



Station Veenendaal Centrum met SGMm 2990 die als trein 7355 Breukelen - Veenendaal Centrum binnenkomt op spoor 1.

# 40 jaar Veenendaallijn

## VAN ONRENDABELE LIJN NAAR KWARTIERDIENST

**Het is alweer 40 jaar geleden dat de Veenendaallijn werd geopend. Op 30 mei 1981 kon men met de nieuwe spoorverbinding Rhenen - Veenendaal - Utrecht CS kennis maken, waarna de treindienst van start ging. In deze reportage een terugblik op de rijke historie van deze spoorlijn.**

**D**e Veenendaallijn is feitelijk de gedeeltelijke reactivering van de in 1884 voltooide spoorlijn Kesteren - Amersfoort. Door een strijd over de exploitatie van de spoorlijn tussen de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM), reed de eerste trein (van de HSM) pas op 18 februari 1886 van Amersfoort naar Kesteren. Na de moeizame start verkreeg HSM in 1890 ook de exploitatierechten van de spoorlijn Elst - Dordrecht en werd het emplacement bij Kesteren aangepast zodat de verbinding Amersfoort - Kesteren - Nijmegen kon ontstaan. Dat deze spoorverbinding een belangrijke

functie had blijkt uit het rijden van sneltreinen met internationale allure: in de jaren 30 waren er sneltreinen met koersrijtuigen voor Aken, Luxemburg en Basel.

### LAATSTE GRANAAT

In 1940 kwam als gevolg van de Tweede Wereldoorlog een einde aan de doorgaande treinen naar Duitsland. Nadat het Nederlandse leger met letterlijk de laatste granaat op 13 mei 1940 de springlading onder de spoorbrug over de Rijn bij Rhenen vernielde om de opmars van het Duitse leger te stuiten, kwam het treinverkeer tot stilstand. Op een korte opleving na, nadat de brug enkelsporig werd hersteld met delen »





1.

van de oude brug over de Oosterdoksuis in Amsterdam, kwam na een forse explosie alsnog het definitieve einde van de spoorlijn Kesteren - Amersfoort. Een geallieerde aanval in oktober 1944 beschadigde de brug en het Duitse Sprengcommando vernielde in december 1944 de brug zodanig dat alleen de pijlers in de Rijn overeind bleven staan. De overblijfselen werden in 1955 gebruikt voor de nieuwe verkeersbrug. Na de Tweede Wereldoorlog werden alleen nog goederen vervoerd tussen Amersfoort en Rhenen, reizigers werden naar bussen verwezen. Het goederenvervoer werd met het sluiten in 1972 van de bedienpunten bij onder meer Woudenberg-Scherpenzeel, Veenendaal en Rhenen beëindigd. Alleen slopersbedrijf Heuvelman in Veenendaal, dat ook veel oud NS-materieel sloopte, ontving nog met enige regelmaat door 2400'en getrokken konvooien. Het noordelijke deel van de lijn Kesteren - Amersfoort is tot op heden nog steeds in gebruik. Importeur PON in Leusden ontvangt vrijwel dagelijks treinen met auto's en auto-onderdelen, voornamelijk aangevoerd door DB Cargo en Rail Force One.

## REACTIVERING

Hoewel er nog goederenvervoer plaatsvond, waren er in 1966 al plannen voor reactivering van personenvervoer naar Veenendaal door een aansluiting op de lijn Utrecht - Arnhem. Veenendaal was uitgegroeid tot een forensengemeente met veel reisebewegingen richting Utrecht. Ondanks aanvankelijke bezwaren van zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als



2.

NS, bracht de toezegging voor de bouw van 5000 extra woningen en de mogelijkheid van station Veenendaal West de betrokken partijen tot elkaar. Met de in februari 1976 verleende toestemming zou de spoorlijn met de aansluiting richting Utrecht bij De Haar op de lijn Utrecht - Arnhem in mei 1979 kunnen worden geopend. De gemeente Leersum gooidde echter roet in het eten omdat men de bestemmingsplannen voor het buitengebied waardoor de lijn ter hoogte van De Haar liep, niet wilde aanpassen. Toen de lucht met toezeggingen voor de aanleg van geluidswallen langs het spoor bij Overberg was geklaard, kon in 1978 met de bouw worden begonnen. Tegelijkertijd werd het spoor tussen De Haar en Woudenberg-Scherpenzeel opgebroken.

## WEER NAAR RHENEN

Tijdens de studie voor de reactivering bleek dat het verlengen van de spoorlijn tot Rhenen een reële optie



zou kunnen zijn, mede omdat dit traject kon worden afgelegd in de tijd dat de treinen in Veenendaal Centrum zouden staan. Het zou een efficiëntere benutting van materieel betekenen. Het traject werd tot en met Veenendaal Centrum dubbelsporig uitgevoerd, tot Rhenen als enkelspoor. Het eindpunt Rhenen werd een eenvoudige halte met een kopspoor. Het spoor ligt hier parallel aan de Lijnweg (N233), waar vroeger het doorgaande spoor naar Kesteren lag. »



1. SLT 2424 rijdt in de richting van Rhenen ter hoogte van wachtpost 28. 17 februari 2019.
2. Achter Plan V 808 is de toren van zeepfabriek Rhenus zichtbaar. Rhenen, 6 april 1981.
3. Het Spoorgat in Rhenen gezien vanaf het viaduct in de Grebbeweg met een HSM-trein naar Amersfoort. Links ligt nu de Lijnweg (N233). (prentbriefkaart 11907, Het Utrechts Archief)
4. Aansluiting De Haar op 12 oktober 1980. De foto is genomen onder het in 1981 verwijderde viaduct van de lijn Amersfoort - Kesteren.
5. Op 28 juni 1985 reed Mat '54 393 als trein 5930 op de overweg van de Noordelijke Meentsteeg tegen een vrachtwagen.





## VAN INTERNATIONALE TREINEN IN DE JAREN 30 NAAR KWARTIERDIENST NU

Op een groot deel van het vroegere emplacement is een parkeerterrein aangelegd. Op de plaats van het in 1975 gesloopte stationsgebouw Veenendaal werd een nieuw, door architect ir. C. Bouma ontworpen, gebouwd. Alleen de begane grond werd door NS gebruikt, de rest is als kantoorruimte verhuurd. Het loket werd in 2004 gesloten, daarna restte slechts een wachtruimte. Aan weerszijden van de sporen zijn gedeeltelijk overkapt perrons aangelegd. In 2007 is een kopspoor ten zuiden van het station gerealiseerd, zodat kan worden koppigemaakt en 'tussendoor' treinen tot Veenendaal Centrum kunnen rijden. Tussen Veenendaal Centrum en Veenendaal West zijn overloopwissels gelegd. Station Veenendaal West heeft twee perrons met een overkapping. Voor fietsers en voetgangers is een tunnel gebouwd. In 2021 werd bij de parkeerplaats naast de fietstunnel een levensgrote foto van het oude station Veenendaal geplaatst. Bij De Haar werd een viaduct over de lijn Utrecht - Arnhem voor de treinen richting Utrecht gebouwd. De iets oostelijk hiervan gelegen spoorbrug van de lijn Amersfoort - Kesteren werd in 1981 verwijderd.



### MOEILIJKE TIJDEN

Met een speciale trein bestaande uit Plan V-treinstellen 850, 483 en 463 werd de spoorlijn op 30 mei 1981 geopend. De kop van de 850 werd met een krans gesierd en de trein werd bij alle stations door het massaal opgekomen publiek verwelkomd. Na de officiële opening ging de treindienst bestaande uit een halfuurdienst tussen Utrecht en Rhenen van start. Al enkele jaren na de opening van de Veenendaallijn stapelden donkere wolken zich op, toen eind jaren 80 het etiket onrendabel op de lijn werd geplakt. Er dreigde sluiting, maar door de groei van het aantal inwoners in Veenendaal steeg het aantal reizigers in 2005 dusdanig, dat twee jaar later een kwartierdienst werd ingevoerd. Hierbij reden, gezien de enkelsporige uitvoering van dat deel van de lijn, niet alle treinen door naar Rhenen. Sinds de reactivering van de lijn heeft er een grote verscheidenheid aan materieel gereden. Naast Mat '64 werden tot halverwege de jaren 90 ook Hondekoppen ingezet. De dienstregeling van 2007 bracht SGM, DDM-1 en DD-AR-dubbeldeksstammen naar de lijn, soms afgewisseld met een Koploper. Sinds 2011 wordt de treindienst vrijwel uitsluitend door SLT gereden. Een uitzondering hierop was de enkele DDM-1-stam die tegen het einde van hun inzet op de Veenendaallijn verwaald leek te zijn.







9.

Tot het eind van de inzet reden er ook nog met enige regelmaat SGMm-treinstellen voorzien van een Sandite-installatie. Door de Covid-19-pandemie is het veertigjarige bestaan van de spoorlijn stilletjes aan ons voorbij gegaan. Hopelijk zal het halve eeuwfeest uitgebreid kunnen worden gevierd. //

- 
- 6. Veel publiek bij de openingstrein (Plan V 850, 483 en 463) op 30 mei 1981 in Veenendaal Centrum.
  - 7. In de nadagen van getrokken dubbeldeksstammen reed NS 1731 met stam 7205 als trein 7434 tussen Rhenen en Breukelen, Veenendaal West, 9 december 2019.
  - 8. De openingstrein op 30 mei 1981 kort voor Veenendaal Centrum.
  - 9. SLT 2634 als trein 7458 naar Uitgeest ter hoogte van voormalige wachtpost 27 in Rhenen, 31 augustus 2021.
  - 10. Bij Veenendaal West werd veertig jaar na het reactiveren van de Veenendaallijn een grote foto geplaatst van het oude station Veenendaal.
  - 11. NS diesellocc 2455 met een werktrein bij het in aanbouw zijnde station Veenendaal West, 15 februari 1980.



10.



11.

#### EXTRA ONLINE

Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op [www.railhobby.nl/extra-online](http://www.railhobby.nl/extra-online)  
*Gratis voor online en online + print abonnees!*



# EXTRA ONLINE

**Extra online is een gratis service voor all-in en online abonnees.  
Op deze pagina's vindt u extra foto's en informatie.**



**SLT 2457 als trein 7453 Breukelen - Rhenen ter hoogte van de voormalige wachtpost 35 bij De Haar (Overberg), 4 juni 2021.**



Het ging niet altijd goed op de Veenendaallijn. Op 28 juni 1985 reed Mat '54 393 als trein 5930 op de overweg van de Noordelijke Meentsteeg tegen een vrachtwagen.



De schade na de aanrijding op 28 juni 1985 was aanzienlijk.