



De Sprinter kwam naar Zoetermeer

*Hans Gosselink
Historisch Genootschap Oud Soetermeer.*

Afbeelding op front pagina: Sprinter tussen station Seghwaert en Palenstein (Foto Randy Pijper)



Afbeelding 1. Sprinter bij station Seghwaert (Foto Randy Pijper)

De Sprinter kwam naar Zoetermeer.

Een beknopte geschiedenis van de Zoetermeerlijn, uniek openbaar vervoer voor de groeistad Zoetermeer

*Hans Gosselink
Historisch Genootschap
Oud Soetermeer.*

Colofon

Redactie: T. Vermeulen, R. Grootveld

Auteur en onderzoeker: J.W. (Hans) Gosselink ¹

Grote dank gaat uit naar de volgende personen (en organisaties):

Verschaffen van informatie	Fotografen	Becommentariëren van concepten
M. van Witsen	R. Bordewijk	A. van den Burg
R. Jongerius	K. van den Burg	M. van Witsen
J. Innemee	C. Cremer	R.W. Gosselink
M. Hofman	W. Goutier	M.J.J. Gosselink-Bouten
W. Hermans	G.J. Groenveld	J. Michielen-v/d Riet
E. van Duijne	F.J. Hoevenagel	T. Vermeulen
A. van den Burg	A. Hoogland	R. Grootveld
R. Grootveld	W. Klein	
	W. de Maar	
	R. Pijper	
	C.A.L. van Wieringen	
	Ardito	
	Delta-Phot	

Onderzoek:

Onderzoek (2020-2023) van openbare archieven, kranten en andere bronnen uitgevoerd door auteur van deze publicatie.

Beperkt deel van het onderzoek is gepubliceerd in 2022 in 't Seghen Waert (Historisch Genootschap Oud Soetermeer), beschikbaar door downloaden https://www.oudsoetermeer.nl/e2/site/oudsoetermeer/custom/site/upload/file/seghe_n_waert_2/sw_2022_3.pdf

Publicatie:

2025



www.oudsoetermeer.nl

¹ Voor de auteur was de Zoetermeerlijn in de periode 1981-2006 een betrouwbaar, plezierig en veilig onderdeel van het dagelijks forensen tussen Zoetermeer en Amsterdam-Noord.

Inhoudsopgave

Inleiding	5
Hoofdstuk 1 - Verkenningen en voorbereidingen voor de openbaar vervoersverbinding	7
# 1.1 - Organisaties	7
# 1.2 - Vaststellen van wijze van forensen tussen Zoetermeer en Den Haag	8
# 1.3 - Vaststellen van het openbaar vervoer tracé	11
# 1.4 - Financiering	16
Hoofdstuk 2 - Realisatie van de Zoetermeerlijn	21
# 2.1 - Aanleg van de Zoetermeerlijn	21
# 2.2 - Stations/Haltes: Ontwerp, aanleg en kunst	25
# 2.3 - De tijdelijke bogen werden niet aangelegd	31
# 2.4 - Stadscentrum en busstation	33
# 2.5 - Maatregelen tegen geluidshinder	34
# 2.6 - Wat heeft moeten wijken voor de Zoetermeerlijn	36
# 2.7 - Nieuw Stads Gewestelijk Materieel: De Sprinter.	39
# 2.8 - Sprinters arriveren op de Zoetermeerlijn	43
Hoofdstuk 3 - Niet gerealiseerde uitbreidingen van de Zoetermeerlijn	45
Hoofdstuk 4 - Vieringen	51
# 4.1 - Start van de aanleg (1972)	51
# 4.2 - Opening dubbelstation Zoetermeer-Driemanspolder (1973)	53
# 4.3 - Opening eerste fase Zoetermeerlijn (1977)	54
# 4.4 - Opening tweede (eind-) fase van Zoetermeerlijn (1979)	57
Hoofdstuk 5 - Ervaringen met de Zoetermeerlijn	59
# 5.1 - Ervaringen van reizigers en NS	59
# 5.2 - Onregelmatigheden op het spoor in de beginjaren	61
# 5.3 - Slecht imago door onveiligheid en vandalisme op de lijn	63
Hoofdstuk 6 - Het einde van de Zoetermeerlijn	69
# 6.1 - Overgang naar de RandstadRail	69
# 6.2 - Afsluiting: Toen kwam toch de (snel-)tram naar Zoetermeer	71
Samenvatting en Conclusies	73
Appendix 1. Overzicht geraadpleegde bronnen	75
Appendix 2. Additionele details Sprinters	83
Appendix 3. Woorden- en afkortingenlijst	85

Inleiding

Voor de groeistad Zoetermeer werd al in de jaren '50 voorzien dat er een hoog-kwaliteit openbaar vervoer (OV) verbinding nodig zou zijn tussen Zoetermeer en Den Haag, omdat veel mensen die werkten in Den Haag en omgeving zouden gaan wonen in Zoetermeer. Er waren verschillende schattingen van de te verwachten aantallen van de dagelijks pendelende personen: 14000-16000. Het uiteindelijke antwoord hierop was een nieuwe NS (Nederlandse Spoorwegen) spoorverbinding tussen beide steden. Na een lange voorbereiding startte de bouw van de Zoetermeerlijn officieel in 1972. De NS exploiteerden deze spoorlijn van 1977 tot 2006. Deze Zoetermeerlijn was (in zijn begintijd) uniek zowel wat betreft het rollend materieel, de 'Sprinter', het traject, de spoorbanen, als de integratie met de groeistad Zoetermeer. De lijn voorzag in het OV tussen Den Haag en Zoetermeer met een 'Omgeklapte-Lus' traject in Zoetermeer. Sinds 2006 wordt deze OV voorziening door RandstadRail verzorgd.

Een uitgebreid onderzoek naar de geschiedenis van de Zoetermeerlijn werd binnen het Historisch Genootschap Oud Soetermeer in 2020 door de auteur gestart. Hierbij stond de vraag hoe deze openbaar vervoer verbinding tot stand kwam centraal en waarom het zo uniek was. Het perspectief vanuit de groeistad Zoetermeer was een voornamelijk leidraad van het onderzoek. Tevens was het doel van het onderzoek een bijdrage aan de geschiedenis van de stad Zoetermeer. De doelgroep van de publicaties over de onderzoeksresultaten zijn mensen geïnteresseerd in deze geschiedenis, maar ook belangstellenden in het spoorwezen.

Vele openbare bronnen, archieven, kranten, internet, boeken en dergelijke werden bestudeerd. In Appendix 1 van deze publicatie wordt een zo compleet mogelijk overzicht gegeven van de onderzochte bronnen. De voornaamste onderwerpen van het onderzoek waren (met tussen haakjes de Hoofdstukken waarin de resultaten zijn beschreven):

- De voorbereidingen en de onderhandelingen, die leidden tot de aanleg van de nieuwe NS spoorlijn (Hoofdstuk 1).
- De aanleg van deze spoorlijn, de bouw van de stations, en de keuzes van het materieel en het traject (Hoofdstuk 2).
- De unieke eigenschappen van de spoorbaan en het ingezette nieuwe materieel, 'Sprinters' (Hoofdstuk 2).
- De integratie met de groeistad Zoetermeer (Hoofdstuk 2).
- Wat er in Zoetermeer heeft moeten wijken voor deze spoorlijn (Hoofdstuk 2).
- Uitbereidingen van de Zoetermeerlijn die niet werden gerealiseerd (Hoofdstuk 3).
- De publieke vieringen van de voltooiingen van de Zoetermeerlijn (Hoofdstuk 4)
- De ervaringen van de NS en de reizigers (Hoofdstuk 5).
- De overgang naar de RandstadRail (Hoofdstuk 6).

In 2022 vierde Zoetermeer dat het 60 jaar een New Town (Groeistad) was. Toen was het ook 50 jaar geleden dat de aanleg van de Zoetermeerlijn startte. Daarom werd in dat jaar tussentijds vanuit het onderzoek gerapporteerd:

- De tentoonstelling '*Zoetermeerlijn, uniek openbaar vervoer voor groeistad Zoetermeer!*' in Zoetermeer van medio tot eind 2022. Van deze tentoonstelling is een 3D-scan beschikbaar ².
- Het gepubliceerde artikel '*De Zoetermeerlijn: Een unieke spoorlijn voor Zoetermeer*' in een uitgave van 't Seghen Waert (Historisch Genootschap Oud Soetermeer). Deze publicatie is online beschikbaar is ³.
- De lezing '*De Zoetermeerlijn: Een unieke spoorlijn voor Zoetermeer*', die werd gegeven in het Architectuur Punt in Zoetermeer. Deze lezing is ook online beschikbaar ⁴.

Het onderzoek werd medio 2023 (voorlopig) gefinaliseerd. Deze publicatie dient als rapportage van het totale onderzoek, status 2023. Het is niet uitgesloten dat verder onderzoek zal worden

² Hans Gosselink, Ad Jansen, Max Hofman (2022), HGOS: Expositie Zoetermeerlijn, Ardito, <https://www.ardito.eu/3d-model/hgos-expositie-zoetermeerlijn/>

³ Hans Gosselink (2022), De Zoetermeerlijn: Een unieke spoorlijn voor Zoetermeer, 't Seghen Waert, 41 (3), 2022, 4-15, 7 sep 2022, Historisch Genootschap Oud Soetermeer, https://www.oudsoetermeer.nl/e2/site/oudsoetermeer/custom/site/upload/file/segghen_waert_2/sw_2022_3.pdf

⁴ Hans Gosselink (2022), De Zoetermeerlijn, Een unieke spoorlijn voor Zoetermeer, ArchitectuurPunt Zoetermeer, Zoetermeer 60 jr New Town, Zoetermeer groeit #3, Van Zoetermeerlijn tot hubs en deelfietsen, YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=uuO47R65XCE>

uitgevoerd. Indien dat additionele interessante resultaten zal opleveren, zal er een nieuwe versie van deze online publicatie worden gepubliceerd.

Hoofdstuk 1 - Verkenningen en voorbereidingen voor de openbaar vervoersverbinding

1.1 - Organisaties

De verkenningen voor de nieuwe groeistad Zoetermeer startten al eind jaren 50 van de vorige eeuw. Het *"Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland"* verrichtte in de beginjaren de studies voor de structuurplannen voor de groeistad ⁵. Vanaf 1957 hebben zich diverse organisaties bezig gehouden met de ontwikkeling en realisatie van de nieuwe openbaar vervoer (OV) verbinding, de Zoetermeerlijn, voor een directe verbinding tussen Den Haag en Zoetermeer, zie overzicht in het aparte kader.

De *"Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer"* werd in 1962 opgericht door het College van B&W van Zoetermeer in samenwerking met ir. S.J. van Embden (architect-stedenbouwkundige), R.H. Fledderus (architect-stedenbouwkundige), en ir. W.F. Schut (directeur instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland), zie afbeelding 2. De werkgroep functioneerde t/m 1971 ^{6 7}. Haar taken waren veelomvattend, waaronder de nieuwe OV verbinding. Zij werd geadviseerd door de *"Verkeersgroep Zoetermeer"* ^{8 9}. Veel aandacht werd besteed aan het vaststellen van het tracé van de nieuwe OV-lijn.



Afbeelding 2. Werkgroep ontwikkeling Zoetermeer ¹⁰

⁵ Stadsarchief Zoetermeer, 5, inv. 545

⁶ Stadsarchief Zoetermeer, 120, inv. 1078.

⁷ Stadsarchief Zoetermeer, 050, inv. 1074

⁸ Stadsarchief Zoetermeer, 050, inv. 1073

⁹ Nationaal Archief Den Haag 2.21.245 inv. 30, Spoornieuws: Zoetermeerlijn: Eerste stadsgewestelijke spoorlijn in Nederland.

¹⁰ Waarom moet Zoetermeer uitbreiden? Zoetermeer, 1, mei 1967, 1

1957-1962: Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland:

- Opstellen Structuurplan Zoetermeer 1962.
- Onderdeel: OV voor forensen van en naar Den Haag.

1962-1971: Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer (WOZ):

- Veel taken o.a. de nieuwe OV verbinding.
- Geadviseerd door de "Verkeersgroep Zoetermeer".
- Veel aandacht voor het tracé van de OV lijn
- Veel discussies met de NS.

1971-1984: Coördinatiecommissie Zoetermeerlijn:

- Voorbereidingen en begeleiding van de aanleg.
- Leden: NS, Zoetermeer, Den Haag, Provinciale Staten, diverse ministeries.
- Ondersteund door diverse werkgroepen.
- Onderwerpen: Subsidies, overeenkomsten, details aanleg, details stations, etc.

Voor de voorbereidingen en de begeleiding van de aanleg van de Zoetermeerlijn werd in 1971 de "Coördinatiecommissie Zoetermeerlijn" opgericht met vertegenwoordigers van de Nederlandse Spoorwegen (NS), de gemeente Zoetermeer, de gemeente Den Haag, de Provinciale Staten en diverse ministeries ¹¹. De commissie werd ondersteund door diverse werkgroepen. De commissie werd opgeheven in 1984 ¹². Binnen de NS werd in 1972 de "Stuurgroep Zoetermeerlijn" opgericht ¹³.

1.2 - Vaststellen van wijze van forensen tussen Zoetermeer en Den Haag

Samengevat: Al snel werd ingezien dat de groeistad Zoetermeer een goede, efficiënte openbaar vervoer (OV) voorziening met Den Haag nodig had met aansluiting op de spoorwegen (NS) en het centrum van Den Haag ¹⁴. Al in 1962 deponeerde Zoetermeer bij het ministerie het verzoek voor een spoorlijn ¹⁵. Het duurde echter tot 1977-1979, voordat de spoorlijn er echt was.

Maar laten we nu eerst kijken hoe men toen uitkwam op een nieuwe NS spoorlijn als OV verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag. Een schematisch overzicht van de besluitvorming is gegeven aan het eind van deze paragraaf.

Veel mensen zouden gaan verhuizen vanuit Den Haag, waar ze werkten, naar Zoetermeer. Wat als al deze forensen in de auto zouden stappen? Dat zou een te grote belasting voor het wegennet en de parkeergelegenheden betekenen. Naast Rijksweg 12 (nu A12) zouden dan nog twee nieuwe wegen moeten worden aangelegd, wat aan de Haagse kant onmogelijk was. Zoals later vermeld in het in 1968 vastgestelde Structuurplan ¹⁶ waren er verschillende schattingen van de aantallen van de dagelijks pendelende personen: 14000-16000.

De 14 km afstand tussen Zoetermeer en Den Haag werd te groot geacht voor het dagelijks gebruik van de (brom-)fiets. Zeker bij slecht weer zouden de forensen dan naar alternatieven zoeken ¹⁷. Het enige andere alternatief was dan een nieuwe OV verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag.

¹¹ Stadsarchief Zoetermeer 050, inv. 196. Brief van Het Dagelijks College van Overleg, Intergemeentelijk Overleg Haagse Agglomeratie aan D.K. Smit, hoofd afdeling financiën, Zoetermeer, 11-1-1971.

¹² Stadsarchief Zoetermeer, Archief 050, inv. 96.

¹³ Het Utrechts Archief 960 inv. 957: Verslagen van de 'Projectleiding (Stuurgroep) Zoetermeerlijn, 1972-1984. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Weg en Werken, Wv 1.4/416/99/13800/KO/S17/54693.

¹⁴ Stadsarchief Zoetermeer 5, inv. 545. Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland Rotterdam, T. /3.61/B.C, 10-12-1961.

¹⁵ Zoetermeer komt de trein voor de deur. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 18-03-1972. Geraadpleegd op Delpher op 02-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010849014:mpeg21:p023.69/70> in Delpher.

¹⁶ Het Utrechts Archief 937 inv. 1208. Structuurplan Zoetermeer. Vastgesteld door de Raad der gemeente Zoetermeer in de openbare vergadering dd. 18 januari 1968.

¹⁷ Haags Gemeentearchief 484-02 inv. 8427. Prof.ir. S.J. van Embden b.i., R. H. Fledderus, ir. W.F. Schut c.i. Structuurplan Zoetermeer. Vastgesteld door de Raad der gemeente Zoetermeer in de openbare vergadering dd. 18 januari 1968. November 1964, Delft/Rotterdam.

Uitbreidingen van de bestaande busdiensten tussen Zoetermeer en Den Haag zouden nooit het transport van de verwachte grote aantallen forensen kunnen verzorgen, want voor de piekbelasting waren dan heel veel bussen nodig. Al deze bussen zouden te veel vervoer op Rijksweg 12 en in beide steden leveren, omdat de bussen zich daar zouden moeten invoegen¹⁸. Daarbij was een complicerende factor, dat de busonderneming Citosa de concessie had in dit gebied en het vervoer overhevelen naar de goedkopere Haagse Tram Maatschappij (HTM) werd niet eenvoudig geacht¹⁹.

In de plannen voor Zoetermeer waren duidelijke eisen gesteld aan een OV verbinding²⁰: De reistijd moest kort zijn en de frequentie in de dienstregeling hoog. De forensen moesten op loopafstand van een station/halte wonen en zonder overstappen hun werk kunnen bereiken. In de periode 1960-1962 raakten medewerkers van de NS voor eerst betrokken bij de plannen voor Zoetermeer, omdat ze af en toe adviserend optraden ten aanzien van projecten met betrekking tot de ruimtelijke ordening²¹. Op basis van de diverse verkeersprognoses uit de 60-er jaren werd geconcludeerd dat Zoetermeer met 100000 inwoners in de eindfase een rail verbinding (trein of tram) nodig had²². Het gebruik van de bestaande NS spoorlijn Gouda - Den Haag werd overwogen. Echter het station Zoetermeer aan deze bestaande treinverbinding lag niet centraal genoeg in het geplande uitgebreide Zoetermeer om aan de loopafstand te voldoen, zelfs niet als het station verplaatst zou worden. Dit zou betekenen, dat er in Zoetermeer dan nog aanvullend vervoer nodig zou zijn. Conclusie: Een nieuwe rail-verbinding was noodzakelijk.

Eerst werd er gedacht aan een tramlijn van Den Haag via Leidschendam naar Zoetermeer met een grote lus in Zoetermeer, waarvoor het tracé al in het structuurplan was opgenomen²³. Het werd van primair belang geacht dat de verbinding gereed moest zijn als de eerste huizen van de nieuwe wijken bewoond werden²⁴. Wie de exploitatie zou doen vond de gemeente Zoetermeer toen niet belangrijk²⁵. Voor de aanleg van deze tramverbinding^{26 27} zou in omgeving Den Haag een groot aantal kunstwerken (verzamelnaam voor o.a. bruggen, viaducten en tunnels) aangelegd moeten worden, zoals voor de kruisingen met de spoorlijn Den Haag - Amsterdam, en te zijner tijd de Schiphollijn, en voor kruisingen met de secundaire weg 16, de Vliet en rijksweg 4. Daarnaast werd het vervoer per tram met zijn kleine eenheden toen minder geschikt geacht voor een vervoersverbinding tussen twee steden, waar buiten bebouwd gebied er met hoge snelheden gereden zou moeten worden. Overigens was een aparte trambaan niet in streekplan opgenomen en ook niet gewenst in de gemeente Voorburg.

Reeds in 1964 werd een aansluiting van de beoogde trambaan naar Zoetermeer op de Hofpleinlijn (spoorlijn Rotterdam Hofplein - Den Haag) voorgesteld door ir. W. Wissing (stedenbouwkundig adviseur). Dit was toen bedoeld als een tijdelijke omvorming naar een metro-lijn in afwachting van een latere eigen metro/tram baan tussen Zoetermeer en Den Haag²⁸. De aansluiting op de Hofpleinlijn bleef daarna op de agenda^{29 30}. Volgens de NS was het zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande spoorlijnen nodig in verband met de te verwachten hoge kosten voor zo'n

¹⁸ Stadsarchief Zoetermeer 120, inv. 1078. Verslag van de bespreking inzake de toekomstige uitbreiding der gemeente Zoetermeer, gehouden op 3-10-1963, 20:00 ten raadhuisen te Zoetermeer.

¹⁹ Haags Gemeentearchief 509 inv. 2370. Verslag van de bespreking tussen het College van Burgermeester en Wethouders van Zoetermeer en een delegatie van het College van Burgermeester en Wethouders van 's-Gravenhage, gehouden op dinsdag, 25 april 1962, te 15 uur, in het Gemeentehuis van Zoetermeer.

²⁰ Stadsarchief Zoetermeer 5 inv. 545. Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland Rotterdam Zoetermeer Structuurplan, nr. 1973 - aug.1962 - B.R.

²¹ Het Utrechts Archief. NS, HTM, Weste Nederland, De Zoetermeerlijn, Utrecht 28-4-1977.

²² Haags Gemeentearchief 0484-02 inv. 8427. Onderafdeling Verkeerszaken van de Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland. Discussie-Nota betreffende het te verwachten verkeer tussen Zoetermeer en Den Haag, 's-Gravenhage, oktober 1968.

²³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 815. Bestemmingsplan Groot Zoetermeer, no. 2763, mei 1967.

²⁴ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1795. Brief van B&W aan Commissie Vervoersvergunningen, 11-6-1965.

²⁵ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1795. Brief van B&W aan Commissie Vervoersvergunningen, 11-6-1965.

²⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1795. Nota betreffende de keuze van het systeem voor openbaar vervoer Den Haag - Zoetermeer, 29-9-1970

²⁷ Het Utrechts archief 944 inv. 800. Nota ten behoeve van de aanvraag van een rijksbijdrage voor de voltooiing van de railverbinding tussen Zoetermeer en Den Haag, Bijlagen, 1973.

²⁸ Nationaal Archief Den Haag 3.02.43 inv. 576. Provinciale Planologische Dienst in Zuid-Holland, No. C 5500. Verslag van de vergadering gehouden 4 februari 1964 te 14 uur in de vergaderzaal van de Provinciale Planologische Dienst inzake het ontwerp-streekplan Haagse agglomeratie.

²⁹ Stadsarchief Zoetermeer, 50, inv. 074. Afspraken 11-1-1965

³⁰ J.H. Broers, Spoor naar '75, Op de Rails, uitgave NVBS, maart 1969, nr. 3, p. 39-43.

nieuwe OV verbinding ³¹. Helaas kon het trammaterieel van de HTM niet rijden op de NS spoorlijn, omdat er met een ander voltage voor stroomvoorziening werd gereden ³²: Het toen operationele HTM materieel was gebouwd voor 600 V en kon onder bepaalde voorwaarden in de toekomst opgevoerd worden tot 750 V. Op de NS spoorlijnen werd 1500 V gebruikt. Rijden met HTM materieel op deze nieuwe railverbinding zou een omzetting van deze lijn naar 750 V betekenen en dus een loskoppeling van het NS spoornet (iets wat later bij de overgang naar de RandstadRail wel degelijk zou gebeuren, zie hoofdstuk 6). Verder zouden hogere geleidingsflessen en bredere wielen nodig zijn dan op het HTM stadsnet werd gebruikt. Omdat een tram gebruik zou moeten maken van het Haags tramnet was, werd eigenlijk alleen aan de HTM gedacht als exploitant. In principe had de NZH (Noord-Zuid-Hollandsche Stoomtramweg-Maatschappij) ook als exploitant kunnen optreden. Echter in die tijd waren deze bedrijven onrendabele tramlijnen aan het opheffen, en met name de interlokale lijnen. Dit betekende ook dat HTM niet echt geïnteresseerd was in de Zoetermeerlijn ³³.

De NS ontwikkelden inmiddels nieuwe ideeën, zowel ander materieel dat stiller was, sneller kon optrekken en gebruik kon maken van kleinere boogstralen en steilere hellingen, als ook het gezamenlijk gebruik van de infrastructuur voor het streek- en lokaal-vervoer ³⁴. Daarom werd het plan gewijzigd naar een treinspoorlijn (NS) met grotendeels handhaven van het beoogde tramtracé ³⁵. Het moge duidelijk zijn dat de stadsstructuur en de OV lijn in samenhang met elkaar waren ontwikkeld, zodat forensen op loopafstanden van de stations/haltes woonden. Dit alles is mede bepalend geweest voor Zoetermeer zoals het nu is.

Evaluaties van de forensen opties leidden tot nieuwe NS-lijn		
Forens optie	Nadelen	Beter alternatief
Eigen vervoer	(Brom)fiets afstand te groot, zeker bij slecht weer. Auto's geven een te grote belasting voor het wegennet en de parkeergelegenheden	OV verbinding nodig, eisen: 1. Reistijd: kort 2. Dienstregeeling: Hoge frequentie 3. Wonen op loopafstand van een station; niet overstappen
Uitbreiding buslijnen	Forensen stromen te groot; problemen op RW12 en in de steden	Railverbinding nodig
Lijn Gouda - Den Haag	Station Zoetermeer ligt niet centraal genoeg voor eis 3	Nieuwe railverbinding
Tram	Eigen trambaan: Veel kunstwerken in Den Haag en Voorburg's verzet. Gebruik Hofpleinlijn: Onmogelijk voor trammaterieel t.g.v. voltage verschillen	Nieuwe NS spoorlijn, aansluiting Hofpleinlijn Discussies met NS over tracés en alternatieven

Volgens het Structuurplan 1968 zou de groeistad Zoetermeer dan op twee manieren (zie Afbeelding 3) worden ontsloten ³⁶:

1. Een hoofdwegen-patroon, bekend als de H-structuur, met de uiteinden gericht op de steden Den Haag, Delft, Gouda, en Leiden.
2. Een ringvormige OV lijn voor snelle verbinding tussen Den Haag en de vier nieuwe Zoetermeerse woonwijken.

³¹ Stadsarchief Zoetermeer. 050 inv. 1795. Brief De Bruin (NS directeur) aan B&W Zoetermeer, 18-12-1964.

³² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1795. Brief Ir. J.M. Diekhuis (N.V. Gemengd Bedrijf, Haagsche Tramweg - Maatschappij) aan Ir. G.G. Schooten (Directeur Gemeente Werken, Den Haag), 4-11-1970.

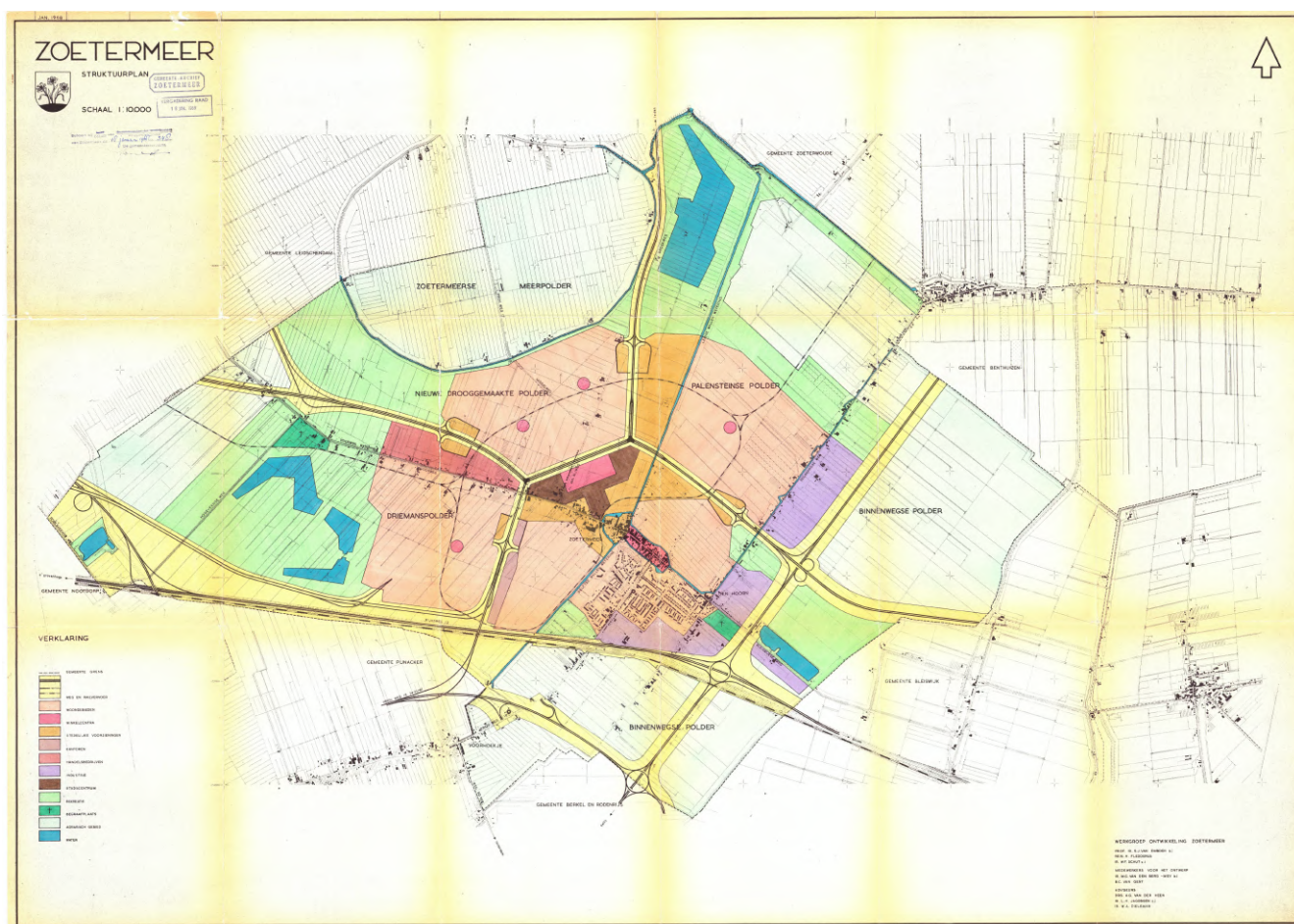
³³ M. van Witsen, persoonlijke communicatie, 25-3-2023.

³⁴ Team HSS3, Geschiedenis van het openbaar railvervoer in Zoetermeer, juli 1971, c.v. III sept.1971

³⁵ Redactie, Zoetermeer, Op de Rails, uitgave NVBS, februari 1972, nr. 2, p. 22.

³⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 535. Nota van NS, meerjarenplanbureau sectie expansie, Op 3/Ztm/185//MJP/128, juni 1973. Bijlage: Zoetermeer structuurplan, wijzigingen juni 1972.

Toen later (1972/1973) het toekomstige nieuwe stadshart belangrijker werd, werd ook een directe ontsluiting daarvan belangrijk.



Afbeelding 3. Kaart bij het Structuurplan Zoetermeer 1968.³⁷
Donkere zwarte lijnen geven de H-structuur van de wegen en de dunne stippellijn de OV-Lus.

1.3 - Vaststellen van het openbaar vervoer tracé

In deze paragraaf wordt een impressie gegeven van de veelheid aan tracé varianten voor de nieuwe rail verbinding, die het licht zagen en de discussies daarover. In 1964 hebben de NS toegezegd een vervoerplan uit te werken voor Zoetermeer, gebruikmakend van onder andere het structuurplan van gemeente. De NS, maar ook Citosa, achtten de creatie van een goede OV verbinding voor 'Groot-Zoetermeer' tot hun taak. Dit leidde in 1966 tot het aanbieden van het eerste interim rapport^{38 39}.

Er ontstonden al snel discussies over de aspecten van een sneltram versus die van een 'conurbatielij' (spoorlijn), alsmede voor- en na-transport (reis tussen woning en halte/station, en tussen werkplek en halte/station)⁴⁰, en over de vele ideeën voor de precieze tracés van de nieuwe OV lijn. Alvorens de discussies tussen de diverse partijen te behandelen, wordt hier eerst een

³⁷ Kaart bij het Structuurplan Zoetermeer 1968. Versie zonder goedkeuringsstempels. Onderdeel van archief 110/33.3. (Kaartencollectie Stadsarchief nr. 110, volgnummer 33.3). Geheugen van Zoetermeer. <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer TH0000014739 (gemeente Zoetermeer).

³⁸ Nationaal Archief Den Haag 2.21.245 inv. 30. Verslag bespreking Toekomstige vervoersvoorziening Zoetermeer, 14-12-1964 te Zoetermeer, tussen vertegenwoordigers B&W Zoetermeer, NS, Citosa

³⁹ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2802. Brief Directeur NS Mr. M.G. de Bruin aan College B&W der Gemeente Zoetermeer, 21-7-1966.

⁴⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1073. Verslag van de 14e bespreking, gehouden op 4-3-1966.

overzicht (waarschijnlijk niet volledig) gegeven van een aantal overwogen tracé opties voor de nieuwe spoorbaan ^{41 42 43 44 45}:

- Een station voor Zoetermeer langs een geprojecteerde lijn Amsterdam - Schiphol - Den Haag, en een ondergrondse verbinding naar de City van Den Haag ⁴⁶.
- Een 'Noord-zuid' tracé dwars door de groeistad Zoetermeer.
- Een 'Tak' tracé, een aftakking van de hoofdlijn, zie afbeelding 4 (linksonder).
- Een 'Lus' tracé, conform het stedenbouwkundig grondplan, maar een afwijking van het toen bestaande Streekplan Haagse Agglomeratie, zie afbeelding 4 (linksboven).
- Een 'Lus' tracé met een uitstulping richting de oude dorpskern om dichterbij het centrum komen, wat een nog meer gebogen tracé-variant zou opleveren ⁴⁷.
- Een 'Haak' tracé, welk een groot deel van de 'Lus'-tracé bevatte, zie afbeelding 4 (rechtsboven).
- Een 'Lus-variant' tracé ook conform het structuurplan maar met tram-exploitatie.
- Een 'Lus-vormig' tracé met aansluitingen op zowel de Goudse lijn in Zoetermeer als de Hofpleinlijn in Leidschendam-Voorburg.
- Een 'S' tracé voor een betere ontsluiting van de geplande nieuwe wijk in het noordwesten van Zoetermeer, zie afbeelding 4 (rechtsonder).
- Een 'Hakkel' tracé met een station Zoetermeer in de verbinding Delft - Leiden ⁴⁸.
- Een aansluiting van een sneltrambaan op spoorlijnen Amsterdam-Rotterdam en Den Haag-Alphen a/d Rijn, gevolgd door het aanleggen van een sneltramlijn na een verdere groei van de stad ⁴⁹.
- Een spoorlijn Alphen a/d Rijn - Zoetermeer - Hofpleinlijn - Den Haag ⁵⁰.
- Toepassen van een Franse monorail-systeem Safège ⁵¹.

In het begin van de 60-er jaren werd er al een OV-verbinding via een vrije baan ten behoeve van het woon-werkvervoer voor de toekomstige inwoners van Zoetermeer gesuggereerd ⁵². Tijdens een bespreking stelden de NS, dat de bestaande Goudse lijn (Gouda - Den Haag) voldoende zou zijn. Dit leidde tot verbazing, omdat deze lijn al intensief werd gebruikt. Wat betreft een nieuwe spoorlijn vonden de NS, dat het belangrijk was dat deze tot in het hart van de stad zou doordringen. Hun voorkeur bleef een centraal gelegen noord-zuid tracé dwars door Zoetermeer als deel van een directe spoorlijn tussen Amsterdam en Rotterdam ⁵³, wat verworpen werd door de gemeente Zoetermeer. De NS vonden een meer oostelijk liggend tracé wel aanvaardbaar als via een boog een aansluiting op het station in Zoetermeer zou komen en de lijn vóór Pijnacker op de Hofpleinlijn zou worden aangesloten. Een alternatieve westelijke ligging achtten ze, hoewel niet bezwaarlijk, wel inferieur, omdat dan twee stations in Zoetermeer nodig zouden zijn. In hetzelfde document stelden de NS dat een afstand van 14-15 km niet te gering was voor treinvervoer. Sterker nog, juist voor deze afstand werden toen door de NS de meeste vervoersbewijzen verkocht. Ze stelden dat een trein volledig in staat was om deze OV functie te vervullen, dat een vrije baan ook in de stad noodzakelijk was en bij voorkeur een eigen baan, die niet werd gebruikt door lokale trams. De NS overwogen ook een spoorlijn Alphen a/d Rijn - Zoetermeer - Hofpleinlijn - Den Haag ⁵⁴. Deze verbinding liep ook dwars door Zoetermeer, en was dus niet in overeenstemming met het structuurplan van de stad, omdat het diverse wijken niet bediende.

⁴¹ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2802. Nederlandse Spoorwegen. Werkgroep Vervoerplan Zoetermeer. 2e interim-rapport, januari 1969.

⁴² Het Utrechts Archief. NS, HTM, Weste Nederland, De Zoetermeerlijn, Utrecht 28-4-1977.

⁴³ Nationaal Archief Den Haag 3.02.43 inv. 576. Provinciale Planologische Dienst in Zuid-Holland, No. C 5500. Verslag van de vergadering gehouden 4 februari 1964 te 14 uur in de vergaderzaal van de Provinciale Planologische Dienst inzake het ontwerp-streekplan Haagse agglomeratie.

⁴⁴ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1073. Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer - Overleg met NS. Verslag van vergadering van 31-5-1967.

⁴⁵ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2802. Nederlandse Spoorwegen, Werkgroep Vervoerplan Zoetermeer. 2e Interim-rapport, januari 1969.

⁴⁶ Stadsarchief Zoetermeer 120 inv. 1078. Uit raad dd. 7-12-1962.

⁴⁷ Het Utrechts archief 960 inv. 951: Inzake de aanleg van de spoorlijn ten behoeve van voorstadsverkeer Den Haag-Zoetermeer, 1968-1973. N.V. Nederlandse Spoorwegen, MPB Sectie Expansie, Op 3/MJP/50//Ztm/129, 19-4-1972.

⁴⁸ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Afspraken 4-7-1963.

⁴⁹ Stadsarchief Zoetermeer 5 inv. 545. Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland Rotterdam. 2-1-1964.

⁵⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Afspraken 15-12-1964.

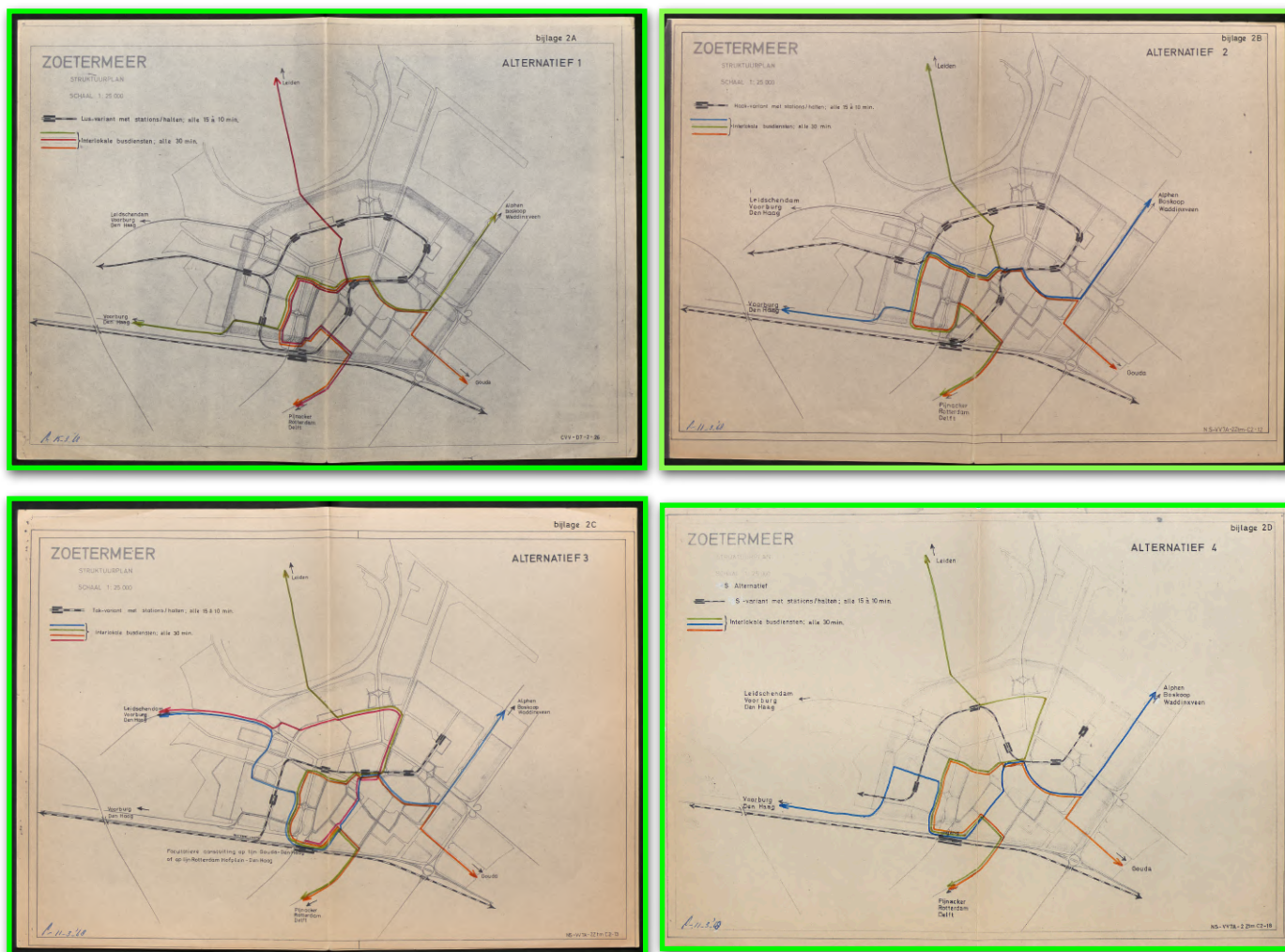
⁵¹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Afspraken 4-11-1965.

⁵² Nationaal Archief Den Haag 2.21.245 inv. 30 Spoornieuws: Zoetermeerlijn: Eerste stadsgewestelijke spoorlijn in Nederland.

⁵³ Nationaal Archief Den Haag 3.02.43 inv. 576. N.V. Nederlandse Spoorwegen. Dienst van Economische Zaken. Ez 45/Ztm 1/77. 14 mei 1964.

⁵⁴ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1074 Afspraken 15-12-1964.

Het College van B&W van Zoetermeer bleef van mening, dat volgens de plannen voor Zoetermeer een spoorlijn dwars door de stad onaanvaardbaar was. Een spoorlijn aan de rand van Zoetermeer achtten zij niet voldoende attractief. Voor de gemeente Zoetermeer gold een aanleg van een ringvormige spoorbaan door de stad een meer ideale oplossing, de 'Lus' variant ⁵⁵, zie ook de discussies op de volgende pagina's. De rail verbinding zou niet de wegen moeten volgen maar door de wijken gaan met vier hoofdkruisingen ongelijkvloers ⁵⁶. Bij de NS begonnen zich inmiddels ideeën te ontwikkelen over regionaal openbaar vervoer via het spoor met een aftakking vanaf de hoofdlijn door Zoetermeer en haltes bij de wijkcentra ⁵⁷ ⁵⁸ om de integratiemoeilijkheden met het streek- en bus vervoer te vermijden. Dit betekende dus een spoorlijn in plaats van een tramlijn met steilere hellingen, lagere snelheden, en krappere bogen dan de reguliere spoorlijnen. Het materieel moest wel op de grote lijnen kunnen rijden, dus de bovenleiding moest hetzelfde voltage hebben. Men verwachtte zeer weinig geluidshinder door toepassen van een verende onderbouw



Afbeelding 4. De tracé varianten 'Lus' (linksboven), 'Haak' (rechtsboven), 'Tak' (linksonder) en 'S' (rechtsonder) ⁵⁹.

en lange gelaste spoorstaven. Een exploitatie model met regionale treinen vanuit Zoetermeer naar Den Haag, Rotterdam, Leiden en Alphen werd ook gepresenteerd.

⁵⁵ Stadsarchief Zoetermeer Archief 120 inv. 078. Verslag van de bespreking inzake de toekomstige uitbreiding der gemeente Zoetermeer, gehouden ten gemeentehuize op vrijdag 21 juni 1963, des namiddags 3.00 uur.

⁵⁶ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Afspraken 12-11-1963

⁵⁷ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Afspraken 11-1-1965

⁵⁸ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Afspraken 13-4-1964

⁵⁹ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2802, Nederlandse Spoorwegen, Werkgroep Vervoerplan Zoetermeer. 2e Interim-rapport, januari 1969.

De NS verwachtten, dat gedurende de eerste jaren Zoetermeer voldoende zou hebben aan de bestaande bus- en treindiensten, omdat de vervoerstroam naar Den Haag achter zou blijven bij de verwachtingen gegeven in het structuurplan ⁶⁰. Ze beschouwden aanvankelijk Zoetermeer als onderdeel van de Randstad en geen speciale taak hebbende ten opzichte van Den Haag. De Zoetermeerse werkgroep vond dat Zoetermeer als stad voor Haagse inwoners in de eerste fase het accent moest krijgen, terwijl later een meer normaler ontwikkeling zou volgen. De stad zou eerder dan voorzien in de meer pessimistische verwachtingen van de NS een bijzondere railverbinding nodig hebben ^{61 62 63}. Als overgangssituatie werd een busweg over het rail tracé als voorloper van het railvervoer naar het NS-station voorgesteld ⁶⁴, maar de meningen daarover verschilden ^{65 66}. In een volgende NS studie werd betoogd, dat de OV-lijn door de geplande wijk Driemanspolder (zuid-west Zoetermeer, zie Afbeelding 3) moest lopen, vervolgens langs de Voorweg naar het centrum, en vervolgens naar Alphen a/d Rijn. De nieuwe wijken in het noordwesten van Zoetermeer zouden dan bediend moeten worden met buslijnen naar Den Haag. Echter bleek dat het 'Lus' tracé het voordeel had over een recht-doorgaande spoorlijn door Zoetermeer, dat de reizigers minder hoefden te reizen om een station te bereiken; dus minder voortransporten (vervoer tussen huis en station). Als gevolg werd de NS gevraagd om met een plan te komen met de inachtneming van het 'Lus' tracé ⁶⁷. De discussies tussen de Zoetermeerse werkgroep en de NS over het vervangen van het 'Lus' tracé door het 'Haak' - of 'Tak' tracé (zie afbeelding 4) bleven nog enige tijd doorgaan. De werkgroep stelde, dat de tegenvoorstellen van de NS onaanvaardbaar waren, aangezien de structuur en uitgangspunten van Groot-Zoetermeer hierdoor teniet zouden worden gedaan ⁶⁸. Volgens de NS had het 'Tak' tracé met een verlenging naar centrum van Den Haag de grootste voordelen van reistijd ten opzichte van de auto. De werkgroep bleef bij het 'Lus' tracé, meer dan het 'Haak' tracé en zij was tegen het 'Tak' tracé. De stedenbouwkundigen vonden, dat met deze laatste variant de ene wijk railvervoer had, maar de andere niet.

Inmiddels concludeerden de NS wel, dat een aftakking van de Goudse lijn veel te duur zou worden, door bijvoorbeeld de ongelijkvloerse kruising van Rijksweg 12 en de Goudse lijn. Volgens de NS had het 'Lus' tracé 'geen duidelijk element', want ging niet door het centrum. Voor de werkgroep bleef het 'Lus' tracé een eis, want die slingerde door de stad en was het meest geschikt voor de forensen in de eerste vier nieuwe wijken en in overeenstemming met het structuurplan. De spoorlijn moest de hele stad bedienen. Het 'Lus' tracé werd beschouwd als een integraal deel van Groot-Zoetermeer, want iedereen moest op 500 m hemelsbreed van de woning een station/halte van de OV verbinding kunnen vinden ⁶⁹. Ze stelde: *'De stad is er niet voor het OV, maar omgekeerd'* ⁷⁰. Er werd overwogen of de voortzetting van de discussie met de NS wel zinvol was ⁷¹. In 1967 zag het college van B&W van Zoetermeer het overleg met de NS liever gestaakt. Daarbij deelde ook het college van B&W van Den Haag niet dezelfde visie op het OV als de NS. Het overleg werd vervolgens in agglomeratie verband voortgezet en de NS werd voorzichtig op de hoogte gesteld van de opschorting van de besprekingen ⁷². Het overleg werd 2 jaar opgeschort, omdat de NS niet voldoende aan de wensen van Zoetermeer tegemoet kwamen. De inhoudelijke discussies tussen de NS en Zoetermeer werden echter toch voor een deel voortgezet.

⁶⁰ Stadsarchief Zoetermeer archief 050 inv. 1796. NS werkgroep vervoerplan Zoetermeer. 1e interim report, juli 1966.

⁶¹ Stadsarchief Zoetermeer archief 050 inv. 1795. Aide-mémoire inzake de tracering van openbare vervoerslijn door werkgroep Ontwikkeling Groot-Zoetermeer resp. de N.S., van L.H. Jacobsen, 31-8-1967.

⁶² Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Werkgroep ontwikkeling Zoetermeer. Concept-notitie bij het eerste interim-rapport (vervoersstromen, 6-7-1966 van de N.S. werkgroep vervoersplan Zoetermeer. & Verslag van 30-8-1966)

⁶³ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2809. Brief NS directie aan Directeur-Generaal van Verkeer, 14-10-1968, bijlage brief aan B&W Zoetermeer, 4-10-1968.

⁶⁴ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer. Verslag van 25-3-1966.

⁶⁵ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Afspraken 25-3-1966.

⁶⁶ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1073. Verslag van de 16e bespreking, gehouden op 2-5-1966.

⁶⁷ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1073. Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer - Overleg met NS. Verslag van vergadering van 17-1-1967 te Rotterdam.

⁶⁸ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Verslag van de vergadering van de werkgroep ontwikkeling Zoetermeer dd. 23-6-1967.

⁶⁹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Verslag van 9-9-1966.

⁷⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Gemeentebestuur van Zoetermeer, 1962 - 1975.

⁷¹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Verslag van de vergadering van de werkgroep ontwikkeling Zoetermeer dd. 11-8-1967.

⁷² Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Verslag van de vergadering van de werkgroep ontwikkeling Zoetermeer dd. 15-9-1967.

De aftakking van de Hofpleinlijn werd wel door de NS geaccepteerd, maar er was ook een interne richting strijd ⁷³. Aan de ene kant ondersteunden de grootschalige denkers een enkelvoudige rechte lijn met slechts enkele stations, terwijl aan de andere kant er de voorstanders van het uiteindelijk gekozen 'Lus' tracé waren. In lijn met de vaststelling in het streekplan voor de Haagse agglomeratie werd in 1967 het Koninklijk Besluit openbaar, waarin de sneltram tussen Den Haag en Zoetermeer definitief werd opgenomen: Openbaar snelvervoer (Conurbatiespoor) met aansluiting op en gebruik making van de Hofpleinlijn ⁷⁴. Eind 1968 accepteerden de NS het structuurplan van Zoetermeer als uitgangspunt en stelden voor het overleg te hervatten ^{75 76}. In de publicatie 'Spoor naar '75' ⁷⁷ gaven de NS aan dat zij het spoorweganet zouden moeten aanpassen aan de nieuwe bebouwingen, met name in de Randstad. De stations zouden moeten liggen waar woon-, werkgelegenheid en stedelijke activiteiten waren geconcentreerd. Dit impliceerde ook veel meer kortere afstanden en daarvoor geschikt materieel ⁷⁸. Er zou geïnvesteerd moeten worden in enkele nieuwe lijnen tussen satellietsteden en de centrale steden met verbindingen van de stadskernen. Hierbij zou regionaal vervoer gedeeltelijk gebruik moeten kunnen maken van de lokale rail-netten, waaronder een aftakking van de Hofpleinlijn naar Zoetermeer.

De NS zagen de mogelijkheid (2de interim rapport) om het zuidelijk deel van het 'Lus' tracé aan te leggen en indien nodig eventueel te zijner tijd het 'Lus' tracé te sluiten via de aanleg van het noordelijke deel. Daarbij moest nieuw materieel voor stadsvervoer worden ontwikkeld ⁷⁹. De NS hebben in 1969 aan Zoetermeer een offerte gedaan voor de eerste fase (zuidelijk deel) van het 'Lus' tracé om op tijd gereed te zijn als bestaande vervoersvoorzieningen niet meer voldoende zouden zijn. De NS hoopten dat Zoetermeer van een groot deel van de nieuwe wijk in het noordwesten zou afzien en bebouwing in het verlengde van de spoorlijn richting Alphen a/d Rijn zou projecteren ^{80 81}. Bij het vaststellen van het tracé werd ook rekening gehouden met vier boerderijen aan de Voorweg, die op de monumentenlijst stonden ⁸². In 1969 was er nog steeds discussie met de NS over al of niet sluiten van het 'Lus' tracé, waar de NS op tegen waren. Er was de bereidheid om weer met de NS op bestuurlijk niveau te praten, maar ook de suggestie om met de HTM te spreken ⁸³.

Als compromis werd besloten tot de 'Omgeklapte Lus' tracé (ook genoemd 'Krakeling'), zie afbeelding 5, bedacht door de stedenbouwkundige van de gemeente Zoetermeer, Leo Torn ^{84 85}, waarmee de NS werden verrast in 1969 ⁸⁶. De voordelen waren o.a. ⁸⁷:

- Naast die vier nieuwe wijken zou ook het nieuwe stadscentrum, waarvan het belang steeds hoger werd ingeschat, goed worden ontsloten.
- Een snellere verbinding met Den Haag vanuit het centrum van Zoetermeer (maar langere reistijden vanuit een aantal andere stations).
- Een verbinding met Alphen a/d Rijn en een eventueel nieuwe wijk in het noordoosten bleef mogelijk.

⁷³ M. van Witsen, persoonlijke communicatie, 15-3-2023.

⁷⁴ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2802. Knipselkrant van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1708, 28-11-1967.

⁷⁵ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2802. Brief Directeur NS Mr. M.G. de Bruin aan Directeur -Generaal van het Verkeer, 14-10-1968.

⁷⁶ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 2802. Brief Directeur NS Mr. M.G. de Bruin aan Wethouder B. Bol, college B&W van de gemeente 's-Gravenhage, 4-10-1968..Brief Directeur NS Mr. M.G. de Bruin aan College van B&W van de gemeente Zoetermeer, 4-10-1968.

⁷⁷ nv Nederlandse Spoorwegen, Spoor naar '75. Plan voor de toekomst van NS in de Nederlandse samenleving in de jaren 1970-1975, Utrecht, januari 1969.

⁷⁸ Martin van Oostrom, De Sprinters. Het stadsgewestelijk materieel 1975-2021, Rail Magazine, 44, januari - februari 2022, 44-49.

⁷⁹ Stadsarchief Zoetermeer archief 050 inv. 1796. NS werkgroep vervoerplan Zoetermeer. 2e interim report, juli 1969.

⁸⁰ Het Utrechts archief 960 inv. 951. N.V. Nederlandse Spoorwegen, MPB Sectie Expansie, Op 3/MJP/50//Ztm/129, 19-4-1972.

⁸¹ Nationaal Archief Den Haag 2.21.245 inv. 30. NS: Werkgroep Vervoerplan Zoetermeer, 2de interim rapport, 30-1-1969.

⁸² Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074. Verslag van de vergadering van de werkgroep ontwikkeling Zoetermeer dd. 7-6-1968.

⁸³ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 1074 Verslag van de vergadering van de werkgroep ontwikkeling Zoetermeer dd. 6-8-1969.

⁸⁴ Barth. van Gent, Zoetermeer, ontwikkeling van een nieuwe stad, Gemeente Zoetermeer, 1999.

⁸⁵ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 074. Verslag van de vergadering van de werkgroep ontwikkeling Zoetermeer dd. 5-11-1969.

⁸⁶ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977. Zoetermeerse Courant, 21-5-1977.

⁸⁷ Het Utrechts Archief 960 inv. 951.N.V. Nederlandse Spoorwegen, MPB Sectie Expansie, Op 3/MJP/50//Ztm/129, 19-4-1972 .

Evaluaties gaven ook aan dat het 'Omgeklapte Lus' tracé slechts *f* 1 miljoen duurder was dan het 'Lus' tracé (peildata 1982 en 2000). Wat betreft de exploitatie was niet meer personeel en materieel nodig en de opbrengsten zouden hoger zijn. De 'Omgeklapte Lus' zou één station meer krijgen en kortere reistijden ⁸⁸. Met een ligging van de spoorlijn ten noorden van de Voorweg, kregen de NS toch nog een zolang mogelijk gestrekt tracé, terwijl de gemeente Zoetermeer ook een 'Lus' traject kreeg.



Afbeelding 5. Definitief ontwerp van de Zoetermeerlijn, de 'Omgeklapte Lus' ⁸⁹

In 1989 werd een curieus verhaal over het ontstaan van de Zoetermeerlijn gepubliceerd: In 1968 interviewde een journalist, tevens raadslid, een NS topman en tijdens het napraten kwam de vervoersproblematiek in Zoetermeer aan de orde. De NS topman werd gegrepen door het idee van een stadstrein en hij zag vervolgens persoonlijk toe op de ontwikkeling van de Zoetermeerlijn ^{90 91}.

1.4 - Financiering

De wijze van financiering van de Zoetermeerlijn was een onderwerp van discussies tussen de NS en de diverse overheden. Deze paragraaf heeft niet de ambitie om een volledig inzicht te geven in deze complexe discussies. Er zullen wel een aantal belangrijke stappen in het begin van de 70-er jaren getoond worden.

Tijdens een discussie over de hoger uitgevallen begroting van de NS had de Zoetermeerse burgemeester voorgesteld, dat zijn stad de aanvraag van de rijkssubsidie zou verzorgen ⁹². Deze begroting omvatte de infrastructuur en de parkeerterreinen, de aanschaf van rollend materieel, de aanpassingen van het station Den Haag Centraal en de verkeersleiding van de Hofpleinlijn, en de verplaatsing van het station Zoetermeer ⁹³. De hogere kosten werden veroorzaakt door de kunstwerken (bruggen) over de kruisende wegen.

⁸⁸ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 96. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 10-1-1973 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

⁸⁹ Stadsarchief Zoetermeer 75 inv. 2592. Brief G.A.J. Willemsen, Dienst Infrastructuur Afd. Algemeen Beheer en Secretariaat, NS aan B&W Zoetermeer, 22-8-1977.

⁹⁰ 150 Jaar NEDERLANDSE SPOORWEGEN Zaterdag & Zondag ZOETERMEERLIJN Moet je nog mee? door Liesbeth Klumper 7.13 halte Centrum West. "Trouw". Meppel, 24-06-1989. Geraadpleegd op Delpher op 02-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010827866:mpeg21:p023>. ## 18/70 in Delpher.

⁹¹ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1978-2013, Liesbeth Klumper, Zoetermeerlijn. Moet je nog mee? Trouw 24-6-1989.

⁹² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1795. Samenvatting van bespreking tussen deputatie van Intergemeentelijk Overleg Haagse Agglomeratie en vertegenwoordiging van NS over nieuwe Zoetermeerlijn, 25-11-1970.

⁹³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1795. Brief Mr. M.G. de Bruin (president-directeur NS) aan burgemeester Zoetermeer, 10-11-1971.

De Zoetermeerse VVD fractie in de Raad van Zoetermeer drong in 1971 bij het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan op een spoedige beslissing tot het snel aanleggen van de Zoetermeerlijn, anders zou de aantrekkelijkheid van Zoetermeer als woongebied aanzienlijk geschaad worden ⁹⁴. In hetzelfde jaar vroeg minister Drees aan de minister van Financiën om rijkssubsidie te verlenen aan de gemeente Zoetermeer voor de aanleg van de Zoetermeerlijn en weerlegde hun bedenkingen. Het college van B&W Zoetermeer dreigde namelijk dat ze woningbouw zou moeten staken, als er geen zekerheid was over het tijdig gereed komen van de OV verbindingen ⁹⁵.

Het Rijk stelde in 1971 voor dat de investering als volgt verdeeld zou moeten worden: Rijk 80% van verwervingskosten van de grond en 50% van infrastructuur, overblijvende kosten ten laste van de agglomeratie, en voor de NS de aanschafkosten van het rollend materieel. De NS waren eventueel bereid extra bij te dragen aan de infrastructurele kosten ⁹⁶. Het College van B&W Zoetermeer besloot een subsidieaanvraag te doen om een besluit van de minister te bespoedigen ⁹⁷. Echter de andere betrokken gemeenten in de agglomeratie waren bezorgd over de uiteindelijke lastendruk en wilden graag extra subsidies van het Rijk ⁹⁸. Overleg met de verantwoordelijke staatssecretaris over de zorgen van de gemeenten leidde niet tot een oplossing ⁹⁹ ¹⁰⁰.

Drie alternatieven lagen toen op tafel:

1. De NS zouden de spoorlijn aanleggen en exploiteren (Geen zaak van de agglomeratie en de gemeente Zoetermeer).
2. De agglomeratie zou de spoorlijn aanleggen met behulp van subsidies en vervolgens verhuren aan de NS. De NS zouden dan na 5 jaar de spoorlijn overnemen.
3. Alles zou geschieden volgens de toen voorliggende subsidie aanvraag maar dan moesten de NS haar bijdrage meer dan verdubbelen.

Aanvankelijk zouden alle betrokkenen, Rijk, NS, provincie en gemeenten bijdragen aan de financiering van de Zoetermeerlijn. Echter een aantal gemeenten weigerden medewerking. Dat dwong de gemeente Zoetermeer om voor te stellen de lijn voor eigen rekening aan te leggen en te verhuren aan de NS ¹⁰¹. Vervolgens werd met de staatssecretaris deze optie besproken ¹⁰². Daarvoor zouden nog wel wat juridische en financiële problemen moeten worden opgelost ¹⁰³. Het Ministerie van Financiën ontwikkelde de voorkeur om de opdracht en de subsidie aan de NS te geven en gelijktijdig de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te verminderen ¹⁰⁴. De minister legde het College van B&W van Zoetermeer uit, dat een financiering van de aanleg zoals in eerder overleg tussen de gemeente en NS besproken, op financiële en juridische problemen stuitte en dat een aanpassing van de overeenkomst tussen de gemeente en de NS dus noodzakelijk was ¹⁰⁵. De gemeente Zoetermeer werd dan wel geacht voldoende beleidsmaatregelen te nemen om optimaal gebruik van de spoorlijn te verzekeren.

Uiteindelijk besliste de minister van Verkeer en Waterstaat in 1972, dat niet de gemeente Zoetermeer maar de NS de aanleg zouden moeten financieren. Daartoe werden de NS geholpen door uitbreiding van het aandelenpakket van het Rijk in NS met 50% van de aanlegkosten ¹⁰⁶.

⁹⁴ Nationaal Archief Den Haag 2.17.03 inv. 3134. Brief VVD fractie aan minister VROM, 13-11-1971.

⁹⁵ Nationaal Archief Den Haag 2.17.03 inv. 3134. Brief minister Drees aan minister van Financiën, 21-12-1971.

⁹⁶ Stadsarchief Zoetermeer Archief 050 inv. 534. Brief van Intergemeentelijk Overleg Haagse Agglomeratie - Het Dagelijks College van Overleg en NS - president directeur aan Secretaris van NS - Directeur Weg en Werken, 25-1-1971.

⁹⁷ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 534. Besluit B&W dd 9-3-1971.

⁹⁸ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 534. Brief van Intergemeentelijk Overleg Haagse Agglomeratie - Het Dagelijks College van Overleg aan Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat, 11-3-1971.

⁹⁹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 534. Uittreksel verslag besloten vergadering commissie verkeer en vervoer, 20-4-1971.

¹⁰⁰ Haags Gemeentearchief 0509-01 inv. 2596. Brief Intergemeentelijk Overleg Haagse Agglomeratie aan Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, 11-3-1971.

¹⁰¹ Redactie, Zoetermeer, Op de Rails, uitgave NVBS, februari 1972, nr. 2, p. 22.

¹⁰² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 534 Brief B&W Zoetermeer aan minister Verkeer en Waterstaat, 11-6-1971.

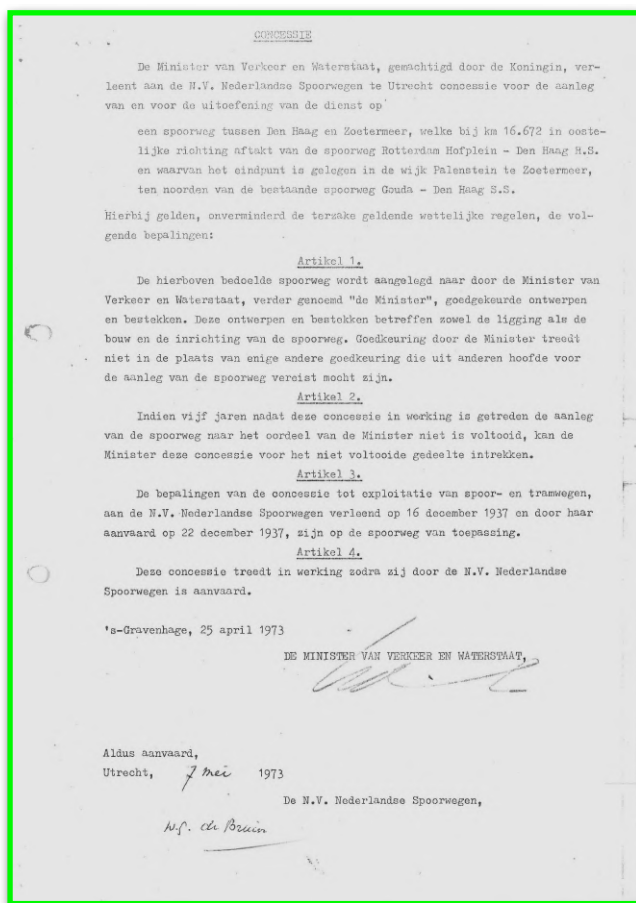
¹⁰³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Brief van B&W Zoetermeer aan het college van gedeputeerde staten in de provincie Zuid-Holland, 13-9-1971. Brief van B&W Zoetermeer aan de Raad, 22-9-1971, nr. 1015. Vergadering B&W, 19-10-1971.

¹⁰⁴ Nationaal Archief Den Haag 2.17.03 inv. 3146. Brief van Staatssecretaris van Financiën Van der Stee aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 5-1-1972.

¹⁰⁵ Nationaal Archief Den Haag 2.17.03 inv. 3146. Brief Minister van Verkeer en Waterstaat W. Drees aan College B&W van de gemeente Zoetermeer, 3-2-1972.

¹⁰⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 534 Brief van minister Verkeer en Waterstaat aan Hoofddirectie NS, 3-2-1972.

De gemeentelijke voorzieningen kwamen dan voor rekening van de gemeente met aanvraag van



Afbeelding 6. Het definitieve groene licht voor de aanleg en exploitatie van de Zoetermeerlijn ¹⁰⁷

50% subsidie van het Rijk. De grondverwerving zou worden uitgevoerd door de provincie en/of de gemeenten voor rekening van de NS met een aanvraag van 80% Rijkssubsidie ¹⁰⁸.

De aanleg van de Zoetermeerlijn was een eerste praktische stap van de overheid in lijn met het toenmalige regeerakkoord: Een geïntegreerd verkeers- en vervoerbeleid met sturing door de overheid ¹⁰⁹. In 1973 heeft de Koningin het ministerie gemachtigd NS de concessie te verlenen, zie afbeelding 6 ^{110 111}. In 1974 bevestigde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat de kosten voor de gemeente voortvloeiend uit de aanleg van de tweede fase in principe in aanmerking zouden komen voor een rijksbijdrage volgens de "Beschikking bijdragen voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer in en om de steden" ¹¹². Het college van B&W van Zoetermeer benadrukte bij de minister Verkeer en Waterstaat dat in dat jaar een beslissing genomen moest worden over de financiering van de voltooiing van de Zoetermeerlijn in 1980, in verband met de voltooiing van het woningbouwprogramma ¹¹³. Terwijl het budget voor de eerste fase (zuidelijk deel van de spoorlijn en centraal-lijn) f 80,0 miljoen was, werd voor de tweede fase (noordelijk deel van de spoorlijn; sluiting van de lus) f 58,4 miljoen begroot, totaal f 138,4 miljoen ¹¹⁴.

¹⁰⁷ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Concessie spoorweg tussen Den Haag en Zoetermeer in oostelijke richting aftakkend van spoorweg Rotterdam Hofplein - Den Haag H.S, 25-4-1973.

¹⁰⁸ Het Utrechts archief 960 inv. 957. NV Nederlandse Spoorwegen, Wwa aan CWwv, 3-3-1972.

¹⁰⁹ Het Utrechts Archief 940 inv. 61. Sct/444/107/3-816/197, Utrecht, 2-6-1972.

¹¹⁰ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Concessie spoorweg tussen Den Haag en Zoetermeer in oostelijke richting aftakkend van spoorweg Rotterdam Hofplein - Den Haag H.S, 25-4-1973.

¹¹¹ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 3740. Brief van Minister van Verkeer en Waterstaat w.g. B.J. Udink aan Hoofddirecties NV Nederlandse Spoorwegen, 25-4-1973.

¹¹² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Brief Ministerie Verkeer en Waterstaat aan B&W Zoetermeer, 19-9-1974.

¹¹³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 535. Brief B&W Zoetermeer en NS aan Minister Verkeer en Waterstaat, 3-7-1973.

¹¹⁴ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 535. Nota van NS, meerjarenplanbureau sectie expansie, Op 3/Ztm/185//MJP/128.

Overigens werd in 1977 al vastgesteld dat de Zoetermeerlijn bedrijfseconomisch niet kon komen tot een positief bedrijfsresultaat, maar dat werd toen ook niet meer van het openbaar vervoer verwacht ¹¹⁵.

¹¹⁵ M. Ockeloën, Enige beschouwingen bij de Zoetermeerlijn, Op de Rails, uitgave NVBS, juni 1977, nr. 6, p. 159-161.

Hoofdstuk 2 - Realisatie van de Zoetermeerlijn

2.1 - Aanleg van de Zoetermeerlijn

- 2.1.1 - De begeleiding door overheden en NS

In 1976 was het aantal werkgroepen binnen de coördinatie commissie Zoetermeerlijn fors gegroeid: Technische commissie, werkgroep contracten, werkgroep geluidshinder Zoetermeerlijn, werkgroep gronden, werkgroep voorbereiding inrichting voorpleinen halten Zoetermeerlijn, commissie ad hoc verdeling kosten geluidwerende voorzieningen Zoetermeerlijn, stuurgroep buurtcentrum Buytenwegh, stuurgroep buurtcentrum De Leyens en stuurgroep buurtcentrum Seghwaert ¹¹⁶.

Een willekeurige greep uit hun activiteiten met betrekking tot de begeleiding van de aanleg van de Zoetermeerlijn:

- Subsidies werden aangevraagd.
- Een overeenkomst met de NS over de kostenverdeling werd gesloten.
- Een overeenstemming werd bereikt met de NS over de precieze ligging van het tracé langs Delftsewallenwetering in verband met de bouw van een woontoren nabij de Willem de Zwijgerlaan ¹¹⁷.
- Bestaande wegen werden verlegd.
- Details van de spoorlijn werden ingevuld.
- Gronden waar de spoorlijn was gepland werden verworven.
- Vervangende woonruimten, b.v. voor verschillende bewoners o.a. aan de Voorweg, werden geregeld, want hun huizen moesten gesloopt worden, zie paragraaf 2.6 ¹¹⁸.
- Maatregelen tegen (verwachte) geluidsoverlast en tegen vandalisme werden bestudeerd.
- Er werden maatregelen genomen om kinderen van de rails te weren.
- Er werd aandacht besteed aan de details van de stations, zoals bereikbaarheid voor minder-validen en mensen met kinderwagens door middel van hellingbanen en in sommige gevallen liften ^{119 120 121}. Een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stations, een overzichtelijk systeem en korte wachttijden, en aansluiting op voor- en natransport werden nodig geacht ¹²².
- Discussies werden gevoerd over de frequenties van de treinverbindingen ¹²³.
- Een plan voor een tariefstelling werd door de NS, West-Nederland en HTM aan de minister voorgelegd ¹²⁴.
- Ook de voorpleinen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken (hiermee worden bruggen, viaducten en tunnels bedoeld) en ontsluitingswegen kwamen aan bod.

Er ontstond ergernis bij de NS vanwege de vele parkeerplaatsen gepland bij het toekomstig ministerie in Zoetermeer en de wegaansluiting op de A12 in het westen van Zoetermeer, omdat nu juist de Zoetermeerlijn werd aangelegd en de rijksoverheid het openbaar vervoer stimuleerde. De vele parkeerplaatsen zouden de aantrekkelijkheid van eigen vervoer vergroten ten opzichte van het openbaar vervoer op de Zoetermeerlijn. De gemeente Zoetermeer verdedigde zich door te stellen dat die aansluiting op de A12 er alleen moest komen, omdat er geen uitzicht bestond op een adequate verbinding met Den Haag via secundaire weg 20 en rijksweg 14 ¹²⁵.

¹¹⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notitie van A.M.J.J. Janssen, 3-6-1976

¹¹⁷ Stadsarchief Zoetermeer Archief 050 inv. 864. Brieven B&W aan NS, Shell Onroerend Goed N.V., N.V. Aannemingsmaatschappij Gebr. v.d. Luitgaarden, 14-4-1972. Brief Shell Onroerend Goed N.V. aan B&W.

¹¹⁸ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196.

¹¹⁹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 10-1-1973 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹²⁰ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 29-1-1975 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹²¹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden woensdag 20-9-1978 13:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹²² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 1795. Team HSS3, Interne discussie nota (concept), sept. 1971, Het openbaar vervoerssysteem in Zoetermeer, verzorgd met materieel van de Nederlandse spoorwegen.

¹²³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 3-3-1976 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹²⁴ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 1-12-1976 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹²⁵ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 27-4-1977 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

De HTM was al in een vroeg stadium betrokken geweest en voorzag geen problemen met natransport van reizigers uit Zoetermeer, want het station Den Haag Centraal lag op loopafstand van het centrum ¹²⁶. In het nieuwe station Den Haag Centraal werden twee openingen vrij gehouden voor het mogelijk doortrekken van de lijn naar Scheveningen.

Wat betreft de tweede fase van de Zoetermeerlijn was er enige tegenstand van het ministerie van Financiën, wat een voorkeur had voor busvervoer in verband met de kosten ¹²⁷. Desondanks machtigde het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1974 de NS de tweede fase aan te leggen (inclusief de 'Centraal-lijn', verbinding station Voorweg met stations Centrum West en Centrum Oost) ¹²⁸, zie ook paragraaf 2.3. In 1975 werd door de NS beslist om het nieuwe station Voorweg-Hoog (deze naam werd toen al gebruikt in NS documenten) niet aan te leggen in verband met de hoge kosten, een gering aantal te verwachten reizigers en een vertraging in het tijdschema ¹²⁹. Dit station (later halte genoemd) werd uiteindelijk pas gerealiseerd bij de ombouw naar de RandstadRail in 2006.

- 2.1.2 - De daadwerkelijke aanleg door de NS

Veel (technische) details betreffende de aanleg van de spoorbaan (zie afbeelding 7) en kunstwerken voor de Zoetermeerlijn kunnen gevonden worden in de veelheid aan bestekken in het Nationaal Archief in Den Haag ¹³⁰. Deze bestekken zullen verder niet behandeld worden in dit overzicht.

Tijdens de aanleg reden er werktreinen naar Centrum West en Driemanspolder (zie afbeelding 8) en werden op Centrum West de wissels met de hand bediend ¹³¹. Verschillende werkzaamheden vonden afzonderlijk plaats zoals grind lossen, bovenleiding-palen plaatsen, bovenleidingdraad trekken, lossen van looppad materialen, verwerking van kabels in de grond, terwijl de 'stopmachines' bezig waren met de ligging van het spoor. Voor het aanleggen van de rails werd eerst de grond afgegraven en de geul dicht gegooid met daarop grind. De aansturing van deze werkzaamheden vond plaats vanuit het Bouwbureau nabij station Driemanspolder. De volgorde in de baanaanleg werd ook bepaald door het beschikbaar komen van de grond. De NS hadden namelijk geen grond in eigendom toen de aanleg begon. Zodra er ergens grond verworven was werd er daar meteen met de aanleg begonnen ¹³².

Bij Nootdorp werd op last van de landelijke overheid de Zoetermeerlijn niet over maar onder de Hofpleinlijn doorgeleid via een tunnel, omdat een viaduct het toekomstige recreatielandschap Roeleveen zou ontsieren ^{133 134 135}.

De Zoetermeerlijn werd in 1978 doorgetrokken naar Seghwaert, waar het station werd geopend ¹³⁶ ¹³⁷, terwijl het inwonersaantal daar nog laag was. Het doel was om met een goed OV te

¹²⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Uittreksel v.d. openb. vergadering v.d. comm. v. advies en bijstand voor verkeer en vervoer, d.d. 18-6-1973.

¹²⁷ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Vergadering B&W Zoetermeer, 14-5-1972.

¹²⁸ Stadsarchief Zoetermeer Archief 050 inv. 864. Brief ministerie Verkeer en Waterstaat aan Hoofddirectie NV Nederlandse Spoorwegen, 19-7-1974.

¹²⁹ Het Utrechts archief 960 inv. 957. NV Nederlandse Spoorwegen. Dienst van Weg en Werken, Projectleiding Zoetermeerlijn, 24-11-1975.

¹³⁰ Nationaal Archief Den Haag 3.07.11 inv. 1096-1098.

¹³¹ J. Innemee, persoonlijke communicatie, 17-7-2022 en 27-7-2022..

¹³² Zoetermeerlijn brengt trein 'voor de deur'. "Het vrije volk : democratisch-socialistisch dagblad". Rotterdam, 09-04-1977, p. 19. Geraadpleegd op Delpher op 02-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010959507:mpeg21:p019.24/70> in Delpher.

¹³³ Viaduct Zoetermeerlijn geschrapt na protest. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 17-08-1974. Geraadpleegd op Delpher op 10-12-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD0010849939:mpeg21:p011>

¹³⁴ Nationaal Archief Den Haag 2.17.03 inv. 3134. Brief minister Verkeer en Waterstaat aan minister VROM, 4-2-1975.

¹³⁵ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 6-3-1974 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹³⁶ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. Brief Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 11-4-1978.

¹³⁷ VS: meer treinen in de ochtendspits. "Nederlands dagblad : gereformeerd gezinsblad / hoofdred. P. Jongeling ... [et al.]". Amersfoort, 05-05-1978, p. 5. Geraadpleegd op Delpher op 02-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010682271:mpeg21:p005.31/70> in Delpher.

voorkomen, dat de nieuwe inwoners hun auto's zouden gaan gebruiken. Met het ontwerp van de wijk Seghwaert was sterk rekening gehouden met de toekomstige Zoetermeerlijn: 56% van de woningen lagen binnen 400 m van de halteplaats. En nog eens 32% binnen 600 m van het station ¹³⁸.



Afbeelding 7. Aanleg van het spoor tussen de toekomstige stations Dorp en Delftsewallen (1975-1977) ¹³⁹

¹³⁸ Plannen voor nieuwe woonwijk Zoetermeer. "Nederlands dagblad : gereformeerd gezinsblad / hoofdred. P. Jongeling ... [et al.]". Amersfoort, 17-04-1974, p. 5. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010633564:mpeg21:p005.52/70> in Delpher.

¹³⁹ Aanleg Zoetermeerlijn tussen de toekomstige haltes Dorp en Delftsewallen. Geheugen van Zoetermeer. <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer H532 (HGOS)



Afbeelding 8a. Aanleg van de Zoetermeerlijn: een werktrein voor elektrificatiewerkzaamheden aan het begin van de aftakking richting Palenstein nabij het station Centrum West. Links een onderstation in aanbouw (Foto F.J. Hoevenagel, 19-10-1976) ¹⁴⁰.



Afbeelding 8b. Aanleg van de Zoetermeerlijn: een werktrein voor elektrificatiewerkzaamheden op de aftakking richting Palenstein nabij het station Centrum West (Foto F.J. Hoevenagel, 19-10-1976) ¹⁴¹.

¹⁴⁰ Foto F.J. Hoevenagel, Collectie NVBS-Railverzamelingen, NEG5474-118.

¹⁴¹ Foto F.J. Hoevenagel, Collectie NVBS-Railverzamelingen, NEG5474-123.

- 2.1.3 - Tijdsoverzicht van realisatie en materiaal gebruik van de Zoetermeerlijn

Een samenvattend overzicht van de aanleg van de Zoetermeerlijn werd gegeven in het Streekblad van 20 mei 1977 ¹⁴².

Belangrijke data van de aanleg	
Datum	Mijlpaal
3-2-1972	Minister van Verkeer en Waterstaat, dr. W. Drees jr., machtigt NS tot het aanleggen van de eerste fase
4-5-1972	Start van de werkzaamheden
9-6-1972	Eerste symbolisch stuk spoor gelegd
27-9-1973	Opening dubbelstation
1-5-1975	Eerste spoor gelegd
1-9-1975	Start van de bouw van de haltes/stations
11-1975	Start van aanleg het spoor vanaf de Hofpleinlijn
1-3-1976	Aankoop van het laatste particulier perceel
9-3-1976	Start van de aanleg van bovenleiding en de beveiliging
11-5-1976	Aansluiting richting Palenstein
1-9-1976	Baanlichaam gereed
8-2-1977	Eerste Sprinter rijdt (niet op eigen kracht) voor de beproeving van de spiegels
5-4-1977	Bovenleiding onder spanning gezet
7-4-1977	Beveiligingssysteem in dienst genomen
12-4-1977	Proefritten starten
20-5-1977	De officiële opening van de eerste fase

Ook werd er een overzicht gegeven van het materiaalgebruik voor de aanleg van de Zoetermeerlijn:

Voor het baanlichaam werd gebruikt: 325100 kubieke meter grond en 714410 kubieke meter zand.

Voor het ballast bed: 10800 kubieke meter grind, 34000 ton steenslag.

Voor het spoor: 40274 dwarsliggers, 48348 meter spoorstaaf, ~300 dwarsliggers voor 8 wissels.

2.2 - Stations/Haltes: Ontwerp, aanleg en kunst

Ir. C. Douma, de chef van het architectenbureau van de NS, was de 'vader' van de Zoetermeerse stations van de Zoetermeerlijn ¹⁴³. Met de architectuur van deze stations werd een heel nieuw type station gecreëerd en de huisstijl aankleding van de stations drastisch gewijzigd, zie afbeeldingen 9, 10 en 16.

De uitgangspunten voor de stations waren:

- Toegankelijkheid voor rolstoelen en kinderwagens;

¹⁴² HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977, De Zoetermeerlijn, Streekblad, 20-5-1977.

¹⁴³ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977. P. van den Hout, Hij rijdt! Zoetermeerse Courant, 21-5-1977.

- Totale beschutting;
- Ligging op een loopafstand vanaf de omliggende bebouwing;
- Modernisering van de huisstijl;
- Weinig onderhoud nodig.

De toegankelijkheid voor minder-validen en voor bijvoorbeeld mensen met kinderwagens was een eis in een Raadsbesluit van gemeente Zoetermeer in 1975 ¹⁴⁴ ¹⁴⁵. Toegankelijkheid betekende liften en hellingbanen, wat hoge kosten en concessies aan de omgeving met zich meebracht ¹⁴⁶. De voorwaarde van de loopafstand betekende ook de aanleg van veel loopbruggen. Het station Driemanspolder kreeg bijvoorbeeld liften; het station Voorweg een loopbrug en hellingbanen. De stations kregen een identieke vormgeving, wat de herkenbaarheid bevorderde. Perrons waren eenvoudig maar wel met perronkappen, windschermen en verwarmde wachtlokalen voor beschutting ¹⁴⁷.

Volgens een toenmalige rijksregeling werd 1% van de bouwkosten gereserveerd voor kunst, zie afbeelding 12 en 13. Dit zou ook aantrekkelijk kunnen zijn voor wachtende passagiers. Station Meerzicht kreeg een wandschildering van Gerard van Iersel. Station Palenstein kreeg glassculpturen en was gebouwd met veel glas, zodat wachtende reizigers uitzicht hadden op de omgeving. Station Voorweg kreeg een voetcarillon/steptfoon (zie afbeelding 11), dat tot voor kort nog op RandstadRail halte Centrum West kan worden bewonderd (bij de overgang naar de RandstadRail gered door E. van Duijne ¹⁴⁸) ¹⁴⁹.

Diverse stations werden geheel geïntegreerd in de wijken door de nabijheid van wijk-, koop- en bejaardencentra ¹⁵⁰. Mooie voorbeelden zijn de stations Buytenwegh, Meerzicht (zie afbeelding 14) en De Leyens (zie afbeelding 15). Het station Dorp werd niet geïntegreerd, omdat er in de nabijheid geen wijkcentrum was, behoudens dan op enige afstand de Dorpsstraat.

Al in 1972 bedachten de NS mogelijke namen voor de stations van fase 1 voor discussie met de gemeente Zoetermeer: Meerzicht, Zoetermeer/Zoetermeer NS, Van Stolberg, De Zwijger, Centrum-Oost, Palenstein ¹⁵¹.

Er werden plaatskaartenautomaten geplaatst, zodat de stations onbemand konden blijven. Plaatskaarten konden ook gekocht worden bij particuliere verkooppunten, zoals bij firma Sonneveld in het winkelcentrum Meerzicht en firma Gall & Gall in winkelcentrum Buytenwegh, en bij NS-loketten Den Haag CS, Den Haag Laan van Nieuw Oost Indie, Centrum West en Driemanspolder.

¹⁴⁴ Het Utrechts archief 960 inv. 949. Raadsbesluit Gemeente Zoetermeer, 2-5-1975.

¹⁴⁵ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 11-6-1975 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁴⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 867. Besluit B&W, 10-12-1974

¹⁴⁷ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Openbaar Vervoer, 12 (1979) (8/9), 248-253.

¹⁴⁸ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1978-2013 . M. Rip, 'De stoelen vlogen de Sprinter uit', AD, 18-5-2012

¹⁴⁹ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977. P. van den Hout, Hij rijdt! Zoetermeerse Courant, 21-5-1977

¹⁵⁰ Post 45. Het Verhaal van de Stad. De ontstaansgeschiedenis van de new town Zoetermeer 1945 - 1990. Gemeente Zoetermeer, juni 2023.

¹⁵¹ Het Utrechts archief 950 inv. 268. Voorzitter commissie Stations- en Treinnamen aan Leden commissie Stations- en Treinnamen, Cz 5A Cz 5A/1226/320,12-7-1972



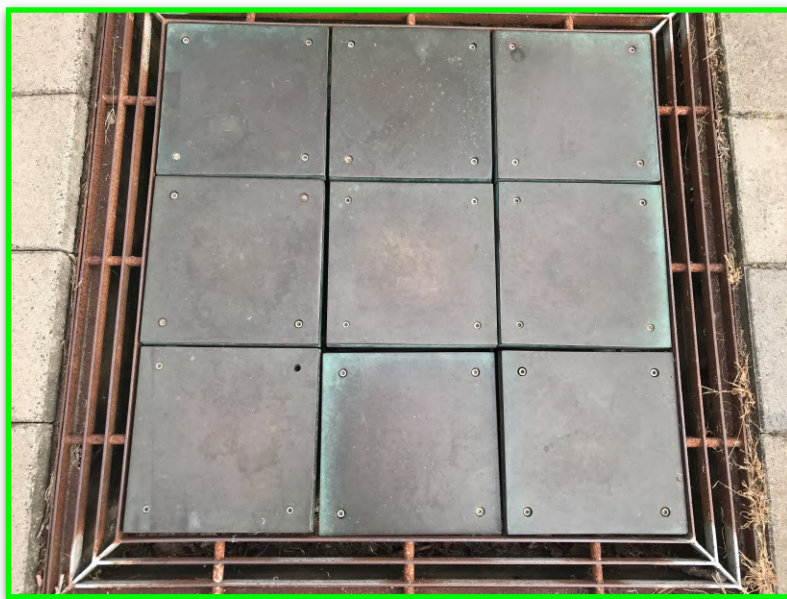
Afbeelding 9. Station Palenstein (Foto W. Klein, 1975-1978) ¹⁵²



Afbeelding 10. Delftsewallen: station Delftsewallen (Foto W. Klein, 1972-1976) ¹⁵³

¹⁵² Fotograaf Klein, W. (1975-1978), Sprinterstation Palenstein, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer N97 (HGOS)

¹⁵³ Fotograaf Klein, W. (1972-1976), Delftsewallen: station Delftsewallen, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer N483 (HGOS)



Afbeelding 11. Voetcarillon, ontwerp Alphons van Leggelo (Foto Hans Gosselink)



Afbeelding 12. Kunstwerk bij station Seghwaert, aan de Parkdreef (Foto W. Goutier, 1/7/1989) ¹⁵⁴

Afbeelding 13. Kunstwerk bij de entree van het NS Sprinterstation Meerzicht, fotograaf onbekend (1978) ¹⁵⁵

¹⁵⁴ Fotograaf Goutier, W. (1/7/1989), Kunstwerk bij station Seghwaert, aan de Parkdreef, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer GAZ 00105 (Archief Zoetermeer)

¹⁵⁵ Fotograaf onbekend (1978), Kunstwerk bij de entree van het NS Sprinterstation Meerzicht, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer Q2628 (HGOS)



Afbeelding 14. Station Meerzicht met v.l.n.r.: Savelsbos, Herenwaard-Middelwaard (winkelcentrum), Albrandswaard, Meerzichtlaan (Foto Delta-Phot, 1984) ¹⁵⁶

¹⁵⁶ Fotograaf Delta-Phot (27/4/1984), Luchtfoto: Meerzicht, v.l.n.r. : Savelsbos, Herenwaard-Middelwaard (winkelcentrum), station Meerzicht, Albrandswaard, Meerzichtlaan, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer 15434.1 (archief Zoetermeer)



Afbeelding 15. Luchtfoto van het sprinterstation De Leyens. Links naast het station is het winkelcentrum De Leyens en rechts ernaast het woon- en zorgcentrum De Gondelkade. Links onder ja-knikkers (Foto Ardito, 1985-1990) ¹⁵⁷.

¹⁵⁷ Fotograaf Ardito, Luchtfoto van het sprinterstation De Leyens. Links naast het station is het winkelcentrum De Leyens en rechts ernaast het woon- en zorgcentrum De Gondelkade. Links onder de ja-knikkers. Geheugen van Zoetermeer. <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer R716 (HGOS)



Afbeelding 16. Sprinterstation Driemanspolder (Foto W. Klein, 1975-1978) ¹⁵⁸

2.3 - De tijdelijke bogen werden niet aangelegd

Cruciaal waren ook de discussies over de volgorde van de aanleg van de spoorbaan ¹⁵⁹. Bij de start van de aanleg ging men er nog vanuit, dat de bouw in vier fasen zou worden uitgevoerd ¹⁶⁰:

1. Het zuidelijke deel via Meerzicht naar Palenstein (fase 1A);
2. De verbinding met het stadscentrum (de zogenaamde 'Centraal-lijn', de directe verbinding tussen de stations Voorweg, Centrum-West en Centrum-Oost);
3. De sluiting van de 'Omgeklapte Lus'; het noordelijk deel via station Buytenwegh;
4. De aftakking naar het noordoosten met de optie van het doortrekken naar Alphen a/d Rijn en eventueel Schiphol.

Essentieel onderdeel van het oorspronkelijke plan voor de eerste fase (1A) was het aanleggen van twee tijdelijke bogen, één bij Meerzicht en één tussen de stations Dorp en Centrum-Oost (later hernoemd als station Stadhuis). Door de 'Centraal-lijn' in de eerste fase (genummerd als fase 1B) mee te nemen konden de twee tijdelijke bogen met twee kunstwerken worden uitgespaard en was er sneller een verbinding met het centrum van de stad, zie afbeelding 17 ¹⁶¹.

De bewoners van de snel ontwikkelende wijk Buytenwegh-De Leyens, met name het zuidelijk deel van deze nieuwe wijk (~2200 woningen, ~7200 inwoners), konden dan ook gebruikmaken van de lijn ¹⁶². Fase 1B was ook financieel gunstiger. Volgens de Stuurgroep in 1972 zou het meerkosten opleveren, gecompenseerd door een besparing van de tijdelijke bogen en hogere frequentie van

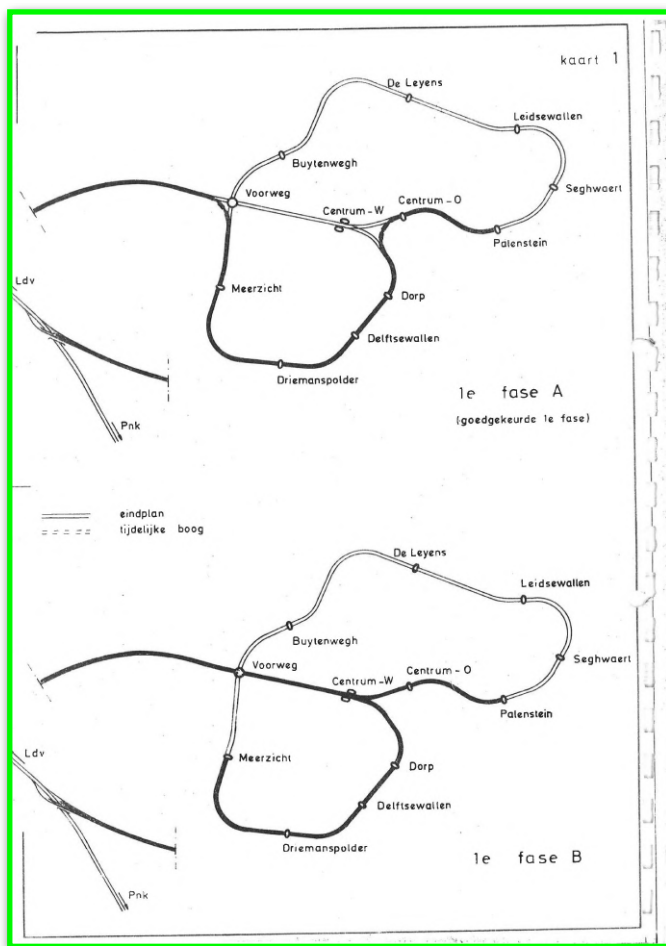
¹⁵⁸ Fotograaf W. Klein. Sprinterstation Driemanspolder. Geheugen van Zoetermeer. <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer N106 (HGOS)

¹⁵⁹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 535. Nota van NS, meerjarenplanbureau sectie expansie. Op 3/Ztm/MJP/128.

¹⁶⁰ Zoetermeer-Stad, extra uitgave afdeling kabinet en voorlichting, december 1972, 5.

¹⁶¹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 10-1-1973 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁶² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 6-3-1972 ten gemeentehuizen van Zoetermeer.



Afbeelding 17. Fase 1A met tijdelijke bogen van de Zoetermeerlijn is nooit aangelegd ¹⁶³

de treinen ¹⁶⁴. Tevens zou dit een snellere verbinding tussen de centra van Den Haag en Zoetermeer en met Palenstein opleveren. Het NS-bouwprogramma volgens fase 1B zou de woningbouw ook beter kunnen volgen. Daarnaast kon fase 1B ook een soepelere overgang naar de eindfase geven en leverde meer reizigers door de twee stations aan de Centraal-lijn ¹⁶⁵. Verder voorkwam het de extra nauwe bochten om het stadscentrum te bedienen in fase 1A en het gaf een betere mogelijkheid voor doortrekking van de lijn naar Alphen a/d Rijn ¹⁶⁶. Een nadeel was natuurlijk een minder gunstige bediening van de halte Meerzicht, wat bij de volledige voltooiing van de Zoetermeerlijn toch het geval zou worden, want station Voorweg-Hoog zou niet worden aangelegd (dat gebeurde pas later bij de ombouw naar de RandstadRail). Bewoners zouden dan niet lijden onder het negatieve psychologische effect dat hun verbinding met Den Haag slechts tijdelijk korter was ¹⁶⁷. De NS waren eerst bezorgd dat deze verandering tot vertraging van de aanleg zou leiden, omdat de tweede fase (inclusief 'Centraal-lijn') nog niet door de minister was goedgekeurd ¹⁶⁸. De minister had alleen nog maar toestemming gegeven voor de aanleg van de oorspronkelijke fase 1A ¹⁶⁹. De beslissing moest genomen worden voordat de tijdelijke bogen zouden worden aangelegd ¹⁷⁰. De NS aanvaardden in 1973 definitief de 'Omgeklapte Lus' en de

¹⁶³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 535. Nota van NS, meerjarenplanbureau sectie expansie, Op 3/Ztm/185//MJP/128.

¹⁶⁴ Het Utrechts archief 960 inv. 957. NV Nederlandse Spoorwegen, Ch Ww aan leden CL, 8-3-1972.

¹⁶⁵ Het Utrechts archief 944 inv. 798. N.V. Nederlandse Spoorwegen. Dienst van Onderzoek en Planning. Op 3/Ztm/182//MJP/114, Utrecht, 24-4-1973.

¹⁶⁶ Het Utrechts archief 950 inv. 268. N.V. Nederlandse Spoorwegen, MPB Sectie Expansie, Op 3/MJP/50//Ztm/129, 19-4-1972.

¹⁶⁷ Het Utrechts archief 950 inv. 268. Notitie NS Csa aan Pda, DaB, overige leden CL, Sct/444/127/3-586,8-3-1972.

¹⁶⁸ Het Utrechts archief 960 inv. 949. Brief NS president-directeur Mr.M.C. de Bruin aan College B&W Zoetermeer, 15-5-1972.

¹⁶⁹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 19-4-1972 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁷⁰ Het Utrechts archief 960 inv. 949. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Onderzoek en Planning op 3/Ztm/182//MJP/114, Utrecht, 24-4-1973.

aanleg van de Centraal-lijn in de eerste fase (fase 1B) ¹⁷¹. Begin 1974 werd een ministeriële beslissing over het eindplan urgent, omdat de bouw van de tijdelijke bogen gepland was in maart van dat jaar ¹⁷². Medio 1974 gaf het ministerie de machtiging tot aanleg van de tweede fase: de 'Centraal-lijn' en de noordelijke lus (voltooiing van de Zoetermeerlijn maar dan zonder de verbinding naar Alphen a/d Rijn), waarbij dan in de eerste fase niet de tijdelijke booggedeelten bij Meerzicht en tussen Dorp en Centrum-Oost zouden worden aangelegd ^{173 174}.

2.4 - Stadscentrum en busstation

De integratie van de Zoetermeerlijn met het geplande nieuwe stadscentrum in Zoetermeer en het busstation bij station Centrum West leidde tot veel overleg. In de discussies tussen het Projectteam Stadscentrum, bus-vervoersbedrijf Westnederland en de NS ¹⁷⁵ kwamen diverse varianten aan de orde, waarbij de integratie van diverse vervoerssystemen, verkeerstechnische- en belevingsaspecten werden meegewogen ^{176 177}. Dit resulteerde in de vaststelling van het zuidelijke tracé door het stadscentrum op grond niveau ¹⁷⁸. Het Stadscentrum zou op 6 meter hoogte over de spoorlijn heen worden gebouwd ¹⁷⁹.

Voordat er enige tekenen van het nieuwe stadscentrum te zien waren, werd er al begonnen met het overkappen van twee geplande stations in het nieuwe stadshart gebied ¹⁸⁰. Twee langwerpige betonnen platforms op poten werden gebouwd waar de trein onderdoor zou gaan rijden, zie afbeelding 18. De platforms zouden dan later ingepast moeten worden in de plannen voor het stadscentrum.

Bij de start van de eerste fase in mei 1977 werd station Centrum-West provisorisch in gebruik genomen ¹⁸¹, terwijl de aanleg van het busstation was vertraagd ¹⁸². Zolang het station Centrum-West nog niet gereed was, konden de bussen een halte bij het dubbelstation Driemanspolder gebruiken ¹⁸³. Er was nog wel een discussie over het plaatsen van het definitieve busstation bij Driemanspolder of Centrum-West, welke laatste gunstiger was voor reizigers uit Alphen a/d Rijn ¹⁸⁴. Tijdens de operatie van de eerste fase bleek het station Centrum-West meer gebruikt te worden dan voorzien en werd ook nog een verdere toename verwacht, zodra het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen in Zoetermeer zou zijn geplaatst. Daarom besloten de NS in 1978 de stationsaccommodatie te gaan verbeteren ¹⁸⁵. De bus-maatschappij Westnederland drong in 1979 aan om op korte termijn het busstation bij Centrum-West (ingebruikname oktober 1980) te

¹⁷¹ Het Utrechts archief 960 inv. 957. Verslag van de op 7-2-1973 gehouden vergadering van de projectleiding Zoetermeer.

¹⁷² Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 17-1-1974 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁷³ Het Utrechts archief 960 inv. 952. Brief minister van Verkeer en Waterstaat aan Hoofddirectie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen, 19-7-1974.

¹⁷⁴ Stadsarchief Zoetermeer Archief 050 inv. 864. Brief ministerie Verkeer en Waterstaat aan Hoofddirectie NV Nederlandse Spoorwegen, 19-7-1974.

¹⁷⁵ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 14-11-1973 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁷⁶ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 13-11-1974 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁷⁷ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 12-3-1975 des middags te 14:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁷⁸ Stadsarchief Zoetermeer Archief 050 inv. 864. Brief J.G. van der Leeden, projectleiding Projectteam stadscentrum aan Schaasberg, Cnossen, Bosch, Schoonen, Van Aalst, 20-9-1974. Rapportering naar aanleiding van brief nr. 95 d.d. september 1974. Brief van M.A.G.M. van Aalst aan projectleiding van het projectteam Stadscentrum Zoetermeer, 8-4-1975.

¹⁷⁹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 28-6-1972 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁸⁰ Haltes in city worden nu al overkapt, Zoetermeer-Stad, 5(12), september 1975, 5.

¹⁸¹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 868. Brief NS Dienst van Weg en Werken Afd. Spoorwegwerken, baanbouw en grondmechanica aan Projectteam Stadscentrum, 2-3-1976.

¹⁸² Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 868. Besluit B&W, 20-6-1975

¹⁸³ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 9-6-1976 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁸⁴ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 14-2-1979 des morgens te 10:00 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁸⁵ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 6-12-1978 des morgens te 10:00 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

realiseren en daarna het tijdelijk busstation bij Driemanspolder te sluiten ¹⁸⁶. De subsidie voor de realisering van het busstation werd succesvol verworven ¹⁸⁷.



Afbeelding 18. Station Centrum Oost (later Stadhuis) (1977-1980) ¹⁸⁸.

2.5 - Maatregelen tegen geluidshinder

Veel aandacht kreeg de verwachte geluidshinder van de Zoetermeerlijn. In 1972 werd al vrij snel geopperd om in het ontwerp van woontoren(s) langs de lijn Delftsewallen en Driemanspolder bouwakoestische voorzieningen te integreren ¹⁸⁹. Een commissie startte op 20-2-1973 in verband met mogelijke maatregelen tegen de te verwachten geluidshinder bij een aantal scholen in Meerzicht ¹⁹⁰. De NS realiseerden zich dat geluidshinder verwacht kon worden op plaatsen binnen 25 meter van het hart van het spoor, maar het zou wel minder zijn door het gebruik van nieuw materieel ¹⁹¹. De NS identificeerden wel een aantal probleemgebieden met betrekking tot de geluidshinder: Woningen in Buytenwegh op 25 m van het hart van het spoor, de scholendriehoek in Palenstein, de Prof. Bladergroenschool in Meerzicht ¹⁹², de naastliggende school, het nieuwe stadscentrum ¹⁹³, het centrum Meerzicht in verband met geluidsuitstralingen van de betonviaducten ¹⁹⁴.

¹⁸⁶ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 868. Brief B&W Zoetermeer aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 11-12-1979.

¹⁸⁷ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 868. Brief Minister van Verkeer en Waterstaat aan B&W Zoetermeer, 8-6-1981.

¹⁸⁸ Sprinterstation, Centrum Oost (later Stadhuis). Geheugen van Zoetermeer. <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer H509 (HGOS)

¹⁸⁹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Bouwakoestische voorzieningen nodig. Bron: A. Melzer (Raadgevend Ingenieursbureau in Akoustiek, Amstelveen), Rapport 2515.001.1.72, 30-6-1972.

¹⁹⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 14-2-1973 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁹¹ Het Utrechts archief 960 inv. 957. NV Nederlandse Spoorwegen, Werkgroep geluidhinder Zoetermeer. Rapport nr.1, jan.'73.

¹⁹² Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 13-6-1973 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

¹⁹³ Het Utrechts archief 960 inv. 949. Resumé van de vergadering op 9 januari 1975.

¹⁹⁴ Het Utrechts archief 960 inv. 949. Resumé van de vergadering op 29 augustus 1974.

In 1974 rapporteerden de firma Melzer & Partners bv een overzicht en beoordeling van akoestisch gunstige spoorstaaf bevestigingen voor het viaduct in Meerzicht. Zij concludeerden dat een elastisch opgelegde betonplaat (zwevende railbedding) een mogelijke oplossing zou kunnen zijn ¹⁹⁵. Één jaar later werd een additioneel rapport uitgebracht waarin werd gesteld dat aan weerskanten van het gehele tracé (fase 1-B) rekening gehouden moet worden met de kritieke afstand van 25 m waarbinnen geluidshinder zou optreden. Dit gold dan voor de bebouwing naast het viaduct in Meerzicht, de scholen ten zuiden van de halte Meerzicht, de woontoren langs de Delftsewallenwetering, de oude bebouwing naast het viaduct Vlamingsstraat, de geplande bebouwing in het stadscentrum en de geplande schoolgebouwen in de omgeving Palenstein ¹⁹⁶. De volgende geluidswerende voorzieningen werden voorgesteld:

Prioriteit 1: Toepassen van rubberverende of trillingsgedempte treinwielen, aanbrengen van schortjes aan de rijbak, goed onderhouden van de rijvlakken op de spoorstaven en wielen, toepassen van geluid-isolerende bovenbouwconstructies (zwevend betonblad), aanbrengen van geluidsschermen, het plaatselijk beperken van de treinsnelheid, installatie van een nauwkeurig gericht oproepsysteem bij stations met zijdelingse open overkappingen.

Prioriteit 2: Een akoestisch gunstige stedenbouwkundige aanpak met inachtneming van de kritieke afstand, akoestisch gunstige interne vormgeving van gebouwen naast de spoorlijn, geluidsdichte gevelconstructie, trillingsgeïsoleerde funderingen van gebouwen.

De NS gingen rubberverende wielen toepassen ¹⁹⁷ ¹⁹⁸ en kozen de juiste materiaaldikte bij spoorbevestigingen op viaducten om geluidsversterking tegen te gaan ¹⁹⁹. De eerste geluidsmetingen van de Sprinter in 1975 gaven een gunstig resultaat ²⁰⁰.

Gezien de al voltooide bebouwing en de ver gevorderde staat van de stedenbouwkundige plannen werd het voor de gemeente Zoetermeer moeilijk maatregelen te nemen ²⁰¹. Er was veel discussie over de plaatsing van de scholen in de buurt van het tracé van de Zoetermeerlijn, het treffen van potentiële maatregelen en de bijbehorende kosten ²⁰². In de scholendriehoek waren de te treffen voorzieningen tegen geluidshinder conform het geldende TNO rapport, waardoor de scholen gebouwd konden worden. De maatregelen werden ook besproken tussen de NS, de gemeente, het Directoraat Generaal van het Verkeer, het ministerie Volksgezondheid en Milieu en de geluidshinder adviseur van gemeente ²⁰³. Er was ook nog discussie over een muur tegen 'visuele hinder' (afleiding). In het wijkcentrum Meerzicht werden voldoende maatregelen genomen ²⁰⁴. Uiteindelijk viel de daadwerkelijke geluidsoverlast mee of werd geaccepteerd ²⁰⁵. In de eerste maanden na de opening werden er geen klachten ontvangen ²⁰⁶ ²⁰⁷.

¹⁹⁵ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Rapport M.ZOE.72.1.5., 30-9-1974.

¹⁹⁶ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Rapport M.ZOE.72.1.6., 21-1-1975.

¹⁹⁷ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Resumé (NS) van de vergadering op 28-8-1974.

¹⁹⁸ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Melzer en Partners bv Rapport ZOE.76.1.3, 25-4-1977.

¹⁹⁹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. NS dienst van Weg en Werken afd. W2.1.1. Resumé van de vergadering vanop 27-3-1975. Onderwerp: Werkgroep geluidshinder Ztm.

²⁰⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 23-4-1975 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

²⁰¹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Hoofd afdeling verkeer aan wethouder, 12-5-1977.

²⁰² Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Brief B&W Zoetermeer aan projectteams Buytenwegh, de Leyens, Segwaert en stadscentrum, 13-2-1975. Notitie van projectleiding Buytenwegh de Leyens aan B&W, 18-2-1975. Projectleiding aan B&W, 20-6-1975. Notitie afdeling geluidshinder aan wethouder, 11-7-1978. Brief Staatstoezicht op de Volksgezondheid, Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Zuid Holland aan B&W Zoetermeer, 20-9-1977.

²⁰³ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Brief N.V. Nederlandse Spoorwegen, Jhr Ir I.M.Th.v. Rheineck (projectmanager Zoetermeer) aan voorz. + leden directieraad, leden stuurgroep Zoetermeer, 18-4-1977.

²⁰⁴ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 16-2-1977 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

²⁰⁵ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Brief van B&W Zoetermeer aan Regionaal Inspecteur van de Volksgezondheid voor Zuid-Holland, 20-9-1977. drs J.E.F. van Dongen en ir R. van den Berg, ING-TNO (sectie sociale wetenschappen) concept rapport D 50 (in kader van het ICG-project ORL-03), november 1980. Notitie: Hoofd afdeling verkeer aan wethouder, 15-7-1977. Brief B&W Zoetermeer aan Regionaal Inspecteur van de Volksgezondheid voor Zuid-Holland, 3-8-1977.

²⁰⁶ Het Utrechts archief 960 inv. 958. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst infrastructuur, Stuurgroep Zoetermeerlijn. Verslag van de 28e vergadering d.d. 14-6-1977.

²⁰⁷ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Brief N.V. Nederlandse Spoorwegen, Jhr Ir I.M.Th.v. Rheineck (projectmanager Zoetermeer) aan voorz. + leden directieraad, leden stuurgroep Zoetermeer, 20-7-1977.

De geluidsoverlast bij het viaduct Meerzicht door een bromtoon (ten gevolge van gaten in het viaduct en/of turbulentie tussen de balken) leverde ook de nodige hinder op ^{208 209}. De organisatie BOOM (Bewoners Overleg Orgaan Meerzicht) vroeg om geluidswerende maatregelen voor de bewoners in directe omgeving van de H-struktur (wegen), de Meerzichtlaan, de Rijksweg 12 en de Zoetermeerlijn en stelde dat de Sprinter meer geluidshinder zou veroorzaken dan oorspronkelijk was aangenomen ²¹⁰. B&W Zoetermeer stelden echter dat de voorkeursnormen 65 dB(A) overdag en 55 dB(A) 's nachts volgens berekeningen van Melzer en Partners niet werden overschreden en de Sprinter niet meer geluid maakte dan verwacht ²¹¹.

2.6 - Wat heeft moeten wijken voor de Zoetermeerlijn

Voor het aanleggen van de Zoetermeerlijn moesten gronden in de gemeenten Nootdorp, Leidschendam en Zoetermeer aangekocht worden door de NS en de betrokken gemeenten ²¹². Lijsten met benodigde percelen, hun eigenaars en gebruikers werden opgesteld ^{213 214 215}. Er werden zittingen van commissies van Gedeputeerde Staten georganiseerd voor het aanhoren van eventuele bezwaren van de belanghebbenden tegen de werkplannen en de voorgenomen onteigeningen voor fase 1 ²¹⁶ en de 'Centraal-lijn' ²¹⁷. Er verscheen echter niemand op de zittingen van de commissie ²¹⁸. In de Nederlandse Staatscourant van 11 februari 1976 werd een lijst gepubliceerd van de te onteigenen gronden in de gemeenten Nootdorp, Leidschendam en Zoetermeer ²¹⁹.

De gemeente Zoetermeer ²²⁰ had de intentie om de grondverwerving in der minne te schikken met de eigenaren. Echter eventuele onteigeningen, waartegen geen juridische bezwaren waren, werden niet uitgesloten ²²¹. Toch moesten er de nodige problemen worden opgelost. Hier worden een paar voorbeelden gegeven, maar geen totaal overzicht:

- Onder de onteigeningsprocedure in Zoetermeer vielen de benodigde gronden aan de Vlamingstraat.
- De gemeente verwachtte geen problemen met de eigendomsverwerving van de gronden voor het eindplan, de sluiting van de 'Omgeklapte Lus'. Slechts ten noorden van Seghwaert waren bepaalde gronden nog niet in eigendom ²²². Gemeente Zoetermeer werd geconfronteerd met

²⁰⁸ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden woensdag 19-4-1978 te 14:00 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

²⁰⁹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Brief van J. Runderkamp (mede namens andere ondergetekenden) aan directie NS, 9-2-1975. Brief NS, Dienst van Weg en Werken, Afdeling Spoorwegwerken, baanbouw en grondmechanica, aan J. Runderkamp, 25-3-1975. Notitie van J.W. Band, hoofd afdeling bouw- en woningtoezicht, 23-2-1976. Brief B&W aan directie NS, 52628/I. Brief B&W Zoetermeer aan J. Runderkamp, 9-2-1975. Brief J. Runderkamp aan secretaris der Gemeente Zoetermeer, 17-12-1976. Notitie 10-5-1977. Brief van B&W Zoetermeer aan J. Runderkamp, 28-6-1977.

²¹⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Brief van BOOM (Bewoners Overleg Orgaan Meerzicht) aan B&W en gemeenteraad Zoetermeer, 26-9-1977.

²¹¹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 934. Brief aan het bestuur van het Bewoners Overleg Orgaan Meerzicht., 18-1-1978.

²¹² Nationaal Archief Den Haag 2.17.03 inv. 3134. Brief minister van Verkeer en Waterstaat aan minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 23-4-1974

²¹³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 523. Brief L.J.A. Arends, N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Weg en Verkeer aan Burgermeester van de gemeente Zoetermeer, 30-6-1972. Brief Burgermeester Zoetermeer aan eigenaren/gebruikers, 25-7-1972. Brief Burgermeester Zoetermeer aan eigenaren/gebruikers, 24-8-1972. Brief J.M. Jessen, N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Weg en Verkeer aan VJCollege van B&W Zoetermeer, 12-10-1973.

²¹⁴ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. Brief L.J.A. Arends, N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Weg en Verkeer aan College van B&W Zoetermeer, 4-11-1974.

²¹⁵ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 524. Brief NS Dienst van Infrastructuur, Afd. Algemeen Beheer en Secretariaat aan burgermeester van Zoetermeer, 22-7-1976. Te verzenden brief van Burgermeester Zoetermeer aan eigenaren/gebruikers, 30-8-1976. Brief van Burgermeester Zoetermeer aan N.V. Nederlandse Spoorwegen, t.a.v. L.J.A. Arends.

²¹⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. Gemeente Zoetermeer, 6-6-1975.

²¹⁷ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. Gedeputeerde Staten Provincie Zuid Holland aan B&W Zoetermeer, 1-10-1975. Openbare kennisgeving 22-10-1975.

²¹⁸ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. process-verbaal, 7-7-1975. Proces-Verbaal, 14-11-1975.

²¹⁹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. Nederlandse Staatscourant, 11-2-1976.

²²⁰ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 29-1-1975 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

²²¹ Nationaal Archief Den Haag 2.17.03 inv. 3134. Brief Centrale afdeling Juridische zaken (Raad van State?) aan minister Verkeer en Waterstaat, 23-4-1974.. Brief Centrale juridische zaken VROM aan minister Verkeer en Waterstaat, 2-5-1975.

²²² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 23-4-1975 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

grondspectatie, omdat twee bouwbedrijven daar grond hadden aangekocht. De gemeente achtte een onteigening onvermijdelijk ²²³, maar er werd toch overeenstemming bereikt ^{224 225}.

- De firma Bontenbal B.V. startte juridische acties tegen de plannen, waarin 500 vierkante meter van hun bedrijfsterrein zou worden onteigend, omdat dat nadelig voor de bedrijfsvoering zou zijn ²²⁶. Echter de plannen wijzigden door het aanleggen van de 'Centraal-lijn' en het niet aanleggen van de tijdelijk bogen. Daarom adviseerde de commissie dat alleen de gronden nodig voor de 'Centraal-lijn' zouden moeten worden aangekocht ²²⁷.
- Daarnaast moest er ook nog grond gereserveerd worden in de wijk Seghwaert voor een mogelijke spoorlijn Zoetermeer-Alphen a/d Rijn ²²⁸.
- Sommige bewoners moesten zo snel mogelijk vervangende woonruimte krijgen ²²⁹.
- Het bestuur van de Stichting sociaal-cultureel werk Zoetermeer was ten onrechte in de veronderstelling dat de spoorlijn door haar gebouw De Sirkel zou gaan lopen ^{230 231}.
- Met de eigenaren en huurder van het garage- en autobedrijf J.H. van der Slik moest een principeregeling getroffen worden, omdat de zij-uitgang aan de Bijdorplan kwam te vervallen, wat het bedrijf niet meer goed exploiteerbaar maakte ²³².
- Een vizegemaal in Palenstein werd verplaatst door de NS ²³³.
- Vele panden aan de Voorweg, de J.L. van Rijweg en de Vlamingstraat in Zoetermeer moesten worden gesloopt. Afbeelding 19 geeft Voorweg 186 en 188 als voorbeeld, waarvoor Sloperij Huurman B.V. uiteindelijk van NS de opdracht kreeg tot sloop ²³⁴,

De NS rapporteerden per kwartaal de financiële overzichten wat betreft grondaankopen, schadeloosstellingen, en compensaties, welke in het NS archief in Het Utrechts Archief verder bestudeerd kunnen worden ²³⁵.

²²³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 10-12-1975 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer

²²⁴ Het Utrechts archief 960 Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Weg en Werken. Inventarisnummer 958: Verslagen van de 'Projectleiding (Stuurgroep) Zoetermeerlijn', 1972-1984, 1976-1984. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst infrastructuur, Stuurgroep Zoetermeerlijn. Verslag van de 25e vergadering d.d. 8-12-1976.

²²⁵ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Brief N.V. Nederlandse Spoorwegen, Jhr Ir I.M.Th.v. Rheineck (projectmanager Zoetermeer) aan voorz. + leden directieraad, leden stuurgroep Zoetermeer, 19-1-1977.

²²⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. Brief gemachtigde van besloten vennootschap Bouwbedrijf Bontebal B.V. aan Commissie ingesteld ten behoeve van de Onteigening t.n.v. N.V. de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht voor aanleg van de "Zoetermeerlijn".

²²⁷ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. Brief Provinciaal Bestuur Zuid-Holland aan College B&W Zoetermeer, 20-8-1975.

²²⁸ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 865. Besluit B&W, 25-4-1978.

²²⁹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 13-9-1973 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

²³⁰ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Brief Stichting voor sociaal-cultureel werk Zoetermeer "De Meerhaven" aan B&W Zoetermeer.

²³¹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 864. Brief hoofd afdeling verkeer aan Stichting voor sociaal-cultureel werk Zoetermeer "De Meerhaven".

²³² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 524. Buro Op ten Noord aan Gemeentebestuur Zoetermeer, 2-7-1975.

²³³ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 430. Aanpassingswerken waterbeheersing i.v.m. bouw station Palenstein.

²³⁴ Het Utrechts Archief 960 inv. 949. Brief NS Dienst van Weg en Werken, afdeling Spoorwegwerken, baanbouw en grondmechanica aan Sloperij Huurman B.V. Zoetermeer, 26-6-1974. Brief NS Dienst van Weg en Werken, afdeling Spoorwegwerken, baanbouw en grondmechanica aan Sloperij Huurman B.V. Zoetermeer, februari 1974, Brief NS, dienst van Weg en Werken aan Sloperij Huurman B.V., 12-3-1976, Brief NS, dienst van Weg en Werken aan Sloperij Huurman B.V., 20-2-1976.

²³⁵ Het Utrechts archief 960 inv. 952, 953, 954.

Afbeelding 19a. Sloopopdracht Voorweg nr. 186 en nr. 188 ²³⁶

MINUUT

Nederlandse Spoorwegen

Dienst : van Weg en Werken
Afdeling: Spoorwegwerken, baanbouw en grondmechanica

Aan: Sloperij Huurman B.V.
Rleiswijkseweg 11
Zoetermeer

Afschrift

Bestelling Ww2.1 Nr 16747

Bestelbon Nr. 166306 goedgekeurd

Hoofd van boeking	Bedrag	
L 270/7597.12	f 3.450,-	-

Fin.Recon.Zaken Fe 124

Agendnummer v.d. besteller: Ww2.1/416/99/13800/KO/S1/54535 Utrecht februari 1974

Bijlagen :
Onderwerp: Zoetermeerlijn;
slopen woningen Voorweg 186 en 188 18 MAART 1974

Naar aanleiding van uw prijsaanbieding d.d. 18 februari 1974 wordt u hierbij opgedragen het slopen van de woningen Voorweg 186 en 188 te Zoetermeer, volgens bestekbrief nr. 53684 d.d. 12-2-1974 voor een bedrag van DRIE DUIZEND VIER HONDERD VIJFTIG GULDEN (f 3.450,-).

Als datum van aanvang wordt beschouwd de tweede werkdag na dagtekening van deze bestelling.

Als directie over deze werkzaamheden is aangegeven ir. S.B. Velt. Het het dagelijkse toezicht op de uitvoering is belast de heer D.A. Vogelzang, met wie u voor alles wat de uitvoering betreft overleg moet plegen en wiens aanwijzingen door u stipt moeten worden opgevolgd.

Wij verzoeken u de ontvangst van deze bestelling per omgaande schriftelijk te bevestigen en daarbij mede te delen, wie als uw gemachtigde ingevolge art. 100.10 van de ABW/Katern I zal optreden.

N.V. Nederlandse Spoorwegen, Afschrift t.k. aan:
ir. Velt
hr. Vogelzang p/a station Ztm Oost
hr. Noordhuis
Pe 124 (2x) met bestekbrief en gkg geldbon

h.w.g. WOLFERT

Verr

WW 387b



Afbeelding 19b. Voorweg nr. 186 en nr. 188 (Foto 1968) ²³⁷

²³⁶ Het Utrechts Archief 960 inv. 949 (Algemeen, 1972-1975). Brief NS Dienst van Weg en Werken, afdeling Spoorwegwerken, baanbouw en grondmechanica aan Sloperij Huurman B.V. Zoetermeer, 26-6-1974. Brief NS Dienst van Weg en Werken, afdeling Spoorwegwerken, baanbouw en grondmechanica aan Sloperij Huurman B.V. Zoetermeer, februari 1974, Brief NS, dienst van Weg en Werken aan Sloperij Huurman B.V., 12-3-1976, Brief NS, dienst van Weg en Werken aan Sloperij Huurman B.V., 20-2-1976.

²³⁷ Voorweg nr. 186 en nr. 188. Geheugen van Zoetermeer. <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer L855 (HGOS)

2.7 - Nieuw Stads Gewestelijk Materieel: De Sprinter.

Een nieuw type treinmaterieel 'Stadsgewestelijk materieel (SGM)', beter bekend als de 'Sprinter' (zie afbeelding 20), werd ontworpen ²³⁸ met speciale (dure) aanpassingen specifiek voor de Zoetermeerlijn. Deze aanpassingen maakten de Sprinters duidelijk anders dan het toen bestaande treinmaterieel en worden hier kort weergegeven.

De maximum snelheid was 120 km/uur, en kon bereikt worden in 90 seconden. Hiertoe werden acht assen aangedreven door tractiemotoren van ieder 160 kW. De snelheid werd door de machinist geregeld via keuzeknoppen en werd automatisch binnen nauwe grenzen gehouden. Ieder treinstel had zes paar deuren met een breedte van 1,30 meter, zodat twee reizigers tegelijk konden in- en uitstappen om de wachttijden op de stations kort te houden. De Sprinters waren ontworpen om snel te kunnen optrekken en afremmen met korte stoptijden bij perrons en om snel te kunnen (ont)koppelen. De maximale treinlengte in de spits was drie rytuigen voor perrons van 170 m. Additionele details van de Sprinters zijn gegeven in Appendix 2 en daar vermeldde referenties. De reizigers zaten dichter op elkaar dan in andere treinen en er was geen doorloop tussen gekoppelde rytuigen. Omdat de Sprinters op korte afstanden zouden worden ingezet, werd het interieur eenvoudig gehouden. Wel werden er kleurige wanddecoraties van de kunstenaar Bob Nieuwenhuis aangebracht (zie afbeelding 21) ²³⁹. In de rytuigen van de Sprinter waren geen toiletten. De afwezigheid daarvan werd als volgt beargumenteerd ^{240 241 242 243 244 245}: De korte verblijftijd van 15-30 minuten zou geen probleem opleveren. Er waren toenemende bezwaren tegen open uitlaat van de toiletten op de spoorbaan, speciaal op trajecten die veelal binnen de bebouwde kom lagen. Chemische of elektrische toiletten waren met de toenmalige stand van de techniek nog niet plaatsbaar in de treinen. Daarnaast had het personeel bezwaren tegen de nachtelijke schoonmaak van de toiletten. De afwezigheid van toiletten leverde verder een kostenbesparing en meer staanplaatsen op. In het buitenland had vergelijkbaar treinmaterieel ook geen toiletten. Wel werden de Sprinters zo gebouwd dat er later toiletten konden worden geplaatst voor gebruik op langere, niet-stadsgewestelijke lijnen.

De spoorbaan kruiste de wegen in Zoetermeer ongelijkvloers, had steilere hellingen en krappere bochten dan andere NS spoorlijnen. Om lagere viaducten mogelijk te maken waren de stroomafnemers lager (4,60 in plaats van de toen gebruikelijke 5,50 meter boven de spoorbaan). Het gevolg was dat gewoon NS materieel er niet kon rijden ^{246 247 248}. Alleen Sprinters en Plan V treinstellen met aangepaste stroomafnemers konden worden toegelaten. Ook een ongevalenkraan treinwagen zou niet op de Zoetermeerlijn kunnen worden gebruikt. Dat gold ook voor de bestaande montagewagens voor bovenleiding. Zou de Zoetermeerlijn doorgetrokken worden naar Alphen a/d Rijn dan zouden ook op dat traject alleen Sprinters kunnen worden gebruikt. ²⁴⁹. Tevens konden de Sprinters niet direct gekoppeld worden met ander NS materieel ²⁵⁰.

²³⁸ N. Greif, Stadsgewestelijk Materieel (SGM). De eerste Sprinter. Treinen ontwerpen bij de Nederlandse Spoorwegen 1970-2015. nai010 uitgevers, 2022, p. 75-83.

²³⁹ M.-A. Asselberghs, Daar komt de trein, 1981, De Bezige Bij, Amsterdam, p. 229.

²⁴⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 535. Nota van NS, meerjarenplanbureau sectie expansie, Op 3/Ztm/185//MJP/128, juni 1973.

²⁴¹ Het Utrechts archief 940 inv. 61. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Materieel en Werkplaatsen, Utrecht, 16-6-1972.

²⁴² In Zoetermeer komt de trein voor de deur. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 18-03-1972. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010849014:mpeg21:p023>

²⁴³ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, oktober 1972, nr. 10, p. 277.

²⁴⁴ N.S. LATEN 'SPRINTERS' RIJDEN. "Algemeen Dagblad". Rotterdam, 10-06-1972. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002875009:mpeg21:p00005>

²⁴⁵ P. W. v. d. Vlist, De komst van de NS-sprinters, Op de Rails, uitgave NVBS, april 1975, nr. 4, p. 82-83.

²⁴⁶ Kaartjes. "Het Parool". Amsterdam, 21-05-1977. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010839874:mpeg21:p004>

²⁴⁷ M. Ockeloen, Enige beschouwingen bij de Zoetermeerlijn, Op de Rails, uitgave NVBS, juni 1977, nr. 6, p. 159-161

²⁴⁸ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden op 4-10-1972 ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

²⁴⁹ Het Utrechts archief 960 inv. 951. Stand van zaken 15-1-1972.

²⁵⁰ M. Ockeloen, Enige beschouwingen bij de Zoetermeerlijn, Op de Rails, uitgave NVBS, juni 1977, nr. 6, p. 159-161

Voor het elektrificeren werden ondergronds aluminium kabels gebruikt in plaats van de duurdere en zwaardere koperen kabels ²⁵¹. Om geluidsoverlast te voorkomen, wat aandacht had van de gemeenteraad van Zoetermeer ²⁵² (zie ook paragraaf 2.5), werd het aantal lasverbindingen verminderd door langere spoorstaven te gebruiken.



Afbeelding 20. Sprintertreinstel 2024 bij station Voorweg in 2005 (Foto Randy Pijper)

²⁵¹ NS gaan aluminium kabel gebruiken bij energievoorziening. "Nederlands dagblad : gereformeerd gezinsblad / hoofdred. P. Jongeling ... [et al.]". Amersfoort, 01-07-1974, p. 6. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010633349:mpeg21:p006>

²⁵² Stadsarchief Zoetermeer050 inv. 864. Uittreksel verslag vergadering raad der gemeente Zoetermeer op 27-9-1971.



Afbeelding 21. Het interieur van een Sprinter treinstel ten tijde van de opening van de Zoetermeerse Sprinterlijn in 1977 (Foto A. Hoogland) ²⁵³

Het ontwerp van de Sprinter was ook aangepast om geluidsoverlast en wielslijtage te verminderen door een nieuw olie-doseer-systeem en luchtvering ²⁵⁴ ²⁵⁵. Ondanks automatische smeerinrichtingen was er toch grote slijtage van de wielbanden bij de krappe bogen. Het baanlichaam bestond uit een voegloos spoor NP 46 met ruime bogen bij de aansluiting met de Hofpleinlijn (maximum snelheid 130 km/uur) en krappe bogen op het 'Omgeklapte-Lus' tracé (maximum snelheid 60 km/uur) ²⁵⁶. De daadwerkelijke ervaringen met de Sprinters op de Zoetermeerlijn worden beschreven in hoofdstuk 5.

Voor de beveiliging werd ATB-apparatuur (ATB = Automatische Trein Beïnvloeding) toegepast. Regelmatig meldde de ATB zich in de cabine met een luide zoemer. Als de machinist niet binnen 8 seconden reageerde, stopte de trein. De ATB schakelde in bij snelheden hoger dan 40 km/uur en uit bij lagere snelheden. Het gaf de nadering van een sein aan, en de vereiste snelheid. Dat werd aangegeven met lampjes boven getallen 40, 60, 80, 100 of 120 ²⁵⁷.

In 1972 stuurde de NS het bestek voor het SGM (Stadsgewestelijk materieel) naar vijf wagonfabrikanten (Duitse, Franse, Zwitserse) en voor wat betreft het elektrisch gedeelte naar een Engelse, een Zwitserse en twee Franse firma's ²⁵⁸.

²⁵³ Fotograaf A. Hoogland, Het interieur van een Sprinter treinstel ten tijde van de opening van de Zoetermeerse Sprinterlijn in 1977. Geheugen van Zoetermeer. <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer R10 (HGOS)

²⁵⁴ DE MARKT Wielen onder trein komen steeds losser te zitten. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 11-10-1986. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010879214:mpeg21:p031>

²⁵⁵ In Zoetèrmeer komt de trein voor de deur. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 18-03-1972. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010849014:mpeg21:p023>

²⁵⁶ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Openbaar Vervoer, 12 (1979) (8/9), 248-253.

²⁵⁷ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977. Feilloos beveiligen bij menselijk falen, Zoetermeerse Courant, 21-5-1977.

²⁵⁸ Het Utrechts archief 940 inv. 61. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Materieel en Werkplaatsen, afdeling Constructie, Mw 3/699/14/13, Utrecht, 20-3-1972.

De firma Wagonfabrik Talbot te Aken werd uiteindelijk ingeschakeld voor de bouw van de Sprinters, terwijl het elektrotechnische gedeelte van de rijtuigen in hoofdzaak zou worden verzorgd door de Franse vestiging van internationaal concern Brown, Boveri, en CIE ²⁵⁹ ²⁶⁰.

Er werd een tariefsysteem met zones toegepast. De geplaatste Autelca-plaatskaarten-automaten werden gekozen op grond van ervaringen in Frankfurt en omdat deze technisch het gemakkelijkst te onderhouden waren en goed in de praktijk functioneerden ²⁶¹. Mondelinge treininformatie werd via luidsprekers vanuit de post T-Binckhorst gegeven.

Voor het openen en sluiten van de deuren werd er onderzoek ²⁶² gedaan naar de voorzieningen om reizigers te laten waarschuwen door de machinist in plaats van door de conducteur. Het doel was om de Sprinters zonder een conducteur te kunnen laten rijden. Diverse potentiële oplossingen werden bedacht en uitgeprobeerd, zoals een attentie-sein via een drukknop door de machinist met geluid van een conducteursfluitje, twee camera's op het perron, die door de machinist in de cabine konden worden bekeken. Ook werd getest met spiegels aan de trein, spiegels op het perron, televisiecamera's en verwarmde uitklapbare spiegels ²⁶³ ²⁶⁴. De Sprinters werden daadwerkelijk uitgerust met achteruitkijkspiegels (zie afbeelding 22), zodat de machinist kon kijken of deuren veilig konden worden gesloten bij vertrek. Voor deze systemen en perrons werden verbeteringen voorgesteld om 's nachts ook goed zicht te houden. De Sprinters gingen om de beurt terug naar Aken voor het aanbrengen van bevestigingsmiddelen voor de spiegels.

In de aanloop naar de start van de Zoetermeerlijn overwogen de NS drie varianten voor treinbegeleiding:

1. Volledige treinbemanning (dus naast een machinist ook een conducteur) op het gehele traject.
2. Discontinue trein-begeleiding, alleen een machinist en de conducteur vervangen door service-controle ploegen voor het gehele traject, die af en toe controles deden op een trein.
3. Volledig treinbemanning op alleen het traject Den Haag - Centrum-West.

Voor het eerste jaar werd de eerste variant voorzien voor een goede presentatie bij de start van de lijn ²⁶⁵. De NS hadden na overleg met de haar Ondernemingsraad beslist om van 22-5-1977 tot 1-10-1977 met volledige treinbemanning te opereren. Van 1-10-1977 tot 1-6-1978 van maandag t/m vrijdag opereerden ze vervolgens met een volledige treinbemanning op het traject Den Haag CS - Centrum West, een discontinue begeleiding op de rest en op zaterdag en zondag discontinue trein-begeleiding op het hele traject. Toch deden er tijdelijk conducteurs dienst totdat de spiegels waren aangebracht, anders moest de machinist te veel uit zijn cabine komen. Na 1-6-1978 zou er dan op het gehele traject discontinue treinbegeleiding zijn ²⁶⁶. Uiteindelijk werd op 1-10-1978 de eerste fase van de discontinue treinbegeleiding gestart met behulp van spiegels gemonteerd aan Sprinters ²⁶⁷. TV-camera's op station Leidschendam-Voorburg werden verbeterd, zodat onbelemmerd uitzicht mogelijk werd. In juni 1980 zou op de hele lijn worden gereden met discontinue treinbegeleiding ²⁶⁸. De machinist beschikte over een mobilfoon-verbinding met de post Binckhorst. De service-controle-ploegen beschikten over een portofoon-verbinding met de Centrale Meldkamer in Utrecht.

In 1978 arriveerden voor de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn twee exemplaren van de nieuwe serie Sprinter rijtuigen. In deze rijtuigen waren toiletten aanwezig, een overgang (vouwbalg) tussen beide rijtuigen, een nieuw type luchtbalgen op draaistellen, schroefveren in plaats van rubberen veren, deuren tussen balkons en meer niet-rokers plaatsen. Er was een mobilfoon voor de één-mans bediening. De verwarmde spiegel met ruitenwisser aan de rechtervoorzijde werd bediend met een voetpedaal. Verder waren de zijruiten van de cabine verwarmd en uitgerust met

²⁵⁹ Meer orders van Spoorwegen naar buitenland. "Leeuwarder courant : hoofdblad van Friesland". Leeuwarden, 12-09-1972, p. 19. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010619130:mpeg21:p019.20/70> in Delpher.

²⁶⁰ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, juli 1974, nr.7, p.153.

²⁶¹ HGOS archief. 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1969-1976. Koppeling, 25-7-1975.

²⁶² Het Utrechts archief 960 inv. 958. Brief N.V. Nederlandse Spoorwegen, NS/Ep aan DIR, 27-4-1977.

²⁶³ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, februari 1977, nr. 2, p. 53.

²⁶⁴ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, april 1978, nr. 4, p. 109.

²⁶⁵ Het Utrechts Archief 937 inv. 312. NS/EP Dbzw III/722/109.

²⁶⁶ Het Utrechts archief 960 inv. 958. NV Nederlandse Spoorwegen. Dienst van Infrastructuur. Projectleiding Zoetermeer, Sta ZTM 23.

²⁶⁷ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Brief N.V. Nederlandse Spoorwegen, Jhr Ir I.M.Th.v. Rheineck (projectmanager Zoetermeer) aan voorz. + leden directieraad, leden stuurgroep Zoetermeer, oktober 1978.

²⁶⁸ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Projectleiding Zoetermeerlijn. Verslag van de vergadering d.d. 17-7-1979.

een ruitenwisher ²⁶⁹. Hierdoor kon de machinist zelfstandig vertrekken, maar met vier-wagen treinen kon dat alleen overdag in verband met de noodzaak van voldoende zicht.

In de jaren '90 werd de Sprinter omgebouwd naar een CityPendel met meer staanplaatsen en zonder eerste klasse ^{270 271}.

Interessant voor de lijn van het verhaal is dat het materieel van de Sprinter en alle genomen maatregelen een exploitatie mogelijk maakten als ware het een metro ²⁷². Een metro verzorgt openbaar vervoer binnen stedelijk gebied op een conflict vrije baan, dus zonder gelijkvloerse kruisingen met ander verkeer. Verder heeft het een hoge rijfrequentie en grote reizigers capaciteit. Qua stations afstand en materieel houdt een metro het midden tussen een tram en een trein ²⁷³.



Afbeelding 22. Blik in de achteruitkijkspiegel op een Stadsgewestelijk materieel (SGM) II treinstel; de spiegel is nodig vanwege de eenmansbediening op de Zoetermeerlijn (Foto C. Cremer, 1 november 2004) ²⁷⁴.

2.8 - Sprinters arriveren op de Zoetermeerlijn

Op 7 maart 1975 werd de eerste Sprinter vanuit de fabriek in Aken naar Nederland getrokken voor een uitgebreid onderzoek in de werkplaatsen in Haarlem en Leidschendam en voor proefritten ²⁷⁵.

²⁶⁹ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, november 1978, nr. 11, p. 325-326.

²⁷⁰ OV in Nederland Wiki, https://wiki.ovinnederland.nl/wiki/Zoetermeer_Stadslijn

²⁷¹ Martin van Oostrom, De Sprinters. Het stadsgewestelijk materieel 1975-2021, Rail Magazine, 44, januari - februari 2022, 44-49.

²⁷² Het Utrechts archief 960 inv. 958. Openbaar Vervoer, 12 (1979) (8/9), 248-253.

²⁷³ Metro (vervoermiddel), 12 feb 2024, in Wikipedia, [https://nl.wikipedia.org/wiki/Metro_\(vervoermiddel\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Metro_(vervoermiddel)).

²⁷⁴ Foto C. Cremer, Collectie NVBS-Railverzamelingen, DIG609153-2004110142.

²⁷⁵ P. W. v. d. Vlist, De komst van de NS-sprinters, Op de Rails, uitgave NVBS, april 1975, nr. 4, p. 82-83.

Op 1 september 1975 werd de Sprinter als proef in dienst genomen op de lijn Rotterdam - Hoek van Holland ²⁷⁶. Er werden testritten uitgevoerd over een deel van de Zoetermeerlijn, via Voorweg, Centrum-West, Dorp en Delftsewallen naar Driemanspolder, om het sluiten van de treindeuren en het overzien van de perrons door de machinist uit te testen. Hiertoe werd de Sprinter ingesloten tussen twee diesellocomotieven, zie afbeelding 23 ²⁷⁷.



Afbeelding 23. Locomotief 2454 van de NS met een koppelwagen en twee treinstellen SGM tijdens een proefrit op de Zoetermeerlijn. (Foto G.J. Groenveld, 08-02-1977) ²⁷⁸

Op het station Centrum West planden de NS 120 meter opstelspoor voor het gereed zetten van materieel voor de ochtendspits en een afloop-spoor voor de avonddienst, en een automatisch blokstelsel met Automatische treinbeïnvloeding (ATB) ²⁷⁹.

In maart 1977 werd bekendheid gegeven aan de omwonenden over het op spanning brengen van de bovenleiding ²⁸⁰. Op 5 april 1977 werd de bovenleiding op de Zoetermeerlijn definitief onder spanning gezet, terwijl twee dagen later het beveiliging-systeem in dienst kwam ²⁸¹. Vervolgens werd er gestart met het proefrijden op de Zoetermeerlijn ²⁸². De NS organiseerden in Rotterdam een speciale cursus voor de ongeveer 110 toekomstige Sprinter-machinisten, waarbij ook ervaring werd opgedaan op de lijn Rotterdam-Hoek van Holland ²⁸³. Voor de start werden de tarieven door de busmaatschappij en de NS zoveel mogelijk geharmoniseerd, en doorgaande plaatsbewijzen werden vastgesteld. Op de Zoetermeerlijn waren alleen de tweede klas kaarten (ook voor eerste klas zitplaatsen) beschikbaar. Dat gold dan ook op de Hofpleinlijn op het traject Leidschendam-Voorburg-Den Haag ²⁸⁴.

²⁷⁶ P. W. v. d. Vlist, De Sprinters in dienst, Op de Rails, uitgave NVBS, oktober 1975, nr. 10, p. 229-230.

²⁷⁷ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977, Sprinter "proefde" Zoetermeer Onafhankelijk Dagblad, 9-2-1977.

²⁷⁸ Foto G.J. Groenveld, Collectie NVBS-Railverzamelingen, DIA102746-1977-108.

²⁷⁹ Het Utrechts Archief 937 inv. 1242. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Electriciteit en Seinwezen. Es 2/354/138/01/25. 2011-1974.

²⁸⁰ Het Utrechts archief 960 inv. 958. Verslag van de 27e vergadering d.d. 15-3-1977.

²⁸¹ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, mei 1977, nr. 5, p. 142-143

²⁸² Het Utrechts archief 960 inv. 958. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst infrastructuur, Stuurgroep Zoetermeerlijn.

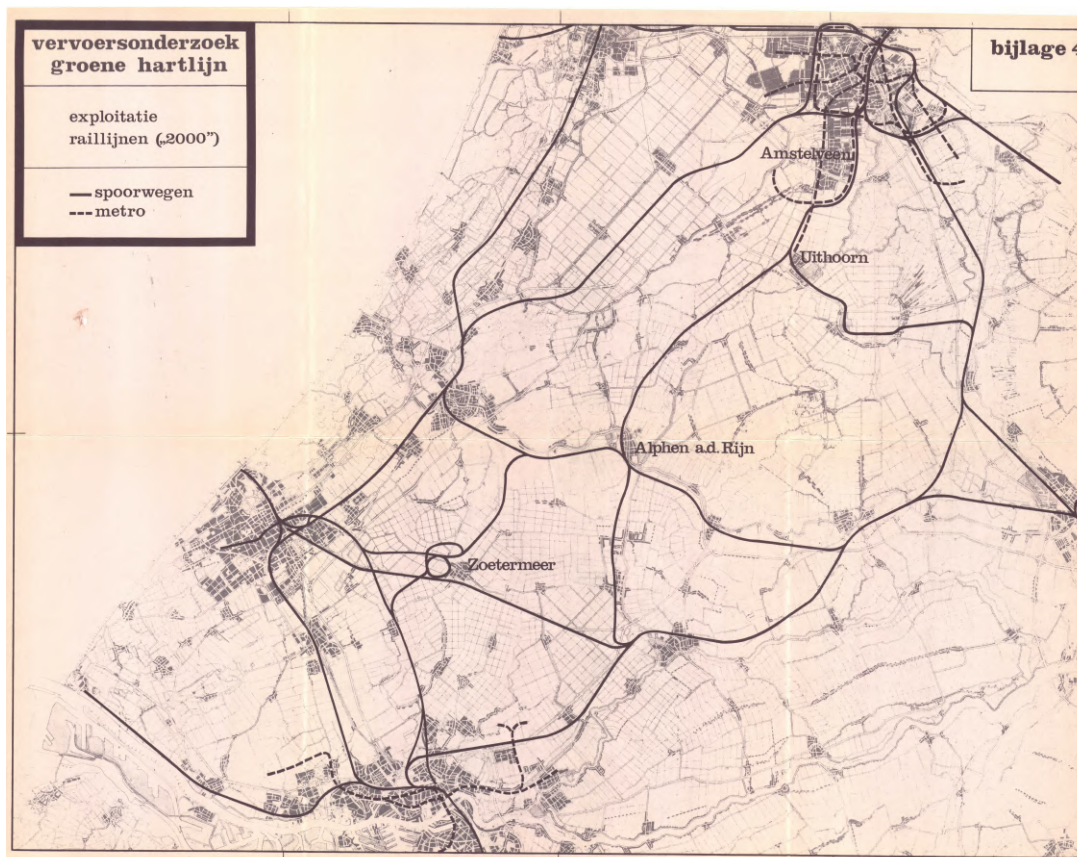
²⁸³ HGOS archief. 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1969-1976, Eén kaart voor bus en trein, Zoetermeerse Courant, 12-10-1976.

²⁸⁴ Het Utrechts Archief. NS, HTM, Weste Nederland, De Zoetermeerlijn, Utrecht 28-4-1977

Hoofdstuk 3 - Niet gerealiseerde uitbreidingen van de Zoetermeerlijn

Er was lange tijd sprake van diverse uitbreidingen van de Zoetermeerlijn, zoals de trajecten naar Alphen a/d Rijn ²⁸⁵ en Rotterdam (de laatste beter bekend als de ZoRo-lijn) ^{286 287} met de daarbij behorende tracé-reserveringen in de wijken Seghwaert en Rokkeveen. Deze zijn echter nooit gerealiseerd.

Een mogelijke spoorlijn Amstelveen - Uithoorn - Alphen a/d Rijn - Zoetermeer (de zogenaamde 'Groene Hartlijn') is ook onderwerp van studie en discussie geweest ^{288, 289}, zie afbeelding 24. Één van de bezwaren tegen een snelle aanleg was de druk op het Groene Hart ²⁹⁰. Deze optie had ook invloed op de discussie over tracé van de Zoetermeerlijn, want de NS wilden niet te kleine boogstralen, omdat de treinen uit Alphen a/d Rijn alleen in het stadscentrum zouden stoppen en verder hoge snelheden zouden moeten kunnen bereiken ²⁹¹.



Afbeelding 24. Onderzoek naar de 'Groene Hartlijn' ²⁹².

Wat betreft de uitbreiding van de spoorlijn naar Alphen a/d Rijn heeft de gemeente Zoetermeer in eerste instantie een bewust gereserveerde houding aangenomen om de focus op de verbinding

²⁸⁵ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 865. Besluit B&W, 25-4-1978

²⁸⁶ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 1920. Brief MAB Projectontwikkeling bv aan B&W Zoetermeer, 29-11-1988.

²⁸⁷ Zoetermeer Magazine, 1993 (9), 8.

²⁸⁸ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 865. Brief NS aan B&W's Amstelveen, Uithoorn, Alphen ad Rijn, Zoetermeer, 31-5-1972. Brief B&W Zoetermeer aan B&W Alphen ad Rijn, 11-9-1972.

²⁸⁹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 543. Stichting Centrum voor Vervoersplannen. Adviesbureau voor verkeer en vervoer, maart 1972. Vervoersonderzoek Groene Hartlijn "2000".

²⁹⁰ Zoetermeerlijn nog niet naar Amstelveen. "De tijd : dagblad voor Nederland". Amsterdam, 17-08-1972, p. 6. Geraadpleegd op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011236110:mpeg21:p006>. 34/70 in Delpher.

²⁹¹ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 430. Verslag van de openbare vergadering van de commissie van advies en bijstand voor ruimtelijke ordening en woningbouw, alsmede verkeer en vervoer, gehouden op maandag 12-2-1973 om 20:00 uur in het gebouw " 't Kruispunt" te Zoetermeer.

²⁹² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 543. Stichting Centrum voor Vervoersplannen. Adviesbureau voor verkeer en vervoer, maart 1972. Vervoersonderzoek Groene Hartlijn "2000".

met Den Haag te houden ²⁹³ ²⁹⁴. De gemeente Zoetermeer en de NS kwamen in 1973 overeen dat er in het structuurplan en het bestemmingsplan van de wijk Seghwaert een tracé voor het doortrekken van het centrale deel ('Centraal-lijn') van de Zoetermeerlijn naar Alphen a/d Rijn zou worden gereserveerd ²⁹⁵. Dit zou ook de ontsluiting van een nieuwe wijk ten noordoosten van de wijk Seghwaert mogelijk maken ²⁹⁶. Al in 1977 ontstond het besef dat afgezien zou kunnen worden van deze reservering, omdat de overloop vanuit Den Haag naar Alphen a/d Rijn achterwege bleef ²⁹⁷. Zowel de NS als het ministerie Verkeer en Waterstaat bleven van mening dat OV-verbinding naar een noordelijke wijk financieel niet haalbaar was ²⁹⁸.

NS zag vervolgens geen formele redenen meer om de tracé voorziening te handhaven, maar liet de beslissing hierover aan de gemeente Zoetermeer ²⁹⁹. Die besloot deze voorziening te handhaven en een studie te verrichten naar de wenselijkheid van de lijn ³⁰⁰. Dit leidde een jaar later tot besluit van het College B&W van Zoetermeer om grond zo te reserveren dat het niet bezwaarlijk was voor de nog te bouwen wijk ten noorden van Seghwaert ³⁰¹. Twee verschillende tracés werden geadviseerd: Langs de hoofdtocht of op ~100 m westelijk van de Zegwaartsewetering ³⁰², zie afbeelding 25. Een voorstel van Zoetermeerse ambtenaren voor een aftakking van de Zoetermeerlijn naar nieuwe wijken in Zoetermeer-Noord werd echter weer afgewezen door de NS, omdat het financieel niet haalbaar zou zijn. Daarbij zou er dan een extra spoor op het station Den Haag Centraal nodig zijn, terwijl er te veel treinen zouden moeten rijden op het baanvak waar de Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn samen kwamen ³⁰³ ³⁰⁴. In 1985 stelden de NS dat de rail verbinding naar Alphen a/d Rijn niet meer in haar plannen was opgenomen, terwijl de verbinding noordoostelijk naar wijk Noordhove op grote bezwaren van dienstregeling technische aard stootte ³⁰⁵. Ondanks de klachten ³⁰⁶ ³⁰⁷ van omwonenden over het braakliggend terrein bleef het terrein nog lang door de gemeente gereserveerd ³⁰⁸. In 1988 adviseerde de Provinciale Planologische Commissie (PPC) om de strook vooralsnog open te houden en niet te bebouwen om de nog in studie zijnde doortrekking naar Leiden niet te frustreren ³⁰⁹. De reservering van het tracé van 46 m breed had echter wel degelijk invloed op het aantal te bouwen woningen ter afronding van de nieuwe wijk Noordhove ³¹⁰.

²⁹³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 865. Notitie afdeling Stadsontwikkeling en Alg Zaken, 28-1-1970.

²⁹⁴ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 543. Advies afdeling Stadsontwikkeling en Alg. Zaken, 28-1-1970, 8-9-1970 en 10-7-1972.

²⁹⁵ Stadsarchief Zoetermeer Archief 050 inv. 865. Brief van B&W Zoetermeer aan NS, 5-10-1972 (herinneringsbrief 24-5-1973). Brief NS aan B&W Zoetermeer, 20-6-1973. Brief B&W Zoetermeer aan NS, 20-7-1973.

²⁹⁶ Stadsarchief Zoetermeer 82 inv. 430. Brief N.V. Nederlandse Spoorwegen, Directeur Onderzoek en Planning aan College B&W van de gemeente Zoetermeer, 20-6-1973.

²⁹⁷ Het Utrechts archief 960 inv. 958. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst infrastructuur, Stuurgroep Zoetermeerlijn. Verslag van de 28e vergadering d.d. 14-6-1977.

²⁹⁸ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 250. Brief drs. L.F. Ploeger, president directeur NS aan B&W Zoetermeer.

²⁹⁹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 865. Brief NS aan B&W, 1-7-1977. Brief NS aan B&W, 14-10-1977.

³⁰⁰ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 865. Besluit B&W 18-11-1977.

³⁰¹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 865. Besluit B&W, 25-4-1978.

³⁰² Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 430. Advies 13-3-1978.

³⁰³ Marcel ten Hooven, Veel bezwaren tegen Sprint naar Zoetermeer-Nrd, Groot nadelig saldo. "Trouw". Meppel, 30-08-1979. Geraadpleegd op 26-11-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010825583:mpeg21:p006>

³⁰⁴ Groot nadelig saldo. "Trouw". Meppel, 30-08-1979. Geraadpleegd op 02-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010825583:mpeg21:p006>. 8/70 in Delpher.

³⁰⁵ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 430. Brief Directeur NV Nederlandse Spoorwegen aan College B&W Zoetermeer, 23-4-1985.

³⁰⁶ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 430. Brief Buurtvereniging "de Akkers" aan College B&W Zoetermeer, 18-1-1985. Brief Werkgroep de Akkers aan Gemeenteraad, 25-3-1985. Brief Buurtvereniging "De Akkers" aan College B&W Zoetermeer, 22-8-1984.

³⁰⁷ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 430. Zoetermeerse Courant, 7-12-1984.

³⁰⁸ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 430. Brief College B&W Zoetermeer aan de Buurtvereniging "De Akkers".

³⁰⁹ Nieuwe ontwikkelingen voormalig sprintertracé, Zoetermeer-Stad, 18(13), 16-6-1988, 1.

³¹⁰ Afronding Noordhove komt in zicht, Zoetermeer Magazine, 1996 (1), 10.



Afbeelding 25. De aftakking van de Zoetermeerlijn in Seghwaert is niet gerealiseerd ³¹¹. Gebied tussen Benthuizervaar (Benthuizen), Leidse Wallenwetering en Zegwaartseweg met onderaan station Seghwaert.

In verband met de verwachte toename van de vervoersstroom tussen Zoetermeer en Rotterdam werden in een notitie uit 1985 over hoogwaardig vervoer tussen Zoetermeer en Rotterdam (afgekort ZoRo) diverse opties vergeleken. Voorbeelden zijn railbus varianten, een speciale trein die vanuit Zoetermeer keert in Leidschendam en de reis vervolgt via Hofpleinlijn naar Rotterdam, en aftakkingen van de Zoetermeerlijn met een korte of lange boog naar de Hofpleinlijn richting Rotterdam ³¹². Een duurdere variant startte met aftakking vanaf de Goudselijn bij station

³¹¹ Stadsarchief Zoetermeer Archief 050 inv. 865. Besluit B&W, 25-4-1978.

³¹² Het Utrechts Archief 974 inv. 29. Notitie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zoetermeer-Rotterdam, 17-9-1985.

Zoetermeer ³¹³. De Raadscommissie van Zoetermeer had de voorkeur voor een hoogwaardige treinverbinding ZoRo via een aan te leggen boogverbinding tussen Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn, die in 1992 gereed zou moeten zijn ³¹⁴. Voor de railverbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer zijn de diverse tracés bekeken, waarbij de voorkeur ontstond voor de aftakking van de Zoetermeerlijn bij Delftsewallen en door Rokkeveen en het geplande kantoren complex ³¹⁵ ³¹⁶, zie afbeelding 26. In 1993 vroeg de gemeente Zoetermeer aandacht bij de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat in Eerste en Tweede Kamer voor een nieuwe OV verbinding Zoetermeer-Pijnacker-Rotterdam, de ZoRo-lijn, als mogelijk eerste stap van de realisatie van een Randstadrail systeem ³¹⁷. In 2000 kwam de ZoRo-lijn ook weer ter sprake in een overleg tussen gemeente Zoetermeer en de NS over al of niet investeren in station Centrum-West ³¹⁸. Het idee om de ZoRo-lijn langs de voorziene Hoge Snelheidslijn (HSL) te leggen haalde het niet ³¹⁹.

Het was niet de eerste keer, dat het idee van een verbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer niet werd gerealiseerd. Al in 1870-1871 (!!) stelde de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij de aanleg van een spoorlijn tussen het toenmalige station Rotterdam Maas en station Zoetermeer voor met als doel aansluiting op de spoorlijn Den Haag - Gouda en mogelijk als eerste stap van een kortere verbinding tussen Rotterdam en Leiden ³²⁰. In de 19de eeuw werden er veel ideeën ontwikkeld voor treinverbindingen naar Zoetermeer ³²¹.

Ook enkele andere uitbreidingsopties hebben het licht gezien, maar werden niet gerealiseerd:

- Een OV-verbinding naar het industrieterrein in Zoetermeer, suggestie van de burgemeester ³²².
- Oorspronkelijk was het ook de bedoeling dat de Zoetermeerlijn in Den Haag doorgetrokken zou worden naar Scheveningen ³²³ (in eerste helft van de 20ste eeuw was de Hofpleinlijn doorgetrokken naar Scheveningen).
- In 1993 wilde de verkeerswethouder in Leiden binnen 10 jaar een sneltram op het traject 'Kust', van het centrum van Leiden, via het station Leiden-Lammerschans naar Zoetermeer, waar aansluiting op de Zoetermeerlijn moest plaats vinden ³²⁴.
- Ook ontstond in dezelfde periode de wens om de Zoetermeerlijn door te trekken naar de geplande nieuwe wijk Oosterheem ³²⁵ ³²⁶. Uiteindelijk werd deze optie pas gerealiseerd tijdens de ombouw naar de RandstadRail.

³¹³ Het Utrechts archief 961 inv. 151. Openbaar Vervoer, 18 (1985), 5, 124-1125.

³¹⁴ Het Utrechts archief 961 inv. 151. Notitie Mrp, drs.P. Breedveld aan MRS, Mr 3/Ztm 85/875.1, 4-11-1985.

³¹⁵ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 1920. MAB Projectontwikkeling bv aan B&W Zoetermeer, 29-11-1988.

³¹⁶ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 1920. Reactie buro ruimtelijke ordening op reservering railtracé Rokkeveen, 16-12-1988.

³¹⁷ Sprinten naar de Randstadrailverbinding, Zoetermeer Magazine, 1993 (9), 8-9.

³¹⁸ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 2370. Overleg inzake: Centrum-West NS/Randstadrail, 29-2-2000. Overleg inzake: Eigendomsgrenzen NS, 8-3-2000.

³¹⁹ HGOS archief 106 - Verkeer en vervoer - Spoorwegen 2000-2017. H. de Kat, Geen HSL-station Zoetermeer, Zoetermeerse Courant, 14-2-2002.

³²⁰ J. van Barneveld, Rotterdam Maas, Op de Rails, uitgave NVBS, 10-2023, 488-495.

³²¹ G. Moers, De beginjaren van de spoorlijn in Zoetermeer (1870-1910), 'T Seghen Waert, 36-1 (2017), 19-34, uitgave van het Historisch Genootschap Oud Soetermeer.

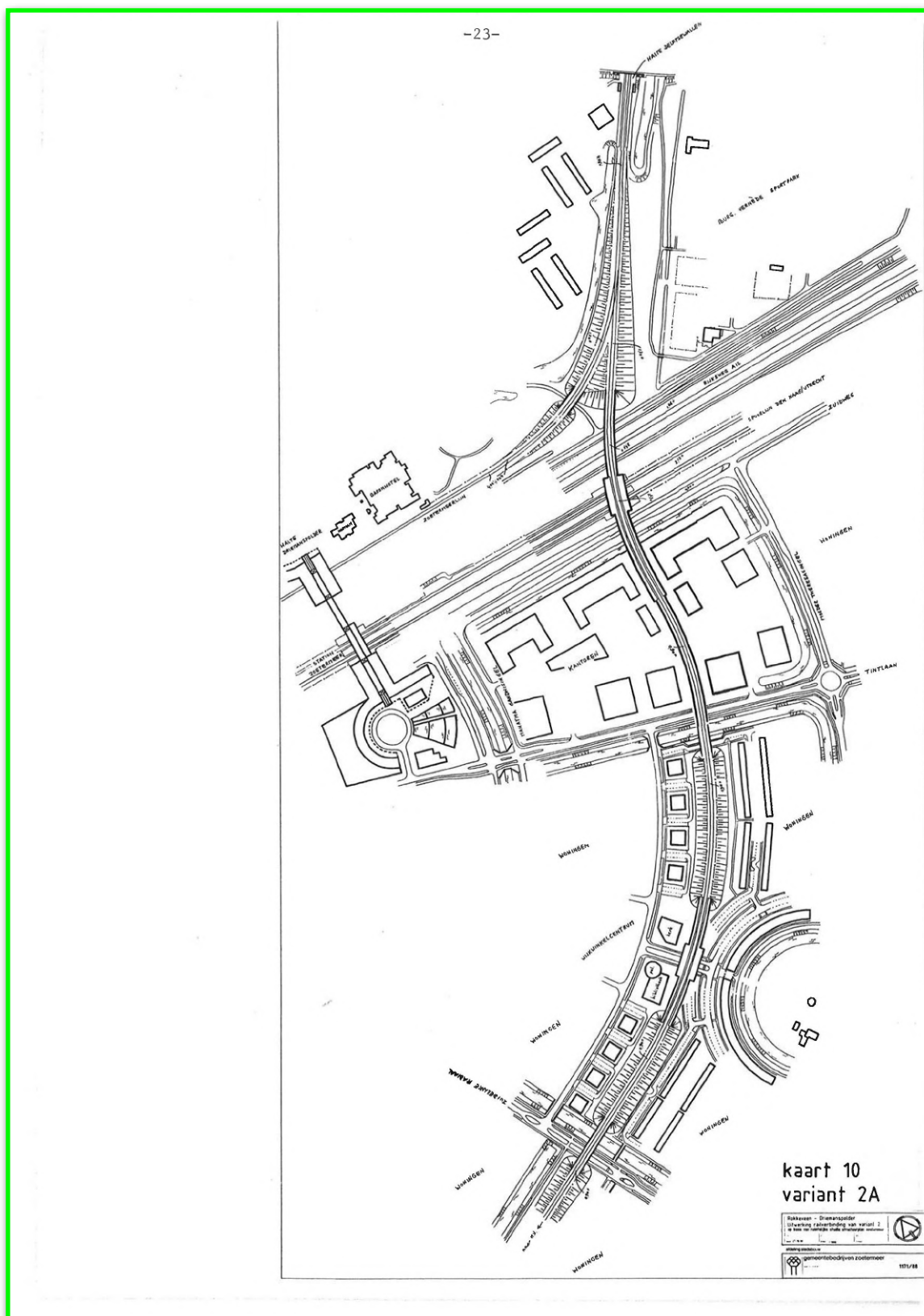
³²² Nationaal Archief Den Haag 2.21.245 inv. 30, Spoornieuws: Zoetermeerlijn: Eerste stadsgewestelijke spoorlijn in Nederland., Verslag van gesprek NS met burgermeester Zoetermeer, 22-7-1965.

³²³ Het Utrechts archief 960 inv. 957. "Openbaar Vervoer", mei 1972, 136-142.

³²⁴ Sneltram van Leiden naar kust. "Het Parool". Amsterdam, 03-07-1993. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010842427:mpeg21:p011>. 30/70 in Delpher.

³²⁵ Column van het College, Zoetermeer Magazine, 1993 (7), 3.

³²⁶ Zoetermeer in de volgende eeuw, Zoetermeer Magazine, 1993 (8), 38-39.



Afbeelding 26. Uitbreiding naar Rotterdam ³²⁷. Aftakking van de Zoetermeerlijn tussen stations Driemanspolder en Delftsewallen ten noorden van de A12. De aftakking gaat over de A12 naar het zuiden door het kantorencomplex in Rokkeveen.

³²⁷ Stadsarchief Zoetermeer 75 inv. 1920.

Hoofdstuk 4 - Vieringen

4.1 - Start van de aanleg (1972)

Er viel natuurlijk ook veel te vieren tijdens de realisatie van de Zoetermeerlijn, met name bij de start van de aanleg en het voltooiën van de verschillende onderdelen van de Zoetermeerlijn.

Op 9 juni 1972 legde de Minister van Verkeer en Waterstaat, W. Drees jr., symbolisch de eerste zes meter dubbelspoor in Driemanspolder 800 m ten westen van het toenmalige station Zoetermeer (nu Zoetermeer-Oost), waar de bestaande spoorlijn Gouda - Den Haag en de nieuwe Zoetermeerlijn bij elkaar zouden komen ³²⁸, zie afbeelding 27. Hij werd daarbij geassisteerd door de burgemeesters Marijnen van Den Haag en Wegstapel van Zoetermeer ^{329 330}. De minister bemande de motorkraan en noemde het de start van de renaissance in het openbaar vervoer, zie afbeelding 28. Vliegtuigjes met reclameslepen "Bouw Zoetermeerlijn begint" en het NS vignet vlogen in de lucht ³³¹. Er was een feestterrein met veel vlaggen, majorettes en een tamboerkorps. Het eerste spoordeel werd daarna snel naar het Spoorwegmuseum verplaatst, want treinen kon je er niet over laten rijden, omdat eerst het juiste zandlichaam nog gemaakt moest worden ^{332 333}. Een extra uitgave van Zoetermeer Stad besteedde toen veel aandacht aan de Zoetermeerlijn ³³⁴.

Het was de start van de aanleg van de eerste stadsgewestelijke spoorlijn, passend in het plan 'Spoor naar '75'. Hoewel de lijn er al had moeten zijn bij 20.000-30.000 inwoners, was de bouw nog niet te laat voor de nog te bouwen nieuwe stadsdelen, mits de beslissing voor de volgende (eind) fase tijdig zou worden genomen.

³²⁸ Het Utrechts archief 960 inv. 957. De Koppeling, 16-6-1972, jaargang 11, 424, p. 1,4,5.

³²⁹ Laatste spoor. "Algemeen Dagblad". Rotterdam, 24-06-1972. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002875021:mpeg21:p00001>

³³⁰ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. Zoetermeer Stad, 9(19), 20-9-1979.

³³¹ HGOS archief. 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1969-1976, Haagse gasten langs groen en beton naar eerste rails, R. Crt., 9-6-1972.

³³² Laatste spoor. "Algemeen Dagblad". Rotterdam, 24-06-1972. Geraadpleegd op Delpher op 02-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002875021:mpeg21:p00001>. 14/70 in Delpher.

³³³ Zoetermeer schrijft N.S.- historie, Zoetermeer-Stad, 2(8), augustus 1972, 3.

³³⁴ Aanleg Zoetermeerlijn gestart, Zoetermeer-Stad, extra uitgave afdeling kabinet en voorlichting, 1973.



Afbeelding 27. Start van de aanleg van de Zoetermeerlijn ter hoogte van de voetgangersbrug over de A12 tussen het NS station en toekomstige station Driemanspolder (Fotograaf onbekend, 1/1/1972-31/12/1972)
335.

³³⁵ Start van de aanleg van de Zoetermeerlijn ter hoogte van de voetgangersbrug over de A12 naar het NS station en toekomstige station Driemanspolder. Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer TH0000003578 (archief Zoetermeer)



Afbeelding 28. Start van de aanleg van de Zoetermeerlijn met minister W. Drees jr. (Foto: W. de Maar, 9/6/1972) ³³⁶.

4.2 - Opening dubbelstation Zoetermeer-Driemanspolder (1973)

Eind september 1973 kwam als eerste het nieuwe station Zoetermeer gereed, het dubbel station voor de lijn Gouda - Den Haag en de Zoetermeerlijn, ³³⁷, zie afbeelding 29. In een speciale uitgave van Spoornieuws, uitgereikt op 27 september 1973 bij de persvoorlichting tijdens de bezichtiging van het ook nieuwe station Den Haag Centraal, werden de details gegeven ³³⁸: De opzet van het station was vooral bepaald door de toegankelijkheid voor gehandicapten, rolstoelgebruikers, mensen met kinderwagens, etc. Beide stationsdelen waren verbonden door een loopbrug (een tunnel kostte te veel geld) met vier trappenhuizen met liftschachten. De loopbrug was hellend gemonteerd om traplopen te voorkomen, want de Zoetermeerlijn lag lager dan de lijn Gouda -Den Haag. Er was een plaatskaartenkantoor met een loket aan de zijde van Driemanspolder, zodat Zoetermeer ten minste één "NS-winkel" had, want de stations van de Zoetermeerlijn zouden onbemand blijven. De accommodaties op de perrons waren eenvoudig, deels met windschermen (zie ook paragraaf 2.2). Op ieder perron waren verwarmde wachtruimten, ruime zitgelegenheden, omroepinstallaties, klokken, reclame, verlichte naamborden en route-aanduidingen. Het station was geplaatst ten westen van het al bestaande station, wat nu nog steeds dienst doet als station Zoetermeer-Oost. De redenen waren dat Zoetermeer toen in westelijke richting groeide en de

³³⁶ Fotograaf W. de Maar, Start met de aanleg van de Zoetermeerlijn, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer 674.1 (archief Zoetermeer)

³³⁷ Zoetermeers dubbelstation eind september in functie, Zoetermeer-Stad, 3(4), april 1973, 5.

³³⁸ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 460. Spoornieuws (uitgereikt bij de persvoorbezigting Den Haag Centraal), 25-9-1973. Brief afdeling voorlichting en public relations gemeente Zoetermeer aan NS afdeling CZ6, 25-9-1973.

koppeling met de Zoetermeerlijn ³³⁹. In zijn toespraak bij deze gelegenheid van de opening van de twee nieuwe NS stations benadrukte minister drs. T.E. Westerterp van Verkeer en Waterstaat het grote belang van de Zoetermeerlijn voor het woon-werkverkeer ³⁴⁰.



Afbeelding 29. De opening van station Zoetermeer. Foto C.A.L. van Wieringen (1/3/1973) ³⁴¹.

4.3 - Opening eerste fase Zoetermeerlijn (1977)

Voor de viering van de opening van de eerste fase van de Zoetermeerlijn, het zuidelijke gedeelte van de 'Omgeklapte Lus', op 20 mei 1977 werd een uitnodiging gestuurd aan de koningin en haar gemaal (via de particulier secretaris). Zij zouden met een speciale trein NS20 van Baarn naar Den Haag Centraal reizen en vandaar over de nieuwe spoorlijn naar Zoetermeer ³⁴². De opening werd uiteindelijk onder grote publieke belangstelling verricht door zijne koninklijke hoogheid Prins Bernhard ³⁴³, zie afbeeldingen 30 en 31. De programma onderdelen op deze feestelijke dag in Zoetermeer startten met de openingshandeling, het in de lucht schieten van vlaggen met de symbolen van de NS en Zoetermeer door prins Bernhard na aankomst op het station Voorweg. Vanaf station Palenstein kregen de prins en andere genodigden een rondrit met een bus van Westnederland door Zoetermeer naar station Dorp. Aldaar werd overstapt op een historische trekschuit voor een vaartocht naar het station Delftsewallen, zie afbeelding 32. Er werd daar overgestapt op de Sprinter en via station Driemanspolder, waar een stoet historische auto's voorbij trok, reden zij naar het station Meerzicht voor de onthulling van een plaquette van de Zoetermeerlijn. Met een cabaret in wijkcentrum Meerzicht werden de feestelijkheden afgesloten

³³⁹ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 460. Spoornieuws, 27-9-1973.

³⁴⁰ Stadsarchief Zoetermeer 50 inv. 460. Persbulletin Verkeer en Waterstaat No.1.10.

³⁴¹ Fotograaf C.A.L. van Wieringen (Cor), Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer DIACVW1213 (HGOS)

³⁴² Stadsarchief Zoetermeer 75 inv. 11. Brief NS aan mr. J. van der Hoeven, particulier secretaris van Hare Majesteit de Koningin, 30-8-1976.

³⁴³ Prins Bernhard opent Zoetermeerlijn, Zoetermeer Stad, 7 (9), mei 1977, 1.

³⁴⁴. In de hal van het station Meerzicht had de kunstenaar Gerard van Iersel een wandschildering aangebracht ³⁴⁵.



Afbeelding 30. De opening van de Zoetermeerlijn met belangstellend publiek op station Voorweg. (Foto Kees van den Burg, 20-5-1977) ³⁴⁶

³⁴⁴ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. Programma opening Zoetermeerlijn.

³⁴⁵ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977, Zoetermeerlijn geopend, Streekblad, 20-5-1977.

³⁴⁶ Fotograaf K. van den Burg, K., De opening van de Zoetermeerlijn met belangstellend publiek op het sprinterstation Voorweg, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer 696.1 (archief Zoetermeer)



Afbeelding 31. Opening van de Zoetermeerlijn door ZKH Prins Bernhard; aankomst van de Prins bij een station waar burgemeester J.W. Wegstapel wethouder. A. Nagtegaal voorstelt aan de Prins (Fotograaf onbekend, 20-5-1977).³⁴⁷



Afbeelding 32. De opening van de Sprinterlijn in 1977 door Prins Bernhard. Hij is hier te zien in een trekschuit in de Delftsewallenwetering ter hoogte van het Sprinterstation Dorp (Foto A. Hoogland)³⁴⁸

³⁴⁷ Opening van de Zoetermeerlijn door ZKH Prins Bernhard; aankomst van de Prins bij een sprinterhalte waar burgemeester J.Wegstapel wethouder. A. Nagtegaal voorstelt aan de Prins, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer 663.1 (archief Zoetermeer)

³⁴⁸ Fotograaf A. Hoogland, De opening van de Sprinterlijn in 1977 door Prins Bernhard. Hij is hier te zien in een trekschuit in de Delftsewallenwetering ter hoogte van het Sprinterstation Dorp, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer R7 (HGOS)



Afbeelding 33. Kaartjes voor feestelijke opening (20-5-1977) en de open dag van de Zoetermeerlijn (21-5-1977) ³⁴⁹.

Er werd ook eer betoond aan de op 16-5-1977 overleden NS projectleider ir. S.B. Velt. Zijn weduwe mevrouw Velt onthulde een maquette en een straatnaambord (Ingenieur Veltplein) bij het station Voorweg. Aanwezig waren ook de NS directeur S.M. de Bruin, NS medewerkers en leden van het Zoetermeerse gemeentebestuur ³⁵⁰.

Een dag later kon het publiek de nieuwe stadslijn uitproberen, waarvoor iedereen een gratis kaartje kreeg, zie afbeelding 33. Binnen de NS werd overigens ook nog overwogen om de Zoetermeersers één maand gratis vervoer te geven, maar niet allen tegelijk, want dat zou resulteren in overvolle treinen ³⁵¹. Op 22 mei startte de Zoetermeerlijn zijn dienstregeling.

Zoetermeer had de eerste stadsspoorweg binnen haar grenzen: Een Primeur voor Nederland!

En de NS had zijn eerste nieuwe spoorlijn sinds de ingebruikname van de spoorlijn kamp Westerbork – Hooghalen in 1942 ³⁵².

4.4 - Opening tweede (eind-) fase van Zoetermeerlijn (1979)

De laatste viering was twee jaar later, omdat toen de 'Omgeklapte Lus' werd gesloten (de zogenaamde 'eindfase') ³⁵³. Tijdens de rondritten via de noordelijke en zuidelijke delen van de 'Omgeklapte Lus' kregen de ministers Tuinman en Beelaerts van Blokland van dertien 'zeven-jarigen' geboren in juni 1972, toen gestart werd met de aanleg, op de stations grote puzzelstukken aangeboden ^{354 355}, zie afbeelding 34. Deze puzzelstukken moesten zij later tot één geheel leggen op het station Buytenwegh. Op het station Meerzicht vond de feestelijke opening plaats, nadat de ministers een aanvulling op de in 1977 geplaatste plaquette hadden onthuld. Schoolkinderen in Zoetermeer deden mee aan de wedstrijd "De NS in Zoetermeer" ³⁵⁶: De leerlingen van de kleuterscholen en de drie eerste klassen van de lagere scholen moesten een NS-kleurplaat

³⁴⁹ Collectie HGOS.

³⁵⁰ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977, Eerbetoen aan ir. Velt, Streekblad, 20-5-1977.

³⁵¹ Het Utrechts archief 944 inv. 795. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Op3 drs. J.T. Bergsma aan Czur Van Hessen, I&E, 20-1-1977.

³⁵² notities. "Het Parool". Amsterdam, 27-04-1977. Geraadpleegd op Delpher op 01-01-2025, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010839828:mpeg21:p002>

³⁵³ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. N.V. Nederlandse Spoorwegen. Uitnodiging voor het sluiten van de lus op 29-9-1979.

³⁵⁴ Ministers openen Zoetermeerlijn, Zoetermeer-Stad, 9(18), 6 september 1979, 5.

³⁵⁵ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. Persbericht 144, 25-9-1979

³⁵⁶ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. Gemeente Zoetermeer 29-9-1979.

inkleuren. Leerlingen van de hogere klassen van de lagere scholen kregen de opdracht een werkstuk met als onderwerp "De NS in Zoetermeer" maken.

De Zoetermeerlijn was gereed!

In zijn toespraak benadrukte ir. D.S. Tuinman, minister van Verkeer en Waterstaat, dat door meer tramlijnen in Den Haag via het station Den Haag Centraal te laten rijden de positie van de Zoetermeerlijn zou verbeteren, omdat dan de overstapmogelijkheden werden vergroot. Verder stelde hij dat bij een verdere uitbouw van Zoetermeer gebruik gemaakt moest worden van de bestaande OV-voorzieningen. Zijn hartenkreet: "Laten we in godsnaam verstedelijken langs bestaande raillijnen" ³⁵⁷. Dit werd nog eens onderstreept door mr. M.G. de Bruin, president-directeur van de N.V. Nederlandse Spoorwegen ³⁵⁸.

In 1980 werd het station Leidsewallen geopend door de burgemeester en was er in het wijkcentrum Meerzicht een tentoonstelling van de totstandkoming en bouw van de Zoetermeerlijn ³⁵⁹.



Afbeelding 34. Feestelijke opening van de 2e fase Sprinterlijn met op station Meerzicht v.l.n.r. minister ir. D.S. Tuijnman van Verkeer en Waterstaat, een schoolkind met een puzzelstuk en NS president-directeur mr. M.G. De Bruijn (Foto K. van den Burg, 29/9/1979) ³⁶⁰

³⁵⁷ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. Verkeer en Waterstaat persbulletin 1.54.

³⁵⁸ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 11. Spoornieuws, Snd 535/86.

³⁵⁹ Nieuw station langs Zoetermeerlijn. "Trouw". Meppel, 03-10-1980. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010825914:mpeg21:p006>. Delpher. ##31

³⁶⁰ Fotograaf K. van den Burg, Feestelijke opening van de 2e fase Sprinterlijn met op station Meerzicht v.l.n.r. minister ir. D.S. Tuijnman van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een schoolkind met een puzzelstuk en NS president-directeur mr. M.G. De Bruijn, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, documentnummer 7855.1 (archief Zoetermeer)

Hoofdstuk 5 - Ervaringen met de Zoetermeerlijn

5.1 - Ervaringen van reizigers en NS

Over de ervaringen met de Zoetermeerlijn valt veel te vertellen.

In het begin is er veel onderzoek gedaan en zijn er enquêtes gehouden naar de waardering van de nieuwe spoorverbinding. Hier volgt een beperkte selectie:

Al tijdens de proefritten op traject Hoek van Holland-Rotterdam, bleken de reizigers tevreden te zijn over de rustige loop van de Sprinter en zijn geruisloosheid ³⁶¹. Vier maanden na de start van de Zoetermeerlijn bleken de reizigers in een enquête ³⁶² zeker geïnteresseerd in deze nieuwe lijn en beschouwden ze het meer als een sneltram of een metro dan als een echte treinverbinding.

Storingen werden als onaangenaam ervaren, maar niet als een echt probleem als er voldoende informatie werd gegeven. Vanwege de informatievoorziening en het gevoel van veiligheid werd de voorkeur gegeven aan een conducteur op de Sprinter. De Goudse-lijn (Gouda - Den Haag) kreeg toen nog een duidelijk hogere waardering vermoedelijk omdat het een snellere verbinding naar Den Haag gaf ³⁶³. Al in het eerste jaar werd er in een kritische academische publicatie gesteld, dat de Zoetermeerlijn voor intern transport niet echt geschikt was, want de frequentie was te laag voor een hoogwaardige OV-verbinding, en bovendien kwam de Sprinter slechts ten dele langs het centrum ³⁶⁴.



Afbeelding 35. Reizigers bij de kaartjes automaat van de Sprinter (Fotograaf onbekend, 1/1/1977-31/12/1985) ³⁶⁵

³⁶¹ Tevreden over sprinter. "Het vrije volk : democratisch-socialistisch dagblad". Rotterdam, 20-02-1976, p. 2.

Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010959125:mpeg21:p002>

³⁶² Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 433. AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, Zoetermeerlijn onderzoek, september 1977.

³⁶³ Het Utrechts archief 937 inv. 1357. AGV adviesgroep voor verkeer en vervoer.

³⁶⁴ Het Utrechts Archief 974 inv. 18. De Zoetermeerlijn en het overheidsbeleid; Auteur: Smit, J.; Jaar: 1977; Uitgever: Verkeersakademie Tilburg (VAT); Plaats: Tilburg.

³⁶⁵ Reizigers bij de kaartjes automaat van de Sprinter, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer TH0000003636 (archief Zoetermeer)

De reizigersaantallen vielen in het begin tegen ten opzichte van de prognoses, behalve in de daluren. Het bijsturen bij storingen werd ernstig bemoeilijkt door de hoge frequentie en het splitsen/ combineren van de treinstellen op station Centrum-West. Een deel van de trein reed vanaf station Centrum West de noordelijke rondgang en een deel de zuidelijke rondgang en combineerden dan weer op station Centrum West. De situatie werd na de eerste maanden verbeterd, maar het koppelen/ontkoppelen en vlakke (slijtage) wielen, naast andere problemen met het materieel, bleven nog de oorzaak van onvoldoende kwaliteit ³⁶⁶, zie ook paragraaf 5.2. De zône-automaten voor de verkoop van enkele reizen en de 'Elgeba'-ontwaarders voor het afstempelen van de meerritten kaarten, gekocht bij loketten en voorverkoopadressen, bleken goed te voldoen ³⁶⁷, zie afbeelding 35. Een schema van de nieuwe OV verbinding is gegeven in afbeelding 36.

De reizigers vonden dat de stations aan de Zoetermeerlijn goed geplaatst waren in de wijken en dat de spoorlijn niet minder aantrekkelijk was dan de opgeheven buslijn ³⁶⁸. De stations Voorweg en Palenstein werden het meest gebruikt, en Driemanspolder het minst. De meeste reizigers kwamen lopend naar het station en hadden voornamelijk Den Haag als bestemming ³⁶⁹. Een toename van het OV tussen Zoetermeer en Den Haag werd waargenomen, maar minder in de spits dan gedurende de rest van de dag. Nieuwe bestemmingsmogelijkheden voor niet-woon-werk verkeer werden ontdekt, vooral naar Leidschendam ³⁷⁰. De basis dienstregeling was een kwartierdienst. Later werd de verbetering van de dienstregeling zeer gewaardeerd en werd de noodzaak van een vaste conducteur minder gevoeld ³⁷¹. Na de voltooiing van de Zoetermeerlijn bleek uit enquêtes dat de lijn de reizigers, nieuwe en ervaren, tot tevredenheid stemde ³⁷² en dat de meeste reizigers, met hoog aantal forensen, in- en uitstapten op de stations Voorweg, Centrum-West, Palenstein en Meerzicht ³⁷³. Begin 80-er jaren was inmiddels het aantal reizigers zo spectaculair gegroeid, dat de perrons moesten worden verlengd ³⁷⁴, zodat zij plaats konden bieden aan Sprinters bestaande uit drie rijkststellen in plaats van de twee ³⁷⁵ ³⁷⁶. Door het vele gebruik van het noordelijke deel van de lijn moest daar de stroomvoorziening worden versterkt ³⁷⁷. Steeds meer Zoetermeesters, die vrijwel dagelijks op en neer reisden naar Den Haag of randgemeenten, (28% in 1980, 42% in 1982) maakten gebruik van de Zoetermeerlijn. "*Sprinter wint terrein op de auto*" kopte het magazine Zoetermeer Stad. Echter voor binnen Zoetermeer namen eerder de fiets of ging ter voet ³⁷⁸. In 1994 werd in de weekenden een proef van drie maanden met extra treinen tussen 3:30 en 4:30 uur gehouden: de 'Nachtsprinter' ³⁷⁹. Dit werd geen succes vanwege gebrek aan belangstelling en de afwezigheid van toiletten in het treinstel voor het uitgaanspubliek ³⁸⁰.

³⁶⁶ Het Utrechts Archief 937 inv. 284. Evaluatierapport mei-november 1977, Schiedam, december 1977.

³⁶⁷ Het Utrechts Archief 937 inv. 286. M.C. Lagrand, Rapport E.W. 125 dec. 1977.

³⁶⁸ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 5707. Evaluatie-onderzoek Zoetermeerlijn, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-generaal van het verkeer, stafbureau planning, oktober 1978.

³⁶⁹ Reizigers veelal te voet naar sprinter, Zoetermeer-Stad, 8(2), januari 1978, 5.

³⁷⁰ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 3382. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van het Verkeer, Stafbureaus Planning, S-1, oktober 1978.

³⁷¹ Stadsarchief Zoetermeer 082 inv. 250. Brief H.P. Veeken, chef sector lijndienst exploitatie, distrikt Zuidwest, NS aan B&W Zoetermeer t.a.v. de heer Nagtegaal, 25-1-1980.

³⁷² Het Utrechts archief 937 inv. 1360. C.J. Prins, Evaluatie Zoetermeerlijn, "discontinue treinbegeleiding", "gesloten lus", N.V. Nederlandse Spoorwegen Marketing Reizigers Vervoer Afdeling Marketingonderzoek en Marketing Instrumenten, Utrecht, juli 1980.

³⁷³ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 3382. C.J. Prins, N.V. Nederlandse Spoorwegen, Marketing Reizigers Vervoer, Afdeling Marketingonderzoek en Marketinginstrumenten, Mr 2/281.22/01/, juli 1980.

³⁷⁴ Zoetermeerlijn. "Het vrije volk : democratisch-socialistisch dagblad". Rotterdam, 13-05-1981, p. 21. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010960843:mpeg21:p021>

³⁷⁵ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, juni 1981, nr. 6, p. 239.

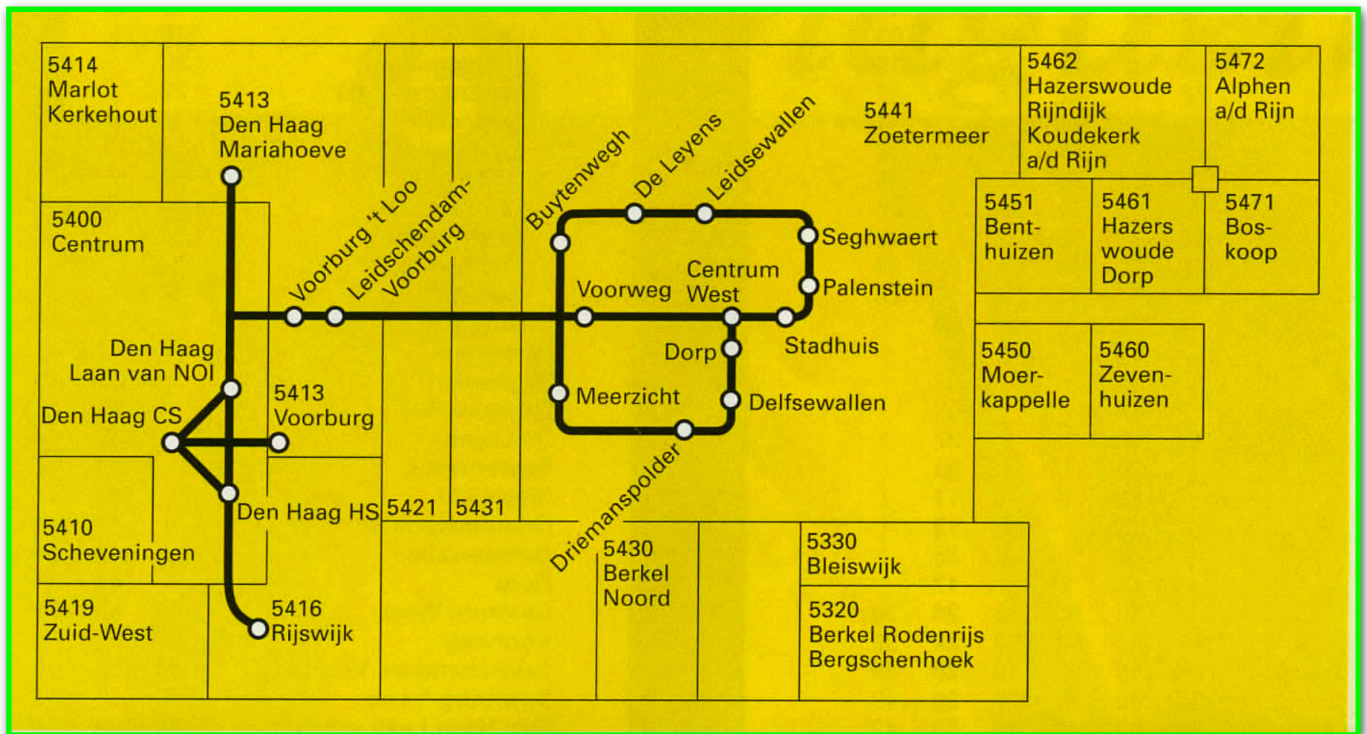
³⁷⁶ J. M. ten Broek, Drierijkststellers, Op de Rails, uitgave NVBS, mei 1983, nr. 5, p. 126-127.

³⁷⁷ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, mei 1983, nr. 11, p. 331.

³⁷⁸ Sprinter wint terrein op auto, Zoetermeer-Stad, 13(18), 1 september 1983, 3.

³⁷⁹ Proef met Nachtsprinter, Zoetermeer Magazine, 1994 (10), p. 5.

³⁸⁰ Martin van Oostrom, De Sprinters. Het stadsgewestelijk materieel 1975-2021, Rail Magazine, 44, januari - februari 2022, 44-49.



Afbeelding 36. NS traject Zoetermeerlijn met zone nummers. ³⁸¹.

5.2 - Onregelmatigheden op het spoor in de beginjaren

Voordat de eerste fase van de Zoetermeerlijn gereed was, deden de Sprinters al dienst op de lijn Rotterdam - Hoek van Holland. Daar ontstond helaas in 1976 een aanrijding met dodelijke slachtoffers tussen trein 4116 stoptrein Rotterdam-Hoek van Holland, type Sprinter, en trein D 215 Rheinexpres Hoek van Holland-Rotterdam CS en verder ³⁸² ³⁸³. Uitgebreid onderzoek gaf een menselijke fout als een mogelijke verklaring.

In de beginjaren van de Zoetermeerlijn zelf waren er ook diverse, maar minder ernstige, onregelmatigheden op het spoor: Resten van smeermiddelen op het spoor leidden tot remproblemen ³⁸⁴. Al snel na de ingebruikname kregen de Sprinters last van grote slijtage van de wielflenzen (opstaande randen aan de wielen) ³⁸⁵ ³⁸⁶. Dit was niet waargenomen bij het testrijden op het traject Rotterdam - Hoek van Holland. Dit leverde extra werk op voor de werkplaats Leidschendam, namelijk het afdraaien of vervangen van de wielassen ³⁸⁷. Uit voorzorg werden enkele treinstellen 'plan V' geschikt gemaakt voor de lagere bovenleiding op de Zoetermeerlijn. Machinisten kregen additionele instructies in het geval van gladde sporen, zoals buitendienst

³⁸¹ Belangrijk nieuws over de Zoetermeer Stadslijn, Zoetermeer Magazine, 1994 (5), 17.

³⁸² Het Utrechts archief 974 inv. 18. Spoorwegongevallenraad. Bijvoegsel van de Nederlandse Staatscourant van woensdag 14-12-1977, nr. 244. Verslag van het openbaar onderzoek (overeenkomstig artikel 27c van de Spoorwegwet).

³⁸³ Martin van Oostrom, De Sprinters. Het stadsgewestelijk materieel 1975-2021, Rail Magazine, 44, januari - februari 2022, 44-49.

³⁸⁴ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 5535. Brief van Chef Juridische Zaken NS aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 28-9-1977

³⁸⁵ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, augustus 1977, nr. 8, 240.

³⁸⁶ Nieuwe treinen vallen tegen op Zoetermeerlijn. "Trouw". Meppel, 16-07-1977. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010823479:mpeg21:p006>.

³⁸⁷ TREINWIELEN SLIJTEN SNEL Zoetermeer-lijn weinig in trek. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 16-07-1977. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010881690:mpeg21:p007>. Delpher. ##31

stellen van de ED-rem ³⁸⁸, zie afbeeldingen 37 en 38. Er werden proeven gedaan met verschillende soorten vet op spoorstaven om slijtage tegen te gaan ³⁸⁹. Een nieuw olie-doseersysteem om wielslijtage en geluidsoverlast te verminderen werd later toegepast, waarbij om de paar meter een klein straaltje olie verstoven werd in de hoek van de treinwielen tussen flens en loopvlak ³⁹⁰. Door dit smeren van de flenzen en de railkoppen in de bogen van de spoorlijn werden deze problemen voor het grootste deel opgelost ³⁹¹.



Afbeelding 37. Informatiebordje in de cabine van een Sprinter II treinstel: Bij gladde sporen op de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn moet de ED-rem (elektronische rem) worden uitgeschakeld. Het label dat aan de schakelaar ED-rem moeten worden gehangen, is te zien op afbeelding 36 ³⁹² (Foto C. Cremer, 11-2004).

Afbeelding 38. Label aan de schakelaar van de ED-rem (elektronische rem) met de melding dat deze tot nader order is uitgeschakeld wegens gladde sporen op de Zoetermeerlijn en Hofplein. ³⁹³ (Foto C. Cremer, 11-2004)

Ondanks de speciale eigenschappen van de Sprinters waren ze toch niet speciaal aangepast voor de scherpe bogen in de Zoetermeerlijn en dus eigenlijk niet geschikt voor deze lijn ³⁹⁴. De zogenaamde bakken (wagenstellen) hadden de toen gebruikelijke spoorweglengte van 26 meter met bijbehorende relatief lange afstanden tussen de wielassen en tussen de draaistellen. Voor trams is dat 14 meter. Tientallen jaren later zijn die maten geringer geworden.

Ook bleek het splitsen van treinstellen op station Centrum West voor links- en rechtsom zeer storingsgevoelig ³⁹⁵. In de dienstregeling werd per 30-9-1979 splitsen en combineren op Centrum-West afgeschaft. De NS gingen daarom over van een 15 minuten frequentie met ontkoppelen van treinen op Centrum-West naar een 10 minuten frequentie met treinen linksom en rechtsom in noordelijke of zuidelijke richting na Centrum-West ³⁹⁶. Dit leidde aanvankelijk tot verwondering bij

³⁸⁸ R. Jongerius, persoonlijke communicaties, 23-7-2022.

³⁸⁹ J. Innemee, persoonlijke communicatie, 27-7-2022.

³⁹⁰ DE MARKT Wielen onder trein komen steeds losser te zitten. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 11-10-1986. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010879214:mpeg21:p031.67/70> in Delpher.

³⁹¹ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, oktober 1977, nr. 10, p. 301.

³⁹² Foto C. Cremer, Collectie NVBS-Railverzamelingen, DIG609153-2004110125.

³⁹³ Foto C. Cremer, Collectie NVBS-Railverzamelingen, DIG609153-2004110143.

³⁹⁴ M. van Witsen, persoonlijke communicatie, 15-3-2023.

³⁹⁵ Spoorlijn Leidschendam aansluiting – Zoetermeer (2023, January 4), In Wikipedia, https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn_Leidschendam_aansluiting_-_Zoetermeer.

³⁹⁶ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de Coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 6-12-1978 des morgens te 10:00 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

de gemeente Zoetermeer ten gevolge van gebrek aan overleg en zorgen over de verslechterende interne transportmogelijkheden in de gemeente ³⁹⁷.

Naast deze technische problemen vonden er ook incidenten plaats. Een trein belandde op een verkeerd spoor ³⁹⁸. Een afgeleide machinist, reageerde niet op een sein ³⁹⁹. Een trein ontspoorde, omdat baldadige jeugd een steen in een wissel had neergelegd ⁴⁰⁰. Een levensgevaarlijke situatie (in verband met de aanwezige hoogspanningsleidingen en rioolafvoerleidingen) ontstond toen kinderen via metalen luiken ter hoogte van het spoor van de Zoetermeerlijn in de ruimte boven de sportzaal van de sportschool gelegen onder station De Leyens terecht kwamen ⁴⁰¹ ⁴⁰². Deze situatie werd door de NS verbeterd ⁴⁰³.

5.3 - Slecht imago door onveiligheid en vandalisme op de lijn

Tijdens de aanleg van de Zoetermeerlijn werd er al veel schade door vandalisme aangericht aan de gereedgekomen objecten ⁴⁰⁴. Daarom ging de spoorwegrecherche één keer per dag surveilleren langs alle objecten en kwam er een vaste bewaker. Tegen het eind van de voltooiing van de eerste fase in 1977 werd er nog veel en vooral door kinderen op de rails gelopen. Omdat de hoogspanning op de bovenleiding gezet zou gaan worden en de Sprinters zouden gaan rijden, heeft de afdeling voorlichting van de gemeente Zoetermeer aandacht gegeven aan het gevaar van spelen op de spoorbaan via de lokale omroep en het benaderen van de scholen ⁴⁰⁵.

Later kregen de reizigers te maken met sociale onveiligheid op de Zoetermeerlijn: graffiti (zie afbeeldingen 39 en 40), zwartrijden, vernielingen, vandalisme, bedreigingen, chantage en agressie door groepen jongeren. Beide stations in het stadscentrum (Centrum West en Stadhuis) en station Voorweg waren vooral mikpunt van vandalisme ⁴⁰⁶. Over het 'zwartrijden' moet nog vermeld worden, dat niet alle overtredders dat met opzet deden, want door vandalisme waren de kaartautomaten vaak vernield ⁴⁰⁷. De sociale onveiligheid in de avonduren resulteerde in een vermindering van het reizigersaanbod. De Sprinter werd door jongeren gebruikt als een ontmoetingsruimte, en werd daarom 'Sprinter sociëteit' en 'Disco-lijn' genoemd ⁴⁰⁸ ⁴⁰⁹. Ernstige incidenten vonden plaats met zich misdragende passagiers, die "Locomotion" bezochten. In de krant werden vooral Haagse bezoekers van discotheek Locomotion in de weekends aangewezen als de voornaamste schuldigen van de problemen ⁴¹⁰. Volgens krantenberichten moest NS elke maandagochtend het traject vrij maken van banken en fietsen en werden NS-ers in uniform op weg

³⁹⁷ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 3382. Brief B&W Zoetermeer aan Directie NV Nederlandse Spoorwegen, 1-2-1979. Brief B&W Zoetermeer aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 1-2-1979.

³⁹⁸ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 5535. Brief van Chef Juridische Zaken NS aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 6-6-1979

³⁹⁹ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 5535. Brief van Chef Juridische Zaken NS aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 7-6-1979.

⁴⁰⁰ Nationaal Archief Den Haag 2.16.5117 inv. 5535: Brief van Chef Juridische Zaken NS aan Minister van Verkeer en Waterstaat, 6-7-1978.

⁴⁰¹ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 868. Brief Knetemann Body Sport aan B&W Zoetermeer, 7-2-1989.

⁴⁰² Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 868. Brief Knetemann Body Sport aan B&W Zoetermeer, 15-2-1989.

⁴⁰³ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 868. Brief hoofd van deksecretarie-afdeling Algemene en Juridische Zaken Zoetermeer aan Knetemann. Brief Chef Dienstkring Gebouwen en Installaties NS aan B&W Zoetermeer, 2-6-1989.

⁴⁰⁴ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de Coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 1-12-1976 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

⁴⁰⁵ Stadsarchief Zoetermeer 050 inv. 196. Notulen van de vergadering van de Coördinatiecommissie Zoetermeerlijn, gehouden 16-2-1977 des morgens te 9:30 uur ten gemeentehuizen van Zoetermeer.

⁴⁰⁶ Stadsarchief Zoetermeer 076 inv. 264. Gemeente Zoetermeer, Afdeling CPO, maart 1987.

⁴⁰⁷ Controle stimuleert omzet NS. "NRC Handelsblad". Rotterdam, 21-02-1986. Geraadpleegd op Delpher op 29-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000029411:mpeg21:p010>.

⁴⁰⁸ Stadsarchief Zoetermeer 076 inv. 264. Agendapunten t.b.v. de bijeenkomst met de Nederlandse Spoorwegen, 7-10-1988.

⁴⁰⁹ Met hulp van kauwgom en aanstekers lost de kaartjesautomaat ook geldproblemen op Sprintertrein is voor jeugd rijdende sociëteit. "NRC Handelsblad". Rotterdam, 11-11-1985. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000030040:mpeg21:p003>

⁴¹⁰ VERNIELINGEN EN BALDADIGHEID TIJDENS WEEKEINDE Zoetermeerlijn mikpunt discoklanten. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 06-09-1984. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD000:010879383:mpeg21:p009>. Delpher. (##21)

naar huis bedreigd ⁴¹¹. Bij de NS viel toen de Zoetermeerlijn in de categorie “voetbaltreinen” ⁴¹² ⁴¹³. Er werden veel processen verbaal opgemaakt ⁴¹⁴ ⁴¹⁵.



Afbeelding 39. Kaartjesautomaat van de Sprinter, na vandalisme door graffiti en brandstichting (Fotograaf onbekend, 1976-1995) ⁴¹⁶

⁴¹¹ Jongeren nemen openlijk wraak op NS-personeel Zoetermeerlijn: ellende niet meer te overzien Van onze verslaggever STEF VAN ITEM. "Het vrije volk : democratisch-socialistisch dagblad". Rotterdam, 03-10-1985, p. 7. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010962129:mpeg21:p007>. ## 10/70 in Delher.

⁴¹² VERNIELINGEN EN BALDADIGHEID TIJDENS WEEKEINDE Zoetermeerlijn mikpunt discoklanten. "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 06-09-1984. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010879383:mpeg21:p009>.

⁴¹³ Het Utrechts Archief 974 inv. 29. Schelden, slopen en bekladden: een beeld van de werksituatie van NS-werknemers op de Zoetermeerlijn: een werknemersonderzoek van de vervoersbond FNV, 1986.

⁴¹⁴ Spoorlijn Leidschendam aansluiting – Zoetermeer (2023, January 4), In Wikipedia, https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn_Leidschendam_aansluiting_-_Zoetermeer

⁴¹⁵ Stadsarchief Zoetermeer 076 inv. 264. Gemeente Zoetermeer, Afdeling CPO, maart 1987.

⁴¹⁶ Kaartjesautomaat van de Sprinter, na vandalisme door graffiti en brandstichting, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer 6037.1 (archief Zoetermeer)



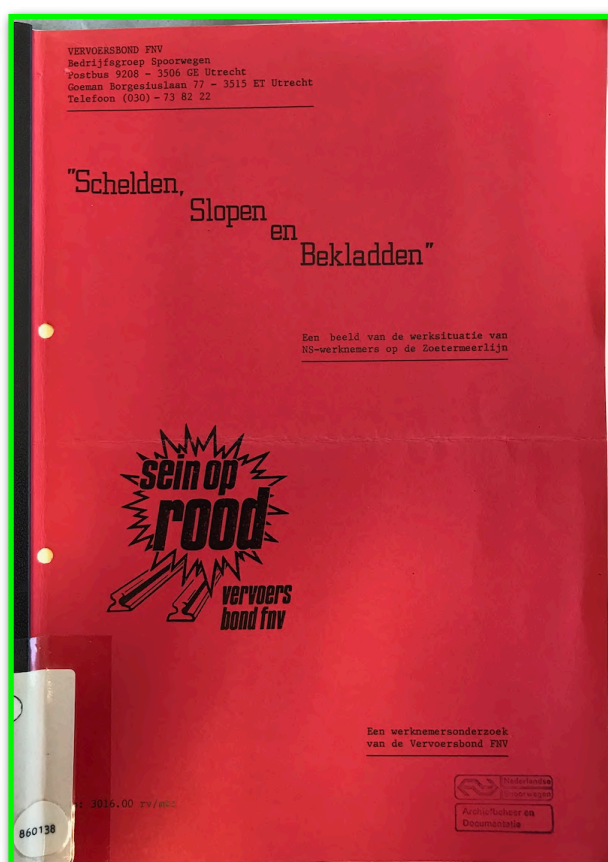
Afbeelding 40. Graffiti bij station Meerzicht (1999) ⁴¹⁷

⁴¹⁷ Graffiti bij het Sprinter station Meerzicht, Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer Q420 (HGOS)

Ook NS-personeel voelde zich niet veilig, weigerde soms dienst en eiste maatregelen van de NS ^{418 419}.

Met ingang van 1-10-1980 waren er geen vaste conducteurs meer op "2-wagentreinen" en met ingang van 1-6-1981 ook geen vaste conducteurs meer op "4-wagentreinen" ⁴²⁰. Technische voorzieningen voor de vertrekprocedure behoeften nog wel enige verbeteringen. De service/controleploegen waren dagelijks aanwezig op de Zoetermeerlijn voor steekproefsgewijze controle van plaatsbewijzen. Dit resulteerde in een vermindering van het vandalisme. De spoorwegpolitie kon snel ter plaatse zijn.

Vijf jaar na de invoering van de discontinue treinbegeleiding constateerde de Vereniging van Machinisten dat deze begeleiding negatieve gevolgen had op het werkklimaat, arbeidssatisfactie van de machinisten, veel schade aan stations en materieel en de beeldvorming over de Zoetermeerlijn ⁴²¹. Het rapport 'Schelden, slopen en bekladden' van de FNV Vervoersbond gaf een uitgebreide opsomming van vandalisme en agressie (zowel naar het NS personeel als de medereizigers) en eiste verbeteringen, zoals betere begeleiding op en bij de trein, conducteurs en controleploegen in de treinen, betere begeleiding door de spoorwegpolitie, bemensen van stations en afschaffen van de automaten, zie afbeelding 41.



Afbeelding 41. Rapport Vervoersbond FNV 1986 ⁴²².

De NS en de gemeente Zoetermeer namen succesvolle initiatieven en maatregelen om de problemen op te lossen. Zwartrijden en baldadigheid namen af ⁴²³. Zo gaven NS personeelsleden

⁴¹⁸ ZWARTRIJDEN. "Het vrije volk : democratisch-socialistisch dagblad". Rotterdam, 26-06-1984, p. 3. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010961751:mpeg21:p003>.

⁴¹⁹ NS'ers eisen maatregelen van directie Onhoudbare situatie op Zoetermeerlijn. "Limburgsch dagblad". Heerlen, 05-11-1985, p. 4. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010611361:mpeg21:p004>

⁴²⁰ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 3382. Brief NV Nederlandse Spoorwegen aan B&W Zoetermeer, 25-6-1980.

⁴²¹ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 3382. Vereniging van Machinisten N.S. G.W. Drenth, A.A. de Roo, december 1985.

⁴²² Het Utrechts Archief 974 inv. 29. 860138. Titel: Schelden, slopen en bekladden: een beeld van de werksituatie van NS-werknemers op de Zoetermeerlijn: een werknemersonderzoek van de vervoersbond FNV; Auteur: FNV, Vervoersbond; Jaar: 1986; Uitgever: FNV; Plaats: Utrecht.

⁴²³ Kaartverkoop Zoetermeerlijn stuk hoger door extra controle. "Trouw". Meppel, 22-02-1986. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010827555:mpeg21:p003>.

voorlichting op scholen in Zoetermeer ⁴²⁴ ⁴²⁵ en werden 300 basisschoolleerlingen met begeleiders met een speciale trein rondgereden om het resultaat van het vandalisme en de reparatiekosten te laten zien ⁴²⁶. Tevens organiseerden de NS extra servicecontrole-rondes door conducteurs in de treinen en verhoogden de boetes ⁴²⁷. De stations kregen een opknapbeurt. De politie hield controles op de stations ter voorkoming van o.a. (brom)fietsendiefstal ⁴²⁸. Controle door de spoorwegpolitie via video camera's werd gepland ⁴²⁹. Er was een 6 maanden proef met een "lijnagent", een soort wijkagent op de Zoetermeerlijn ⁴³⁰. Diverse samenwerkingsverbanden ontstonden om de problemen te bestrijden door voorlichting en controles, zoals de NS en Disco Locomotion onder de titel "NO PAY, NO WAY" ⁴³¹ ⁴³², en in het project 'Kernfusie' de gemeente, (bereden) politie, winkeliersverenigingen, particuliere beveiligers, Team Handhaving en BOVOS ⁴³³. De genomen maatregelen hadden succes: Zwartrijden en baldadigheid namen af.

Echter de NS gingen niet over tot permanente conducteurs ⁴³⁴. Verder werd intern binnen de NS aanbevolen om te kiezen voor de bemanning variant 'CII' met discontinue treinbemanning met vijf SCP's (service/controleploegen) en geen kaartverkoopautomaten. De taken van de mobiele SCP's waren informatie verstrekken aan de reizigers, assisteren van mindervaliden, plaatsverkoop bij apparatuurstoringen, controleren van de stempelautomaten, steekproefsgewijs toezicht op haltes, signaleren van gebreken, steekproefsgewijze controles in treinen, orde handhaving, en preventief optreden bij verwachte wanordelijkheden en vernielingen ⁴³⁵.

De redenen voor deze keuze waren niet alleen economische van aard maar ook het terugdringen van verloedering op Zoetermeerlijn en het meer behaaglijk voelen door de reizigers. De meest optimale situatie zou worden bereikt door de invoering van strippenkaart op de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn met handhaving van abonnementen en afschaffing van 4-rittenkaarten. Men constateerde namelijk dat vandaal-proof kaartenautomaten niet bestonden ⁴³⁶.

⁴²⁴ Glaswonden. "De Telegraaf". Amsterdam, 28-03-1979, p. 5. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011200477:mpeg21:p005>.

⁴²⁵ Railnieuws, Op de Rails, uitgave NVBS, mei 1978, nr. 5, p. 142-143.

⁴²⁶ Met sprinter langs 't vandalisme, Zoetermeer-Stad, 17(8), 9-4-1987, 8.

⁴²⁷ Zoetermeerlijn negatieve uitschieter Aantal zwartrijders per trein gedaald. "Limburgsch dagblad". Heerlen, 06-12-1985, p. 5. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010611432:mpeg21:p005>.

⁴²⁸ Stadsarchief Zoetermeer 076 inv. 259.

⁴²⁹ Zoetermeerlijn krijgt meer kleur en licht tegen het vandalisme Van een onzer verslaggevers. "Trouw". Meppel, 22-07-1989. Geraadpleegd op Delpher op 22-08-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010937161:mpeg21:p003>. Delpher . ##31

⁴³⁰ Stadsarchief Zoetermeer 076 inv. 282. Brief van A.J. van Groeningen, inspecteur van spoorwegpolitie, hoofd van rayon Den Haag, NS.

⁴³¹ Stadsarchief Zoetermeer 076 inv. 282. Mededeling documentnummer 4939, 1-9-1993 van M.A.VH. Verlinden aan alle korpsleden.

⁴³² Sprinter rijdt op feestdagen en in weekenden ook 's nachts. "Trouw". Meppel, 28-11-1994. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010822229:mpeg21:p003>

⁴³³ Nieuwe aanpak voor veiliger Zoetermeerlijn, Zoetermeer Magazine, 7 (10), december 1999, 4-5.

⁴³⁴ Zoetermeerlijn krijgt meer kleur en licht tegen het vandalisme Van een onzer verslaggevers. "Trouw". Meppel, 22-07-1989. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD:010937161:mpeg21:p003>.

⁴³⁵ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1978-2013, H.P. Veeken, Twee jaar Exploitatie van de gedeeltelijke Zoetermeerlijn, Openbaar Vervoer, 12 no. 8/9, 1979.

⁴³⁶ Het Utrechts archief 937 inv. 2829. NS / Ep 3. Kenmerk: Ep: 3.33/821/079, Utrecht, juli 1985.

Hoofdstuk 6 - Het einde van de Zoetermeerlijn

6.1 - Overgang naar de RandstadRail

Al in de periode 1988-1990 bleken de NS bereid te zijn om de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn over te dragen aan de RET en HTM ^{437 438}, en aan de op te richten Randstadrail ⁴³⁹. Interessant is dat in 1967 het Algemeen Dagblad (en ook andere kranten) al meldde dat de NS nadachten over een RandstadRail ⁴⁴⁰. Overigens reed er tot 1961 al een RandstadRail avant la lettre van Den Haag naar Leiden, 'De Blauwe Tram' ⁴⁴¹. Volgens de NS ⁴⁴² zou het wegvallen van 113 miljoen reizigers-km per jaar op de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn weinig effect hebben op het totaalresultaat van de NS en de vervoersgroei op het hele NS-net. De kostendekkingsgraad van de Zoetermeerlijn was slechts ~33%. Het zou ook Sprinters vrij maken voor de andere NS-lijnen, wat investeringen zou uitsparen. Deze zogenaamde 'vertramming' (vervanging van treinen door trams) van de Zoetermeerlijn medio 90-jaren zou de NS f 40 miljoen opleveren. HTM en Westnederland onderzochten inmiddels de mogelijkheden tot samenwerking en een eventuele overname van de lijnen ⁴⁴³. Het College van B&W van Zoetermeer streefde naar een verbetering van het OV om de steden Zoetermeer, Leiden, Den Haag en Rotterdam te verbinden door ombouw naar de Randstadrail. Een oostelijke aftakking in Zoetermeer naar een nieuwe wijk en een tweede dubbelstation over de A12 werden voorzien ^{444 445}. In 1992 werd de Stichting RandstadRail opgericht door de NS, RET, HTM, busvervoerder ZWN-groep en de regionale overheden, met als doel de realisatie van de RandstadRail. In 1995 werd echt duidelijk dat de Stichting Randstadrail, in feite een nieuwe spoorwegmaatschappij naast de NS, de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn wilde gaan exploiteren met treinstellen, die gelijkenis met een metro hadden ⁴⁴⁶. Beide lijnen zouden dan gekoppeld moeten worden met het Rotterdamse metronet en de Haagse tramlijnen. Zoetermeer zou rechtstreeks met Rotterdam verbonden worden via een zogenaamde 'Nootdorp boog' (niet gerealiseerd!).

Op 12-7-2000 werd een overeenkomst gesloten tussen de stadsregio's, gemeenten en vervoerders over de realisatie van de eerste fase van de RandstadRail. Op 21-10-2002 werd gestart met de aanpassingen van de infrastructuur ⁴⁴⁷.

In 2001 viel na jarenlange voorbereiding het besluit om te stoppen met de NS treinen op de Zoetermeerlijn en over te gaan op een nieuw type vervoer, 'Lightrail' ⁴⁴⁸. Hiermee zou dan doorgereden kunnen worden op de metrolijnen in Rotterdam en de tramlijnen in Den Haag. Ook een verbinding naar de nieuwe wijk Oosterheem kon worden aangelegd. De minister van Verkeer en Waterstaat, Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam kwamen tot overeenstemming over de Randstadrail en het contract werd gesloten ⁴⁴⁹. De gemeenteraad van Zoetermeer stelde de keiharde voorwaarde voor de bouw van de nieuwe wijk Oosterheem, dat een aftakking, de 'Oosterheemlijn', van de lijn naar deze wijk onderdeel werd van de eerste fase van de Randstadrail, met de gevlugelde woorden 'Geen rail, dan geen Oost' ⁴⁵⁰. Wethouder Haan

⁴³⁷ Geld. "Het Parool". Amsterdam, 14-06-1988. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD001:010832824:mpeg21:p004>

⁴³⁸ Het Utrechts archief 937 inv. 3187. TNS-rapport Toekomstvisie Zoetermeer/Hofpleinlijn II (NS-Bedrijfsgeheim 45), Utrecht, 19-11-1989.

⁴³⁹ Randstad Rail nieuw systeem om vervoer drastisch te verbeteren. "NRC Handelsblad". Rotterdam, 23-11-1990.

Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000030077:mpeg21:p002>

⁴⁴⁰ VERLIES VAN N.S. GROTER DAN OOI. "Algemeen Dagblad". Rotterdam, 30-06-1967. Geraadpleegd op Delpher op 14-08-2024, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPER01:002835051:mpeg21:p00003>

⁴⁴¹ HGOS archief 207 - Verkeer en Vervoer - Randstadrail 2006, Nieuwe Blauwe Tram! Streekblad 17-11-2006.

⁴⁴² Het Utrechts Archief 937 inv. 3187. TNS-rapport Toekomstvisie Zoetermeer/Hofpleinlijn II (NS-Bedrijfsgeheim 45), Utrecht, 19-11-1989.

⁴⁴³ Onderzoek bundeling vervoer rond Den Haag. "Algemeen Dagblad". Rotterdam, 07-12-1989. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPER01:003076006:mpeg21:p00021>

⁴⁴⁴ Inspraak structuurplan op 26 juni van start, Zoetermeer-Stad, 20(13), 21-6-1990, p. 4-5.

⁴⁴⁵ Zoetermeer-oost blijft op de achtergrond, Zoetermeer-Stad, 21(22), 5-12-1991, p. 5.

⁴⁴⁶ Concurrent voor NS in Randstad. "Het Parool". Amsterdam, 27-06-1995. Geraadpleegd op Delpher op 27-05-2022, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD001:010842083:mpeg21:p001>.

⁴⁴⁷ G. Nieuwenhuis en A. Egelie, Regionale spoorwegen in Nederland deel 6. Zuid-Holland. Op de Rails, uitgave NVBS, 91 (maart 2023), 127-134.

⁴⁴⁸ E. Haan (red.), 50 jaar in de groei. De Zoetermeerse politiek 1960 - 2010, Drukkerij Dipas.

⁴⁴⁹ RandstadRail op weg naar realisatie, Zoetermeer Magazine, 10(1), februari 2002, p. 18-21.

⁴⁵⁰ Oosterheemlijn: 'Geen rail, dan geen Oost', Zoetermeer Magazine, 10(6), juli/augustus 2002, p. 6-7.

(Zoetermeer) wilde ook de Oosterheemlijn voor 2010 doorgetrokken hebben tot de Goudselijn met aldaar een station 'BleiZo' (Bleiswijk-Zoetermeer) met een halte voor intercity's op HSL-lijn ⁴⁵¹.



Afbeelding 42. Plaatsing eerste rijtuig RandstadRail in Oosterheem ⁴⁵² (Foto R. Bordewijk, 24/5/2006)



Afbeelding 43. Traject RandstadRail 3 en 4 ⁴⁵³.

⁴⁵¹ HGOS archief 106 - Verkeer en vervoer - Spoorwegen 2000-2017, R. van Leusden, Knooppunt treinen bij HSL-tracé, Haagse Courant, 19-5-2004.

⁴⁵² Fotograaf R. Bordewijk (Remko), Geheugen van Zoetermeer, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>, document nummer TH0000001704, archief Zoetermeer

⁴⁵³ RandstadRail komt, Zoetermeer Magazine, 15(2), februari 2006, p. 6-7.

In 2004 zeiden de NS hun contract met betrekking tot Zoetermeerlijn op ⁴⁵⁴. Om de zorgen van de gemeenteraad weg te nemen gaf het College van B&W van Zoetermeer aan, dat zij met het stadsgewest en overige betrokken gemeenten zou bewaken, dat de NS het vervoer op de Zoetermeerlijn zouden blijven verzorgen tot de ingebruikname van RandstadRail ⁴⁵⁵. In dat jaar startten ook de voorbereidingen van de aanleg van de RandstadRail inclusief Oosterheemlijn ⁴⁵⁶ ⁴⁵⁷, zie afbeelding 42.

Op 3 juni 2006 was het dan zo ver. Na ruim 29 jaar stopten de NS haar vervoer op de Zoetermeerlijn. Dit werd luister bijgezet met een dag gratis gebruik van de Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, met op de Hofpleinlijn historische treinen zoals de 'Blokkenendoos' en de 'Hondekop', en op station Den Haag Centraal oude treinstellen en een tentoonstelling ⁴⁵⁸. Op 15 juli 2006 werden de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn losgekoppeld van het NS spoorwegnetwerk ⁴⁵⁹. De ombouw naar de RandstadRail kon beginnen. Na behoorlijke aanloopproblemen werd de RandstadRail-dienstregeling in de herfst van 2007 volledig opgestart ⁴⁶⁰, zie afbeelding 43. In 2012 werd door de wethouder van Cultuur, Hans Haring, een historisch informatiebord over de Zoetermeerlijn onthuld op station Centrum West, samen met twee van sloop geredde NS-stenen en de steptofon ⁴⁶¹.

6.2 - Afsluiting: Toen kwam toch de (snel-)tram naar Zoetermeer

Met de komst van de RandstadRail werden de allereerste ideeën over een OV verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag werkelijkheid. In de beginfase van de studies en onderhandelingen over hoogwaardig OV gingen de gedachten uit naar een verbinding uitgevoerd met metro's of trams. Uiteindelijk bouwden en exploiteerden de NS deze bijzondere spoorlijn, die bereden werd met nieuw/speciaal materieel, de Sprinter.

Was de Zoetermeerlijn wel een echte spoorlijn? Normaal NS materieel kon er niet op rijden en de lijn werd niet voor goederenvervoer gebruikt. Daarbij slingerde de spoorlijn door de stad om alle wijken te bedienen. Het had toch meer weg van een sneltram, waar eerst aan werd gedacht. Met de ombouw naar de RandstadRail deed uiteindelijk de (snel-)tram zijn entrée.

⁴⁵⁴ Spoor: vervoer- en beheersplan, Parlementaire monitor (2004), https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j4nvgs5kkg27kof_j9vvij5epmj1ey0/vi3anft4kvzw/f=/kst84528.pdf

⁴⁵⁵ Stadsarchief Zoetermeer 075 inv. 2370. Brief van B&W Zoetermeer aan leden van de gemeenteraad, 19-4-2004

⁴⁵⁶ HGOS archief 207 - Verkeer en Vervoer - RandstadRail 1995-2005 Streekblad, Aanleg Oosterheemlijn deze week begonnen, 27-2-2004.

⁴⁵⁷ HGOS archief 207 - Verkeer en Vervoer - RandstadRail 1995-2005, Aanleg Oosterheemlijn officieel van start, Streekblad, 2-4-2004.

⁴⁵⁸ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1978-2013, Een gratis ritje met de trein, Postiljon, 1-6-2006.

⁴⁵⁹ HGOS archief 207 - Verkeer en Vervoer - RandstadRail 2006, Ruim baan voor RandstadRail, Nieuwsblad Zoetermeer, 20-7-2006.

⁴⁶⁰ E. Haan (red.), 50 jaar in de groei. De Zoetermeerse politiek 1960 - 2010, Drukkerij Dipas.

⁴⁶¹ HGOS archief 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1978-2013, Historisch bord onthuld, Postiljon, 24-5-2012.

Samenvatting en Conclusies

- In de periode 1957-1984 waren achtereenvolgens de volgende organisaties van essentieel belang voor de realisatie van de Zoetermeerlijn voor de grote aantallen forensen tussen Den Haag en de Groeistad Zoetermeer: 'Het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland', 'De Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer', en 'De Coördinatiecommissie Zoetermeerlijn'.
- Voordat er beslist werd tot een nieuwe NS (Nederlandse Spoorwegen) spoorlijn tussen Den Haag en Zoetermeer met aansluiting op de bestaande Hofplein-lijn voor het vervoer van deze forensen werden diverse alternatieven onderzocht en verworpen, achtereenvolgens: Eigen vervoer (auto, (brom)fiets), uitbreiding van de busverbindingen, benutten van de bestaande NS spoorlijn Gouda - Den Haag, en een nieuwe tramverbinding.
- De Zoetermeerse stadsstructuur en de OV-lijn werden bewust in samenhang ontwikkeld, zodat de forensen in de vier nieuwe Zoetermeerse woonwijken op loopafstanden van de stations konden wonen. Daarom hield de gemeente vast aan het 'Lus'-tracé (ringvormig), die de vier nieuwe wijken onderling verbond. Dit leidde tot een langdurige discussie met de NS, die meer voorstanders waren van rechtdoor gaande, steden verbindende, spoorlijnen, zoals een spoorlijn van Den Haag naar Alphen a/d Rijn via Zoetermeer. Echter binnen de NS nam toen ook de aandacht voor meer regionale treinverbindingen toe.
- Uiteindelijk werd besloten tot het 'Omgeklapte Lus' tracé: Verbinding van de vier nieuwe Zoetermeerse wijken; snelle verbinding van de stadscentra van Den Haag en Zoetermeer; open houden van de optie van de recht-doorgaande verbinding naar Alphen a/d Rijn.
- Ook de financiering van de nieuwe spoorlijn was onderwerp van discussie tussen de betrokken ministeries en de gemeenten, waarbij ook vele opties het licht zagen. Uiteindelijk besliste de minister van Verkeer en Waterstaat in 1972, dat niet de gemeente Zoetermeer maar de NS de aanleg moest financieren, geholpen door subsidies van het Rijk. In 1973 heeft de Koningin het ministerie gemachtigd om aan de NS de concessie te verlenen.
- De NS startten de aanleg van de spoorbaan in 1972. Zodra er op het traject ergens grond was verworven, werd daar gestart met de aanleg van de spoorlijn. Er werd afgeweken van het oorspronkelijk plan om eerst het zuidelijk deel (vanaf Hofpleinlijn via station Meerzicht naar station Palenstein) aan te leggen met behulp van twee tijdelijke bogen, één bij Meerzicht en één tussen stations Dorp en Centrum Oost, en dan in de volgende fase de sluiting van de 'Omgeklapte Lus'. In plaats daarvan werd het centrale deel van de lijn, van station Voorweg via station Centrum West naar station Centrum Oost (later hernoemd als station Stadhuis) aangelegd samen met het zuidelijke deel. Naast het voorkomen van de aanleg van de tijdelijke bogen had dit ook nog veel andere voordelen.
- Het aanleggen van de Zoetermeerlijn betekende ook dat er gronden in de gemeenten Nootdorp, Leidschendam en Zoetermeer aangekocht moesten worden door de NS en de gemeenten. Helaas moesten er aan de Voorweg, de J.L. van Rijweg en de Vlamingstraat ook diverse woningen in Zoetermeer worden gesloopt.
- In 1977 werd het eerste deel van de spoorlijn voltooid, vanaf de Hofpleinlijn naar station Centrum West waar de spoorlijn gesplitst werd naar station Palenstein (en later doorgetrokken naar station Seghwaert) en station Meerzicht. In 1979 werd de aanleg voltooid met sluiting van het noordelijke deel, van station Palenstein via stations Seghwaert en Buytenwegh naar station Meerzicht.
- Zoetermeer kreeg een bijzonder groot aantal stations,¹² Met de bijzondere architectuur van deze stations werd voor de NS een heel nieuw type station gecreëerd met een drastisch gewijzigde huisstijl. Loopbruggen werden aangelegd voor de snelle bereikbaarheid, terwijl er voor minder-validen en personen met kinderwagens hellingbanen en liften kwamen. Op de stations werden plaatskaartenautomaten geplaatst, zodat de stations onbemand konden blijven. Diverse stations waren volledig ingebed in de wijkcentra.
- Voor het nieuwe Zoetermeerse stadscentrum werden twee langwerpige betonnen platforms op poten gebouwd waar de trein onderdoor zou gaan rijden en uiteindelijk het stadscentrum overheen kon worden gebouwd. Het doel was om met de stations Centrum West, met een nieuw busstation, en Centrum Oost een goede integratie van de Zoetermeerlijn met het stadscentrum te krijgen.
- Vanwege de zorgen over (potentiële) geluidshinder van de Zoetermeerlijn in de stad werd er veel aandacht besteed aan maatregelen daartegen. De NS zorgden voor aanpassingen van het materieel en de spoorinfrastructuur.
- Een nieuw type treinmaterieel 'Stadsgewestelijk materieel (SGM)', beter bekend als de 'Sprinter', werd ontworpen met speciale (dure) en toen moderne aanpassingen specifiek voor

Zoetermeerlijn, want daar waren snel optrekken, snel afremmen en korte stoptijden vereisten. Ook de vele bochten stelden extra eisen aan het materieel. Vanwege de korte afstanden werd het interieur van het materieel simpel gehouden, waren er geen toiletten, maar wel kleurige wanddecoraties. Om één-persoons (machinist) bediening mogelijk te maken werden de Sprinters uitgerust met achteruitkijkspiegels, zodat de machinist kon kijken of deuren veilig konden worden gesloten bij vertrek. Na een aanloopfase werden de conducteurs niet meer ingezet, maar vervangen door service/controleploegen.

- Diverse uitbreidingen van de Zoetermeerlijn zijn overwogen, en bediscussieerd, maar niet gerealiseerd: Aftakking naar Alphen a/d Rijn, aftakking naar Rotterdam (ZoRo), noordoostelijke aftakking naar de nieuwe wijk 'Noordhove', verbinding naar het industrieterrein in Zoetermeer, sneltram-verbinding 'Kust' (van centrum van Leiden via het station Leiden-Lammerschans naar Zoetermeer met aansluiting op de Zoetermeerlijn), en de 'Groene Hartlijn' (Amstelveen - Uithoorn - Alphen a/d Rijn - Zoetermeer).
- Er viel natuurlijk ook veel te vieren tijdens de realisatie van de Zoetermeerlijn: In 1972 bij de start van de aanleg; in 1973 bij het gereedkomen van het nieuwe dubbel station Zoetermeer-Driemanspolder voor de lijn Gouda - Den Haag en de Zoetermeerlijn; in 1977 bij de opening van de eerste fase van de lijn; in 1979 bij het voltooiën van de totale lijn ('Omgeklapte Lus').
- ***Dus in 1977 had Zoetermeer de eerste en unieke stadsspoorweg in Nederland binnen haar grenzen: Een Primeur!***
- In de beginjaren van de Zoetermeerlijn vielen de reizigersaantallen wat tegen, hoewel reizigers best positief waren. Vooral in de jaren '80 groeide het aantal reizigers fors, waardoor het materieel en sommige perrons moesten worden uitgebreid.
- Het Sprinter materieel bleek toch niet helemaal geschikt te zijn voor de Zoetermeerlijn vanwege de vele bochten wat tot veel slijtage leidde. Dat werd wel weer met technische maatregelen zo goed mogelijk opgelost. Het splitsen en koppelen van de treinstellen op station Centrum West werd binnen een paar jaar al afgeschaft, omdat dit te veel problemen opleverde.
- Naast deze technische problemen vonden er in het begin ook een aantal incidenten plaats op de Zoetermeerlijn. Verder hadden zowel de reizigers als het NS personeel last van diverse vormen van sociale onveiligheid veroorzaakt groepen jongeren: graffiti, zwart rijden, vernielingen, vandalisme, bedreigingen, chantage en agressie door groepen jongeren, vooral op de stations Voorweg, Centrum West en Stadhuis. De NS en de gemeente Zoetermeer namen succesvolle initiatieven en maatregelen om de problemen op te lossen.
- Zo'n 10 jaar na de voltooiing van de Zoetermeerlijn startte de discussie tussen de NS, andere vervoersbedrijven en overheden over een overname van de Zoetermeerlijn. Dit resulteerde uiteindelijk in 2006 in het einde van de Sprinters op de Zoetermeerlijn, afkoppeling van de lijn van het NS spoornetwerk en ombouw naar de RandstadRail. Hierbij werd ook de nieuwe Oosterheemlijn gerealiseerd. In 2007 startte de dienstregeling met trams die door konden rijden op het HTM netwerk in Den Haag.
- ***Met de ombouw naar de RandstadRail werden de allereerste ideeën voor een nieuwe OV verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag in 2006 werkelijkheid: Een OV verbinding uitgevoerd met metro's of trams.*** De NS creëerden met de Zoetermeerlijn een bijzondere OV-lijn met nieuw/speciaal spoorwegmaterieel, de Sprinters, wat echter meer de indruk gaf van een metro dan een trein.
- ***De Zoetermeerlijn met de Sprinters, die gedurende 29 jaar het openbaar vervoer tussen Zoetermeer en Den Haag bediende, moet echt beschouwd worden als unieke spoorweg- en Zoetermeerse historie, ook gezien de unieke integratie van het spoor met de stad.***

Appendix 1. Overzicht geraadpleegde bronnen

In deze appendix staan de bronnen vermeld, die door de auteur geraadpleegd zijn. De gedetailleerde referenties zijn in de tekst als voetnoten vermeld. Hoewel veel bronnen zijn bestudeerd, is dit onderzoek ongetwijfeld niet volledig. Zodra additionele bronnen nieuwe of extra informatie hebben opgeleverd, zal er een update van het rapport verschijnen.

Stadsarchief Zoetermeer

- 005, Gemeentebestuur van Zoetermeer, (1934) 1940-1961,
 - Inv. 545: Stukken betreffende verrichte studies door het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland inzake structuurplannen in verband met een toekomstige uitgroei van de gemeente, 1957-1962, 1 Omslag (1 bestand)
- 050, Gemeentebestuur van Zoetermeer, 1962-1975.
 - Inv. 196. Notulen van de vergaderingen van de Coördinatiecommissie Zoetermeerlijn (Sprinter), voorheen Commissie ter voorbereiding van de nieuwe spoorlijn Den Haag – Zoetermeer, 1971-1984, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 460 Stukken betreffende de officiële opening van het station Zoetermeer en van het station Den Haag Centraal op 27 september 1973 en betreffende de aanleg en het gebruik van de Zoetermeerlijn tot 29 september 1979, 1973-1979, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 523 Stukken betreffende de onteigening van gronden ten behoeve van aanleg van de Zoetermeerlijn (Sprinter) door de Nederlandse Spoorwegen, 1972-1973, 1 Dossier.
 - Inv. 524 Stukken betreffende de onteigening van gronden ten behoeve van aanleg van de Zoetermeerlijn (Sprinter) door de Nederlandse Spoorwegen, 1974-1976, 1 Dossiers.
 - Inv. 534 Stukken betreffende de aanvraag van een rijksbijdrage voor de aanleg van de Zoetermeerlijn.....
 - Inv. 535 Stukken betreffende de aanvraag van een rijksbijdrage voor aanleg van de Zoetermeerlijn (Sprinter) ten behoeve van de voltooiing van genoemde spoorlijn, 1973-1974, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 815 Stukken betreffende de voorbereiding, de vaststelling en de gedeeltelijke goedkeuring van het bestemmingsplan Groot Zoetermeer NB. Beperkt openbaar in verband met militaire informatie, 1965-1967.
 - Inv. 864 Stukken betreffende de aanleg van de Zoetermeerlijn (Sprinter) en betreffende de traceringen van deze spoorlijn, 1971-1976, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 865 Stukken betreffende de uitvoering van infrastructurele werken voor de aanleg van de Zoetermeerlijn, betreffende de doortrekking van de spoorlijn naar Alphen aan de Rijn,
 - Inv. 866 Stukken betreffende de realisatie van voorzieningen bij stations van de Zoetermeerlijn, 1973-1981, 1 Dossier.
 - Inv. 867 Stukken betreffende de aanleg van voorzieningen bij stations van de Zoetermeerlijn, betreffende de verlening van vergunningen
 - Inv. 868 Stukken betreffende de realisatie van voorzieningen bij en in stations aan de Zoetermeerlijn (Sprinter), betreffende de aanleg van elektrische installaties, betreffende de realisatie van een trappenhuis aan de noordzijde van de Zoetermeerlijn nabij km 17.100 en betreffende de realisatie en de opening van het station Stadhuis, 1975-1990, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 869 Stukken betreffende het aangaan van een overeenkomst met de Nederlandse Spoorwegen inzake de eerste fase van de aanleg van de Zoetermeerlijn (Sprinter) N.B. De overeenkomst is vervallen met de vervanging door de overeenkomst betreffende de gehele Zoetermeerlijn in 1977, 1974, 1 Dossier (1 bestand)
 - Inv. 934 Stukken betreffende onderzoek naar geluid- en trillingshinder door de Zoetermeerlijn en betreffende het treffen van voorzieningen ter beperking van de geluidhinder door deze spoorlijn, 1972-1981, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 1073 Notulen van de Verkeersgroep Zoetermeer, adviescommissie van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer, 1965-1970, 1 Dossier (1 bestand)
 - Inv. 1074 Notulen van de vergaderingen van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer. Met bestuurlijke besluitvorming inzake de notulen. Met afsprakenlijsten. Met bijlagen, 1962-1971, 1 Dossier (1 bestand)
 - Inv. 1795 Stukken betreffende de voorbereiding van de tweede railverbinding tussen Den Haag en Zoetermeer (Zoetermeerlijn).
 - Inv. 1796 (Stukken betreffende onderzoeken naar verkeers- en vervoersstromen in het kader van de aanleg van een tweede verbinding Den Haag - Zoetermeer).

- 075 Gemeentebestuur Zoetermeer, 1976-1990.
 - Inv. 11 Stukken betreffende de officiële opening van de eerste fase van de Zoetermeerlijn, betreffende de opening van de haltes Seghwaert, Buytenwegh de Leyens en Leidsewallen en betreffende de officiële opening van de tweede fase van de Zoetermeerlijn. Met staat van hoeveelheden reizigers op peildata in 1977 en 1978, 1976-1980, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 433 Rapport van AGV adviesgroep in kader van Zoetermeerlijn-onderzoek, 1977, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 1920 (Stukken betreffende het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst met MAB B.V. inzake de ontwikkeling van het kantorenpark Campus in Rokkeveen (Scheggebied) en betreffende de reservering van een railtracé in verband met de ontwikkeling van het Campusgebied, 1989, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 1922 Stukken betreffende de voorbereiding van de realisatie van het plan kantorenpark Campus en de overbouwing van Rijksweg 12 en van de spoorlijn in Rokkeveen/ Driemanspolder, betreffende het aangaan van een convenant met het gemeentebestuur van Den Haag inzake de realisatie van voornoemd plan en betreffende de financieel-economische haalbaarheid van voornoemd plan, 1985-1989, 1 Dossier (1 bestand)
 - Inv. 2370 Stukken betreffende het aangaan van overeenkomsten met de N.V. Nederlandse Spoorwegen inzake de aanleg van kunstwerken aan de Zoetermeerlijn (Sprinter) en betreffende de exploitatie van de Zoetermeerlijn, 1988-2004, 1 Dossier. Overleg inzake: Centrum-West NS/Randstadrail, 29-2-2000.
 - Inv. 2590 Stukken betreffende de afsluiting van een overeenkomst met de NS inzake overbruggingen en een onderdoorgang van de spoorweg Den Haag Centraal Station - Zoetermeer van de Zoetermeerlijn (sprinter), betreffende de jaarlijkse herziening van de exploitatiekosten van genoemde onderdoorgang, betreffende de uitbreiding van de fietsenstalling bij halte Centrum-West en het vestigen van het recht van opstal in verband daarmee en betreffende de vaststelling van een jaarlijks krediet voortvloeiende uit eigendommen van de NS, 1980-1990, 1 Dossier (1 bestand)
 - Inv. 2591 Stukken betreffende de afsluiting van een overeenkomst met de NS inzake de halten Delftsewallen, Dorp, Meerzicht, Palenstein en Voorweg van de Zoetermeerlijn (sprinter), 1978, 1 Dossier (1 bestand)
 - Inv. 2592 - Stukken betreffende de afsluiting van een overeenkomst met de NS over de aanleg en de instandhouding van de Zoetermeerlijn (sprinter), 1977, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 3382 Stukken betreffende de afschaffing van de conducteur op de Zoetermeerlijn (sprinter) en betreffende de aanbieding door de Vereniging van Machinisten Nederlandse Spoorwegen van het rapport 'Discontinue treinbegeleiding wat kost de Zoetermeerlijn!' over de negatieve gevolgen van deze vorm van treinbegeleiding, 1987-1985, 1 Dossier.
 - Inv. 3476 Stukken betreffende de aankoop, de verkoop en de ruiling van grond van, aan en met de N.V. Nederlandse Spoorwegen voor de aanleg en de exploitatie van de Zoetermeerlijn (Sprinter) en betreffende de verlenging van de perrons van de stations, 1977-1989, 1
- 076 Gemeentepolitie Zoetermeer 1972-1994
 - Inv. 259 (Stukken betreffende acties van de gemeentepolitie en de N.V. Nederlandse Spoorwegen inzake de beveiliging tegen en preventie van (brom)fietsendiefstal en de beveiliging van stationshaltes aan de Zoetermeerlijn. Met documentatie, 1982-1991, 1 Dossier).
 - Inv. 264 Stukken betreffende de registratie van vandalisme en betreffende de bestrijding van vandalisme op en aan de spoorwegstations van de Nederlandse Spoorwegen (Sprinterstations aan Zoetermeerlijn), 1987-1990, 1 Dossier (1 bestand).
 - Inv. 282 (Stukken betreffende de beschikbaarstelling van faciliteiten ten behoeve van Spoorwegpolitie rayon Den Haag voor de inzet van een "lijnagent" op de Zoetermeerlijn.....).
- 082 Projectorganisatie Nieuwe Wijken, 1967-1997
 - Inv. 250 Stukken, ingekomen bij de projectorganisatie Seghwaert, betreffende overleg met de Nederlandse Spoorwegen over de dienstregeling en de treinbegeleiding op de Zoetermeerlijn en betreffende de opzegging van de huur van een volkstuin op grondgebied van de Nederlandse Spoorwegen, 1980-1986, 1 Dossier.
 - Inv. 430 Stukken betreffende de voorbereiding en de aanleg van de Zoetermeerlijn, betreffende onderzoek naar de doortrekking van de Zoetermeerlijn richting Alphen aan de Rijn en betreffende de verstrekking van een akoestisch advies inzake de Zoetermeerlijn, 1972-1985, 1 Dossier.
 - Inv. 739 Stukken betreffende overleg van de gemeente met de Nederlandse Spoorwegen over de Zoetermeerlijn, 1974-1985, 1 Dossier

- Inv. 740 Stukken betreffende de voorbereiding van de aansluiting van de wijk Noordhove op de Zoetermeerlijn. N.B. Niet doorgegaan, 1 Dossier
- 084 Dienst Stadsontwikkeling en Beheer (SOB) en dienst Grondbedrijf (GRB), 1961 - 2012.
- Inv. 427 Stukken betreffende de overbrugging (langzaam verkeer) van Rijksweg 12, van de spoorlijnen van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (Zoetermeerlijn en Den Haag - Utrecht) en van de Zuidweg (Campus Rokkeveen / Driemanspolder) en betreffende de voorbereiding van de realisatie van het kantorenpark Rokkeveen (Campusgebied) en van de reconstructie van het Stationsplein Noord, van het Stationsplein Zuid en van het Bredewater, 1986-1991, 1 Dossier
- 120 Bestemmingsplannen Gedeputeerde Staten 1930-1975,
 - Inv. 30 Stukken betreffende de herschrijving / herziening van structuurplan Zoetermeer, w.o. het instellen van werkgroep en terreinverkenning / ontwikkeling tot 1980 en na 1980, 1971-1972, 1 Dossier (1 bestand)
 - Inv. 1078 Stukken betreffende de instelling, de samenstelling en de opheffing van de Werkgroep Ontwikkeling Zoetermeer en betreffende de kosten en honoraria voor het ontwerpen van uitbreidingsplannen voor Groot Zoetermeer. Met agenda's, van vergaderingen van de werkgroep. Met notulen van vergaderingen van het gemeente bestuur met de werkgroep, 1962-1971.
- Beeldbank, <https://www.geheugenvanzoetermeer.nl/homepage/beeldbank/>

Nationaal Archief Den Haag

- 2.06.175 Inventaris van de archiefbescheiden betreffende deelname van het Ministerie van Economische Zaken aan de Ministerraad en Onderraden alsmede Ministeriële Commissies, 1951-2007
 - Inv. 18831. Zoetermeerlijn fase II 1974-05-17. 18831 Zoetermeerlijn fase II 1974-05-17
- 2.16.5117 Inventaris van het archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat-Generaal van het Verkeer, 1947-1980
 - Inv. 2802. Haagse agglomeratie, inclusief Zoetermeer, 1958-1970 1958-1970
 - Inv. 2809. Motivatie-onderzoek van de vervoersgewoonten in de agglomeraties Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, 1969-1970 1969-1970
 - Inv. 3740. Den Haag-Zoetermeer; verlening van concessie voor de spoorlijn tussen Den Haag en Zoetermeer, in oostelijke richting aftakkend van de lijn Den Haag CS-Rotterdam Hofplein.
 - Inv. 5707. Evaluatie-onderzoek van de Zoetermeerlijn. 1978-1979.
 - Inv. 5535. Zoetermeer, 1977-1980
- 2.17.03 Inventaris van het archief van de Centrale Sector van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, (1938) 1940-1981 (1987).
 - Inv. 3134. 's-Gravenhage - Zoetermeer; Zoetermeerlijn, 1971 – 1979.
 - Inv. 3146. Stukken betreffende de advisering inzake de voltooiing van de aanleg van de 2e fase van de Zoetermeerlijn. 1972-1974 omslag
- 2.21.245 Inventaris van het archief van ir. P.H. Bosboom [geboren 1911], 1941-1984
 - Inv. 30. Hoog Catharijne, Den Haag-CS, Rijswijk, Haarlem, Arnhem-Emmerik electrisch.
- 3.02.43 Inventaris van het archief van de Provinciale Planologische Dienst in Zuid-Holland, (1938) 1945-1986
 - Inv. 576. Voorbereiding en behandeling van het Streekplan, 1963-1965. 1964 januari - juni 1964 januari - juni.
- 3.07.11 Inventaris van de archieven van Rijkswaterstaat in Zuid-Holland, (1815) 1849-1980 (1982)
 - Inv. 1096-1098. Stukken betreffende de aanleg van de Zoetermeerlijn, 1975-1978.

Het Utrechts Archief

- 937 NV Nederlandse Spoorwegen.
 - Inv. 284 Een half jaar Zoetermeerlijn (Coördinatiegroep commerciële en exploitatieve aspecten Zoetermeerlijn), 1977.
 - Inv. 286 Ergonomische evaluatie van de autelca automaten en de elgeba ontwaarders op de Zoetermeerlijn (Lagrang), 1977.
 - Inv. 312 Rapport studiegroep treinbegeleiding Zoetermeerlijn, 1976.
 - Inv. 467 Alternatieven voor een systeem van tarieven en kaartverkoop voor de Zoetermeerlijn in de regio Den Haag, 1975
 - Inv. 1147 Samenvatting evaluatie Zoetermeerlijn (reizigers) (Graaf; Vermeer), 1977

- Inv. 1208 Overall projectbeleidsplan Zoetermeerlijn eerste fase (Prc. - ingenieursbureau voor project rationalisatie en coördinatie.), 1972.
- Inv. 1242 Rapport inzake de aanleg van cvl op de Zoetermeerlijn en de zhes (Werkgroep tbb), 1974.
- Inv. 1272 Rapport inzake de aanleg van es-installaties ten behoeve van de voltooiing van de Zoetermeerlijn (Werkgroep tbb), 1977
- Inv. 1357 Zoetermeerlijn onderzoek september 1977 (Adviesgroep voor verkeer en vervoer (agv)), 1977.
- Inv. 1360 Evaluatie Zoetermeerlijn, discontinue treinbegeleiding, gesloten lus (Prins), 1980.
- Inv. 1533 Rapport studiegroep treinbemanning Zoetermeerlijn (Ns - dbzw), 1980.
- Inv. 2551 Eerste rapportering inzake project dienstverlening Zoetermeerlijn, 1973.
- Inv. 2552 Informatie ten behoeve van de reizigers op de Zoetermeerlijn, 1973.
- Inv. 2655 Zichtverbetering bij gebruik van de achteruitkijkspiegel in sprintertreinen (Zoetermeerlijn) (Leesbeek; Ellens - tno (instituut voor fysiologisch onderzoek)), 1979
- Inv. 2829 Exploitatie Zoetermeerlijn ZHES en toekomstige ZORO-lijn, 1986.
- Inv. 3187 Toekomstvisie Zoetermeerlijn/Hofpleinlijn deel I, II, 1989.
- 940 Nederlandse spoorwegen, secretariaat.
 - Inv. 61 Inzake de vaststelling van de rentabiliteit en het openen en sluiten van reizigerslijnen, Zuid-Holland.
- 944 Nederlandse spoorwegen, dienst onderzoek en planning.
 - Inv. 795 Zoetermeerlijn, Inzake de Stuurgroep Zoetermeerlijn, nr 74-81, 1977.
 - Inv. 796 Zoetermeerlijn, Rapport van het Vervoersonderzoek Zoetermeer-Den Haag door het Centrum voor Vervoersplannen, deel 1-3, 1970.
 - Inv. 797 Zoetermeerlijn, Rapport van het Vervoersonderzoek Zoetermeer-Den Haag door het Centrum voor Vervoersplannen, deel 1a, 1977
 - Inv. 798 Zoetermeerlijn, Faseringsnota Zoetermeer, 1973. Met bijlagen.
 - Inv. 799 Zoetermeerlijn, Nota ten behoeve van de aanvraag van een rijksbijdrage voor de voltooiing van de railverbinding tussen Zoetermeer en Den Haag, Nota, 1973
 - Inv. 800 Zoetermeerlijn, Nota ten behoeve van de aanvraag van een rijksbijdrage voor de voltooiing van de railverbinding tussen Zoetermeer en Den Haag, Bijlagen, 1973.
 - Inv. 801 Zoetermeerlijn, Rapport van het onderzoek naar Openbaar vervoer op doorsnede Zoetermeer-Voorburg 1977 en 1982 door het Centrum voor Vervoersplannen, 1975
- 950 Nederlandse Spoorwegen, commerciële en economische zaken.
 - Inv. 268 Betreffende het Project Zoetermeerlijn, 1972-1974.
- 960 Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Weg en Werken.
 - Inv. 949 Algemeen, 1972-1975.
 - Inv. 950: Algemeen, 1976-1977.
 - Inv. 951 Inzake de aanleg van de spoorlijn ten behoeve van voorstadsverkeer Den Haag-Zoetermeer, 1968-1973.
 - Inv. 952 Inzake de financiering, 1973-1975.
 - Inv. 953 Inzake de financiering, 1973-1976.
 - Inv. 954 Inzake de financiering, 1977-1978.
 - Inv. 955 Inzake de situering van het station, 1970-1971.
 - Inv. 956 Betreffende diverse grondzaken, 1972-1974.
 - Inv. 957 Verslagen van de 'Projectleiding (Stuurgroep) Zoetermeerlijn, 1972-1984.
 - Inv. 958 Verslagen van de 'Projectleiding (Stuurgroep) Zoetermeerlijn", 1972-1984, 1976-1984.
- 961 Nederlandse spoorwegen, dienst van exploitatie.
 - Inv. 151 Stukken betreffende onderzoek naar het tariefmodel op de Zoetermeerlijn, 1985-1989.
- 974 Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling.
 - Inv. 18. 780271. Titel: De Zoetermeerlijn en het overheidsbeleid; Auteur: Smit, J.; Jaar: 1977; Uitgever: Verkeersakademie Tilburg (VAT); Plaats: Tilburg. (1e)
 - Inv. 20. 790184. Titel: Evaluatie-onderzoek Zoetermeerlijn. Met bijlagen; Auteur: Werkgroep Enquête Zoetermeerlijn; Jaar: 1978; Uitgever: Min. van Verkeer en Waterstaat; Plaats: Den Haag.
 - Inv. 28. 850998. Titel: Discontinue treinbegeleiding... Wat kost de Zoetermeerlijn??; Auteur: Drenth, G.W., en A.A. de Roo (samenst.); Jaar: 1985; Uitgever: Vereniging van Machinisten (VVM); Plaats: Utrecht
 - Inv. 29. Notitie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zoetermeer-Rotterdam, 17-9-1985..

Haags gemeente archief

- 0484-02 Dienst der Gemeentewerken Den Haag, inv. 8428, 8429, 8430, 8431
 - Inv. 8427 Correspondentie en rapporten, 1970.
- 0509-01 Gemeentelijke Dienst voor Wederopbouw en Stadsontwikkeling Den Haag, inv. 2597.
 - Inv. 2370. Zoetermeer - Den Haag verkeersverbindingen 1971 t/m 1973.
 - Inv. 2596. Correspondentie.
- 0828-01 Gemeentebestuur 1953-1990
 - Inv. 5851 Verslagen besprekingen tussen B en W Zoetermeer en B en W 's-Gravenhage.
- 0980-01 Intergemeentelijk Overleg Haagse Agglomeratie (IOHA)
 - Inv. 63 Stukken betreffende de spoorverbinding Den Haag - Zoetermeer, 1968-1972. 1968 - 1971.
 - Inv. 64 Stukken betreffende de spoorverbinding Den Haag - Zoetermeer, 1968-1972. 1971 - 1972

Archief Historisch Genootschap Oud Soetermeer

- 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1969-1976
- 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1977
- 105 - Verkeer en vervoer - Zoetermeer Stadslijn 1978-2013
- 106 - Verkeer en vervoer - Spoorwegen 1925-1999
- 106 - Verkeer en vervoer - Spoorwegen 2000-2017
- 106 - Verkeer en vervoer - Spoorwegen Mandelabrug
- 207 - Verkeer en Vervoer - Randstadrail 1995-2005
- 207 - Verkeer en Vervoer - Randstadrail 2006
- 207 - Verkeer en Vervoer - Randstadrail 2007-2017

Literatuur

- Op de Rails, uitgave NVBS, maart 1969, nr. 3, p. 40-42; februari 1972, nr. 2, p. 22; oktober 1972, nr. 10, p. 277; juli 1974, nr.7, p.153; april 1975, nr. 4, p. 82-83.; oktober 1975, nr. 10, p. 229-230; juni 1977, nr. 6, p. 159-161, p.154.
- E. Haan (red.), 50 jaar in de groei. De Zoetermeerse politiek 1960 - 2010, Drukkerij Dipas
- Zoetermeer ZTM, 1, mei 1967, 1
- Zoetermeer-Stad, extra uitgave afdeling kabinet en voorlichting, december 1972, 5.
- Zoetermeer Stad, 1(5), september 1971, 1; 1 (7), november 1971, 2; 2(6), juni 1972, 1; 2(8), augustus 1972, 3; 2(8), augustus 1972, 5; Zoetermeer-Stad, 2(9), september 1972, 5.; 3(1), maart1973, 1; 3(3), maart1973, 5. 3(4), april 1973, 5; 3(5), mei 1973, 5; 3(9), september 1973, 5; 4(9), 1974, 6; november1974, 1; 5(12), september 1975, 5; 6(7), juni 1976, 4; 7(5), maart 1977, 1; 7 (9), mei 1977, 1-2; 8(2), januari 1978, 5; 6 september 1979, 5; 10(4), 21 februari 1980, 1; 11(12), 12 juni 1981, 4; 13(18), 11(13), 25 juni 1981, 3; 11(23), 12 november 1981, 6; 12(5), 4 maart 1982, 1; 13(18), 1 september 1983, 4; 14(9), 26-4-1984; 14(21), 11-10-1984; 15(9), 25-4-1985; 15(11), 23-5-1985; 15(12), 6-6-1985; 15(13), 20-6-1985; 20(13), 15(17), 15-8-1985; 15(21), 10-10-1985, 7; 16(1), 3-1-1986, 7; 17(8), 9-4-1987; 17(20), 24-9-1987, 6; 18(13),16-6-1988, 1; 19(7), 23-3-1989, 7; 19(16), 31-8-1989, 5; 19(17), 14-9-1989, 8; 20(5), 1-3-1990, 3; 20(7), 29-3-1990, 3; 21-6-1990, p.4; 20(20), 1-11-1990, 7; 21(1), 10-1-1991, 3; 21(5), 7-3-1991, 3; 21(6), 21-3-1991, 1; 21(22), 5-12-1991,p. 5..
- Zoetermeer Magazine, 1993 (7) 3; 1993 (8), 38; 1993 (9), 8; 1994 (1), 5; 1994 (5), 18; 1994 (8); 1994 (10), 5; 1994 (120), p. 5; 1995 (5), 18; 1995 (7), 10; 1996 (1); 1996 (5), 10; 1997 (5), 8; 1997 (6), 2; 6, 1998, februari; 7, oktober 1999; 10(1), 7, december 1999; 9, maart 2001, 7; 10(1), februari 2002; februari 2002; 10(4), mei 2002; 10(6), juli/augustus 2002, p.6; 1(3), april 2003, 23; 11(9), november 2003, 27; 12(4), mei 2004, 4; 15(2), februari 2006; 15(3), maart 2006; 15(4), mei 2006; 15(5), juni 2006; 15(5), juni 2006, 23.
- N. Greif, Treinen ontwerpen bij de Nederlandse Spoorwegen 1970-2015. nai010 uitgevers, 2022, p. 75-83.
- Team HSS3, Geschiedenis van het openbaar railvervoer in Zoetermeer, juli 1971, c.v. III sept.1971
- Barth. van Gent, Zoetermeer, ontwikkeling van een nieuwe stad, Gemeente Zoetermeer, 1999,
- J. van der Velden, Groeistad Zoetermeer 1962 – 2012, Historisch Genootschap Oud Zoetermeer, Gemeente Zoetermeer, 39-45.
- W.J. Pantus, Groeikernen in Nederland, Zoetermeer, 2012.
- Bronnen op het spoor, Stichting Matrijs, Utrecht, 2000

- G. Veenendaal, 'Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu', Boom, Amsterdam, 2004, p. 23/505, 23/518, 23/521, 24/527-528
- R. Moers-de Vree, C. van Wieringen, T. Vermeulen, Zoetermeer in de groei.1950 - 2000, Aprilis, 2006, 26, 45, 61, 74, 75.
- A. Wiewel, Spoor naar '75. Plan voor de toekomst van NS in de Nederlandse samenleving in de jaren 1970-1975, Utrecht, januari 1969.
- Martin van Oostrom, De Sprinters. Het stadsgewestelijk materieel 1975-2021, Rail Magazine, 44, januari - februari 2022, 44-49.
- Post 45. Het Verhaal van de Stad. De ontstaansgeschiedenis van de new town Zoetermeer 1945 - 1990. Gemeente Zoetermeer, juni 2023.

Digitale bronnen

- Kranten geraadpleegd op Delpher
 - "Het Parool". Amsterdam, 17-01-1975, 27-04-1977, 21-05-1977, 14-06-1988, 03-07-1993, 17-03-1995, 27-06-1995.
 - "Nederlands Dagblad : gereformeerd gezinsblad / hoofdred. P. Jongeling ... [et al.]". Amersfoort, 17-04-1974, 01-07-1974, 07-10-1975, 14-06-1976, 09-05-1977, 19-05-1977, 21-11-1977, 16-01-1978, 02-03-1978, 05-05-1978, 03-10-1979, 27-06-1985, 05-11-1985, 17-06-1988, 01-10-1988, 29-12-1993
 - "De Volkskrant". 's-Hertogenbosch, 18-03-1972, 14-09-1972, 08-11-1974, 17-08-1974, 30-04-1977, 21-05-1977, 16-07-1977, 06-08-1977, 23-06-1984, 06-09-1984, 11-10-1986, 06-01-1988, 01-10-1988, 09-09-1989, 12-10-1992.
 - "Algemeen Dagblad". Rotterdam, 10-06-1972, 24-06-1972, 26-09-1973, 12-11-1977, 06-01-1978, 05-05-1978, 27-06-1985, 22-02-1986, 10-09-1986, 07-12-1989, 28-01-1991.
 - "Het Vrije Volk : democratisch-socialistisch dagblad". Rotterdam, 18-02-1971, 21-05-1977, 20-02-1976, 01-06-1973, 20-02-1976, 05-01-1977, 09-04-1977, 29-04-1977, 21-05-1977, 18-04-1978, 07-11-1978, 03-05-1980, 04-06-1980, 26-02-1981, 09-05-1981, 13-05-1981; 13-05-1981, 26-06-1984, 03-04-1978, 03-10-1985, 07-11-1985, 05-11-1985, 10-07-1987
 - "Trouw". Meppel, 06-01-1972, 26-02-1975, 19-03-1975, 16-07-1975, 16-04-1976, 26-09-1975, 27-11-1975, 09-10-1976, 21-04-1976, 27-07-1976, 27-10-1976, 17-03-1977, 13-01-1977, 14-04-1977, 07-05-1977, 13-05-1977, 17-09-1975, 21-5-1977, 16-07-1977, 07-09-1977, 21-09-1977, 20-10-1977, 07-01-1978, 26-01-1978, 18-02-1978, 30-8-1979, 03-10-1980, 16-10-1981, 21-01-1984, 13-08-1984, 05-11-1985, 22-02-1986, Trouw, 05-05-1989, 24-06-1989, 24-12-1988, 22-07-1989, 22-07-1989, 12-02-1994, 28-11-1994.
 - "NRC Handelsblad". Rotterdam, 15-01-1971, 06-01-1972, 07-06-1974, 30-11-1974, 05-03-1975, 18-05-1977, 11-06-1977, 06-07-1977, 15-07-1977, 06-01-1978, 31-01-1981, 16-12-1983, 11-11-1985, 21-02-1986, 21-07-1989, 20-11-1989, 23-11-1990.
 - "Limburgsch Dagblad". Heerlen, 16-03-1983, 06-12-1983, 15-10-1984, 05-11-1985, 06-12-1985.
 - "De Telegraaf". Amsterdam, 06-01-1972, 18-04-1975, 11-09-1976, 24-03-1979, 28-03-1979, 05-11-1985, 29-08-1986, 19-03-1988, 01-10-1988
 - "De Waarheid", Amsterdam, 21-05-1976, 20-05-1977, 17-11-1977, 12-1-1978, 07-12-1985, 22-02-1986
 - "Nieuwsblad van het Noorden", 06-01-1972, 13-06-1974, 21-05-1977, 27-06-1985
 - De Tijd: dagblad voor Nederland, 10-09-1971, 01-07-1972, 17-08-1972, 15-12-1972,
 - Leeuwarder Courant : hoofdblad van Friesland, 12-09-1972, 16-11-1976, 15-10-1984, 07-08-1984
- Overige
 - Spoor: vervoer- en beheersplan, Parlementaire monitor (2004), https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j4nvgs5kkg27kof_j9vvij5epmj1ey0/vi3anft4kvzw/f=/kst84528.pdf
 - Marijke Helsloot, Nou ja! Onze oude vertrouwde Sprinter rijdt gewoon nog rond en hier kun je 'm tegenkomen, Indebuurt Zoetermeer, <https://indebuurt.nl/zoetermeer/genieten-van/mysterie/nou-ja-onze-oude-vertrouwde-sprinter-rijdt-gewoon-nog-rond-en-hier-kun-je-m-tegenkomen~67455/>
 - Marijke Helsloot, Hoe we vroeger rechtsom en linksom in de Sprinter reden, Indebuurt Zoetermeer, <https://indebuurt.nl/zoetermeer/genieten-van/toen-in/hoe-we-vroeger-rechtsom-en-linksom-in-de-sprinter-reden~47360/>

- Marijke Helsloot, Indebuurt Zoetermeer, Wie kent deze nog? Hier ligt het voetorgel van het vroegere sprinterstation, <https://indebuurt.nl/zoetermeer/genieten-van/mysteries/het-voetorgel-van-het-vroegere-sprinterstation-is-dichterbij-dan-je-denkt~47058/>
- Spoorlijn Leidschendam aansluiting – Zoetermeer (2023, January 4), In Wikipedia, https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn_Leidschendam_aansluiting_-_Zoetermeer
- Station Zoetermeer, spoorwegstation in Nederland, Wikipedia, https://nl.m.wikipedia.org/wiki/Station_Zoetermeer
- SGM, OV in Nederland Wiki, <https://wiki.ovinnederland.nl/wiki/SGM>
- Martijn van Vulpen, De Zoetermeer Stadslijn, <https://martijnvanvulpen.nl/website/spoorgeschiedenis/nederlandse-spoorwegen/de-zoetermeer-stadslijn/>
- Stadsgewestelijk Materieel (SGM, materieel 1974, Sprinter, Citypendel), <https://www.archiefedwardbary.nl/paginas/nederland/ns/sgm.htm>
- Stichting NVBS-Railverzamelingen, Fotobureau.

Appendix 2. Additionele details Sprinters

In het Utrechts Archief zijn veel meer details te vinden over de eerste Sprinters ⁴⁶² ⁴⁶³. In deze Appendix wordt hiervan een deel samengevat:

De eerste klas coupé werd gepland aan eind van het treinstel. Uitgangspunt was dat alle reizigers een zitplaats hadden. Als treinen verlengd moesten worden, moest de capaciteit van bovenleiding vergroot worden. De vloerhoogte was lager dan bij dan bij Plan V materieel. Een groot motorvermogen was nodig. Er werd pulssturing toegepast. Dit had als voordeel een beperking van het energiegebruik en de terugvoering energie naar het net. Er werd een elektrische rem (electrodynamische remsysteem) toegepast, want blokken-remmen waren onmogelijk ten gevolge van het frequente stopprogramma. Automatische snelheidsregeling met snelheidstrappen overeenkomend met ATB-trappen (beïnvloeding van snelheid 'vanaf de wal') werd toegepast. Nog meer details: twee-wagenstellen; lengte 51,5 m; vervoerscapaciteit 1ste klasse 32 zitplaatsen, 2de klas 112 zitplaatsen, 27 klapbankjes, 144 staanplaatsen, totaal 288 personen per treinstel (klapbankjes kunnen niet gebruikt worden als de maximum staanplaatscapaciteit werd benut); geen bagageafdeling, toilet en overgangsinrichting tussen de bakken. De conducteur kon de cabine van de machinist gebruiken, die gezien de rijrichting niet werd gebruikt. Per rijtuig en per zijwand waren er drie stel zwenk-zwaai deuren met een 1,3 m brede opening per deurstel in geopende stand en een centrale vergrendeling en ontgrendeling. De maximale aanzet versnelling was 1 m/s^2 en maximum snelheid van 120 km/uur. De cabines hadden een robuust geraamte en een verhoogde zitplaats voor bescherming van de conducteur en de machinist. Het motorvermogen per treinstel was $8 \cdot 160 = 1280 \text{ kW}$ (continuvermogen); de tractiemotoren waren afgeveerd opgehangen in draaistellen voor een gemakkelijker onderhoud; maximale stroomafname per treinstel was 1200 Ampère wat resulteerde in een maximale treinlengte van drie twee-wagenstellen. Het SGM was koppelbaar met Plan T en V treinen; treinstellen bevatten een omroepinstallatie, centraal bedienbaar koersrollen (voor aangeven van eindbestemming), luchtverwarming/ventilatie, ATB-apparatuur, telerail (mobilofoon), en automatische snelheidsregeling.

⁴⁶² Het Utrechts archief 940 inv. 61. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Materieel en Werkplaatsen, afdeling Constructie, Mw 3/699/14/23. Verslag bespreking d.d. 26-4-1972.

⁴⁶³ Het Utrechts archief 940 inv. 61. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Materieel en Werkplaatsen, afdeling Constructie, Mw 3/621.38/01/95, Utrecht, 24-4-1972.

Appendix 3. Woorden- en afkortingenlijst

Autelca-plaatskaarten-automaat	Automaat voor verkoop van enkele reizen
Centraal-lijn	Directe verbinding tussen stations Voorweg, Centrum West en Centrum Oost (Stadhuis)
Citosa	Autobusonderneming
Conurbatielijn/spoor	Spoorlijn voor een agglomeratie van meerdere steden
ED-rem	Elektronische rem in de Sprinter
Elgeba-ontwaarders	Automaten voor afstempelen van meerritten kaarten
Forens	Reiziger tussen woon- en werkplek
Geleidingsflenzen	Opstaande randen van treinwielen om trein in de rails te houden
Goudse lijn	Spoorlijn Gouda - Den Haag
Groene Hartlijn	Mogelijke spoorlijn Amstelveen - Uithoorn - Alphen a/d Rijn - Zoetermeer
Hofpleinlijn	Spoorlijn Rotterdam-Hofplein - Den Haag
HSL	Hoge Snelheidslijn
H-structuur	Hoofdwegen structuur in Zoetermeer
HTM	Haagse Tramweg Maatschappij
Kunstwerken	Bruggen, viaducten, tunnels
New Town (Groeistad)	Zoetermeer is groeikern, oorspronkelijk voor mensen uit Den Haag
NS	N.V. Nederlandse Spoorwegen
NZH	Noord-Zuid-Hollandsche Stoomtramweg-Maatschappij
Omgeklapte-Lus / Krakeling	Benaming voor het tracé van de Zoetermeerlijn in Zoetermeer
OV	Openbaar Vervoer
Raillijnen	Spoorlijnen
RandstadRail	Metro/tram openbaar vervoer netwerk in de Randstad (Zuid-Holland).
RW	Rijksweg
Schiphollijn	Spoorlijn Amsterdam - Schiphol - Leiden
Stadsgewestelijk materieel (SGM) / Sprinter	Spoorwegmaterieel voor stadsgewesten, b.v. Zoetermeerlijn
Voor- en na-transport	Reis tussen woning en station, en tussen werkplek en station
Westnederland	Bus-vervoersbedrijf

Zandlichaam	Onderdeel van de onderbouw van het spoor
Zoetermeerlijn	Spoorlijn Den Haag - Zoetermeer
Zône-automaten	Automaten voor verkoop van kaartjes voor enkele reizen.
ZoRo-lijn	Hoogwaardig vervoer tussen Zoetermeer en Rotterdam

