbetering van het verkeerswezen in Z-W-Utrecht, Krimpener- en Alblasserwaard" – korthedshalve V.U.K.A. genaamd – kon bogen op de steun van de Minister van Waterstaat, die hoofdingenieur Van Oyen beschikbaar had gesteld voor het opmaken en uitwerken van de plannen. Voor de verdere kosten moesten de deelnemende gemeenten 5 cent per inwoner gedurende 2 jaren betalen.

Reeds na enige maanden konden in kaart gebrachte spoorlijnen in discussie worden gebracht. Zij betroffen:

- A. Een spoorweg van Gouda over Montfoort en Meernhoef naar Utrecht, overeenkomstig het plan van het comité voor buurtspoorverbinding Gouda-Montfoort-Utrecht, dat als gevolg van de in 1914 uitgebroken oorlog was blijven liggen.
- B. Een spoorweg van Rotterdam naar Sliedrecht, sedert 1912 in studie.
- C. Een spoorweg van Gorinchem over Vianen en IJsselstein naar de Meernhoef, aansluitend op de onder A. genoemde lijn.
Nabij Vianen was een hoge vaste brug gedacht, die tevens door het gewone verkeer gebruikt zou kunnen worden. De aldaar bestaande schipbrug zou dan naar Schoonhoven overgebracht kunnen worden.
- D. Een spoorweg van Schoonhoven naar IJsselstein, aansluitend op de onder C. genoemde lijn. Dit plan kwam grotendeels overeen met het oudere van de heer Krieger.
- E. Een spoorweg van Sliedrecht naar Meerkerk.
- F. Een spoorweg van Bergambacht naar Krimpen a/d Lek ter verbinding van de bestaande lijn Gouda-Schoonhoven met de onder B. genoemde.
- G. Een elektrische tramweg van Utrecht over Jutphaas naar Vreeswijk ter vervanging van de bestaande paardentramweg.

De lijnen A, C, D, E, en F had men geprojecteerd als eenvoudige locaalspoorwegen, waarop met een max. snelheid van 35 km gereden kon worden, ook door de grote spoorwagens.

In een vergadering te 's-Gravenhage op 25 oktober 1919, alwaar vertegenwoordigers van ongeveer vijftig gemeenten aanwezig waren, kwam nogal wat kritiek los. Tal van afgevaardigden uit de Alblasserwaard waren teleurgesteld over de geprojecteerde lijnen. Men had gehoopt, dat veel meer gemeenten profijt van eert spoorlijn zouden hebben. Ook Gouda toonde zich minder tevreden over het plan.

De afgevaardigde van Nieuw-Lekkerland vond de lijn Schoonhoven-IJsselstein overbodig, omdat in deze boerenstreek geen behoefte bestond aan een spoorweg. De lijn Gouda-Oudewater achtte hij evenmin nodig en vond een lijn Schoonhoven-Oudewater-Utrecht voldoende. Het doen vervallen van het baanvak Gouda-Oudewater zou echter een ramp betekenen voor Haastrecht. Bovendien verkeerde de verbinding Gouda-Oudewater-Montfoort-Utrecht in een te ver gevorderd stadium van voorbereiding om daarin alsnog wijziging te brengen.

Op 4 juni 1920 kregen de belanghebbende gemeenten bericht, dat aan de Minister van Waterstaat een concessie was verzocht voor een op te richten N.V. Zuid-Hollandsche Utrechtsche Spoorweg-Maatschappij. De oprichting van de NV zou plaats vinden zodra de totstandkoming van de lijn Gouda-Montfoort-Utrecht was verzekerd.

Men dacht de navolgende lijnen tot stand te kunnen brengen:

- A. Gorinchem-Vianen-Meernhoef-Utrecht.
- B. Schoonhoven-IJsselstein-Utrecht.
- C. Sliedrecht-Nieuwpoort-Gorinchem.
- D. Krimpen a.d. Lek-Stolwijk-Gouda.
- E. Rotterdam-Krimpen-Baanhoek.

De kosten werden geraamd op 18.000.000,— gulden. Het Rijk zou de bouw van een brug over de Lek bij Vianen alsmede de aanleg van een gedeelte van de lijn E voor zijn rekening moeten nemen alsmede 50% van de verdere aanlegkosten. Het resterende bedrag diende, volgens de toenmalige opvattingen, opgebracht te worden door de streek, t.w. 5.000.000 gulden door de betrokken provinciën en 4.000.000 gulden door de gemeenten, polders en particulieren.

Met de plaatsing van aandelen verliep het echter allerminst gunstig. In de vergadering van 21 april 1921 bleek hoe gering de bereidheid c.q. het onvermogen van de gemeentebesturen was om het benodigde financiële offer te brengen. Slechts 719.000 gulden was aan toezeggingen binnen, waaronder die van IJsselstein als enige gemeente in Zuid-West Utrecht. Ook de provincie Zuid-Holland voelde weinig voor een financiële medewerking.

Minder ongunstig stond het met de lijn Gouda-Montfoort-Utrecht, hoewel van de gevraagde 700.000 gulden nog slechts 255.700 beschikbaar was gesteld. Verder was het nog niet zeker, dat Utrecht en Oudewater samen 300.000 gulden zouden kunnen opbrengen.

Ondanks de vele negatieve berichten werden de VUKA-plannen in deze vergadering nog niet begraven. Uitvoering ervan hield men voor mogelijk, mits betere tijden zouden aanbreken. Dat deze opvatting nog te optimistisch was, is later gebleken.

N.B. De gegevens zijn ontleend aan een in het gemeente-archief van Vreeswijk berustend dossier over deze aangelegenheid. Bij deze stukken bevindt zich ook een ontwerp-tekening van een locaalspoorweg Utrecht-Woerden via Houten, Vreeswijk, IJsselstein, Montfoort en Linschoten. Een nadere toelichting is er niet bij aanwezig.

