

panorama op de stad. Het stadsgezicht van A. Rademaker stond model: naast de Bijlhouwerstoren Sterrenburg.

Dit alles omgeven door bomen, zoals Van Dokkum ze ziet uit de verschillende vensters van zijn huis. De prent „Bomen rond mijn huis“ kun je noemen een collage om Sterrenburg in tijd en ruimte.

Sterrenburg mogen we niet laten passeren zonder iets over zijn historie te zeggen.

Het verdedigingswerk werd aangelegd in de jaren 1554-1558 door de stadsbouwmeester Willem van Noort. Hij hanteert hier een fortificatietechniek, die Italiaans van oorsprong is en die keizer Karel V in Utrecht laat toepassen bij de bouw van Zonnenburg, Manenburg, Morgenster en Stoutenburg. Sterrenburg is namelijk pas de laatste naam die het bastion draagt. Na Stoutenburg heet het Sterkenburg. Nog later - ongetwijfeld naar analogie van de namen van de andere bastions - Sterrenburg.

In de muur van het bolwerk werd een beeldhouwwerk dat de god Mars voorstelt, ingemetseld.

Als in de eerste helft van de 19de eeuw Utrecht zijn

poorten en wallen sloopt en op de puin door architect Zocher wandeldreven laat aanleggen, blijft Sterrenburg behouden. Bij de verbreding van de singel ten behoeve van de zg. Keulse vaart in 1854, wordt dit bolwerk ten dele geamoveerd. De „huysinge“ uit de 17de eeuw blijft staan.

Het beeld van Mars treffen we in 1928 aan in de kollektie van het Centraal Museum. In 1962 wordt het fragment links van de ingang van het woonhuis in de muur aangebracht.

„Bomen rond mijn huis“ is een andersoortige omslag dan het maandblad tot nu toe had. De redactie stelt het op prijs, dat een Utrechtse graficus een initiatief nam en voorstelde met een van zijn prenten de omslag van 1978 te maken. Of van de boven genoemde wisseling provincie - stad wordt afgestapt? Nee. Volgend jaar, als Nederland de Unie van Utrecht herdenkt, wil de redactie een voorplaat, die weer betrekking heeft op de provincie. Heeft iemand een aardig idee? Wij houden ons aanbevolen.

C.S.

---

## DE SNELTRAM

---

Het zal ook de leden van Oud-Utrecht niet ontgaan zijn dat er binnenkort van de Utrechtse Gemeenteraad een beslissing kan worden verwacht over de aanleg van een raillijn door de binnenstad. U heeft weliswaar dank zij vele publicaties inmiddels kennis kunnen nemen van alle mogelijke feiten en opinies, maar de redactie van het Maandblad is 'och van mening dat een samenvatting van de gebeurtenissen tot nu toe zeker op zijn plaats is.

In 1968 wordt door Gedeputeerde Staten van Utrecht en de Minister van Volkshuisvesting besloten om Nieuwegein - een samenvoeging van de gemeenten Jutphaas en Vreeswijk - te laten uitgroeien tot een stad van 50.000 inwoners. Dit heeft tot gevolg dat er een stelsel van openbaar vervoer moet worden ontwikkeld dat Nieuwegein gaat verbinden met de stad en de regio Utrecht. Gezien de nauwe aan- en afvoeren over het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal is het te voorzien dat het vervoer van en naar Nieuwegein op grote moeilijkheden zal stuiten. Welnu, een railverbinding op eigen baan lijkt dan ook een goede oplossing. De gemeenten Nieuwegein en IJsselstein gaan in 1971 accoord met de aanmelding van het raillijn project bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat; dit in verband met het verkrijgen van de subsidie, die het Rijk ter beschikking stelt aan gemeenten ten behoeve van het wegverkeer en het openbaar vervoer in en om de steden. B. en W. van Utrecht sluiten zich enige tijd later aan bij de gemeentebesturen van Nieuwegein en IJsselstein.

Het zou te ver voeren om hier uitgebreid in te gaan op de gang van zaken met betrekking tot de besluitvorming; daarvoor wil ik graag verwijzen naar het rapport, genoemd aan het eind van dit verhaal.

Op 20 maart 1975 stemt de Utrechtse Gemeenteraad in met het volgende: 1. de aanleg van een raillijn-tracé via het Kanaleneiland (*Beneluxlaan*), 2. het *voorlopig* eindpunt wordt zodanig gesitueerd dat doortrekking door de binnenstad in een later stadium mogelijk is (*Smakkelaarsveld*).



Montagefoto van de Sneltram in de Nobelstraat.  
Foto: Werkgroep Sneltram

### Waarom nu die doortrekking?

Een aantal onderzoeken in de laatste jaren heeft een reeks cijfers opgeleverd die een indicatie kunnen zijn voor de te verwachten verkeersstromen tussen Nieuwegein en Utrecht. Zo heeft één van deze berekeningen uitgewezen dat in het jaar 1990 22.500 personen tot de Nieuwegeinse beroepsbevolking kunnen worden gerekend. Onder de voorwaarden dat er zich geen werkgelegenheid in Nieuwegein zal ontwikkelen en dat al deze mensen in Utrecht zullen gaan werken, moet men rekening houden met een sterke verkeersstroom tussen Utrecht en Nieuwegein. Echter, het is inmiddels bekend dat de gemeente Nieuwegein streeft naar een ruime eigen werkgelegenheid en naar een hoogwaardig voorzieningenpakket voor de bevolking. Er is al een getal van 16.000 arbeidsplaatsen genoemd. Het is duidelijk dat er dan ook met een beduidend geringere verkeersstroom tussen Utrecht en Nieuwegein gerekend moet worden, wat wellicht een exploitatietekort van de raillijn tot gevolg kan hebben. De beide ex-ministers Gruyters en Westertep hebben daarom ook aangedrongen op doortrekking van de raillijn naar de Uithof en Zeist, in de verwachting dat het exploitatietekort dan lager wordt.

Welke zijn nu de het meest geformuleerde bezwaren tegen de doortrekking van de raillijn?

Het is nog maar de vraag of het aantal reizigers van en naar de Uithof en Zeist wel groot genoeg zal zijn om het bovengenoemde exploitatietekort op te heffen. Een groep Utrechtse ambtenaren heeft berekend dat dit zeker niet het geval zal zijn en de duitse verkeersdeskundige prof. Schaechterle is van mening dat een sneltram naar Zeist alleen rendabel te maken is als er voldoende woningbouw langs het traject gepleegd wordt. Het is ook lang niet zeker dat de reizigers naar de Uithof, die her en der in de stad wonen, gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Gezien de gunstige ligging in de Uithof, de goede bereikbaarheid en de ruime parkeermogelijkheid is het zelfs hoogst onwaarschijnlijk dat het openbaar vervoer naar het Universiteitscentrum massaal gebruikt gaat worden. Evenmin kan een groot vervoersaanbod van en naar Zeist verwacht worden.

De toekomstige sneltram zal veel verder van de Zeister woningen af komen te liggen dan de huidige buslijnen.

Het autoverkeer zal zoveel mogelijk geweerd moeten worden van de route die de raillijn gaat volgen. Dit leidt er b.v. toe dat het autoverkeer van en naar het centrum in plaats van de Leidseveertunnel gebruik moet gaan maken van de Daalsetunnel, met allerlei sluiproutes door Pijlsweerd, Vogelenbuurt en over de Weerdsingel als gevolg. Doortrekking van het sneltram-tracé door de binnenstad kan er mogelijkwijs in resulteren dat de befaamde (of liever beruchte) „Noord-tangent“ zijn kop weer op gaat steken.

Over de gevolgen van de aanleg van de raillijn voor de



*De meest waarschijnlijke route van de sneltram door de binnenstad.*

*Foto: Werkgroep Sneltram.*

oude binnenstad is ook wel het één en ander te zeggen. Er zal een aantal panden gesloopt moeten worden (*Nobelstraat, Kruisstraat*), geluidshinder, aantasting van groenvoorzieningen, kans op schade aan monumenten (*de Janskerk*) - een argument dat m.i. te makkelijk wordt afgedaan met „Dat zal wel meevallen“ -; het zijn allemaal zaken die moeilijk zijn te rijmen met de aanwijzing van de Utrechtse binnenstad tot „Beschermd Stadsgezicht“.

Uiteraard zijn er nog veel meer argumenten pro en contra de raillijn aan te voeren, maar de meeste ervan zult u inmiddels wel kennen: de kranten staan er -te-recht- vol van.

Het zal u na lezing van het bovenstaande duidelijk zijn dat schrijver dezes niet bepaald gelukkig zal zijn met een beslissing van de Utrechtse gemeentelijke politici en bestuurders, die een doortrekking van de raillijn door de Utrechtse binnenstad tot gevolg heeft.

En ik kan mij nauwelijks voorstellen dat het standpunt van de leden en het bestuur van de vereniging Oud-Utrecht erg veel anders zal zijn.

7-1-1978

G. J. Röhner

Bronnen:

*Rapport Sneltram Nieuwegein/IJsselstein-Utrecht; een analyse van het besluitvormingsproces.*

*Publicaties Werkgroep Sneltram*

*Utrechts Nieuwsblad 10 december 1977; 2, 3, 4, en 5 januari 1978*

*De redactie wil u, lezers van het Maandblad, graag in de gelegenheid stellen om uw mening te geven over de vraag of de raillijn Nieuwegein-Utrecht al dan niet moet worden doorgetrokken door de Utrechtse binnenstad. U kunt dat schriftelijk doen vóór 27 januari 1978 bij: Redactie Maandblad Oud-Utrecht, Alex. Numankade 199, Utrecht. In het februarinummer hopen we dan een aantal van de meningen te publiceren.*