

Verdwenen en verschenen in Amsterdam

Jos Burgemeester

De grootste verandering sinds de komst van de paardentram



De voorlaatste dag dat lijn 1 het Centraal Station als eindpunt had. Combindo 2067 op de Martelaarsgracht.

dwenen en twee nieuwe verschenen in de stad. Ook op de dag van de opening van de Noord/Zuidlijn (NZL) roerden sceptici en criticasters zich en kregen een podium in de pers. In aanmerking nemende dat de bouwtijd en bouwsom ruimschoots zijn overschreden, blijft boren in slappe grond echter een civieltechnisch hoogstandje, hetgeen ook geldt voor de realisering van de diepe stations in de binnenstad en Oud-Zuid.

Prestatie van formaat

Het resultaat mag er zijn en de techniek heeft zich bewezen. Waren ook de Betuweroute, de HSL-Zuid en de Amsterdamse Stopera niet veel te laat klaar en bovendien vele malen duurder ten opzichte van de eerste begroting die jaren eerder was opgesteld? Dat zijn we al lang vergeten als we vandaag de dag genieten van een opera op het Waterlooplein. Zo mag het over enige tijd ook zijn wanneer we in een kwartier van noord naar zuid onder de stad door kunnen reizen.

Los van de bouwperikelen mag het GVB ruimschoots complimenten in ontvangst nemen bij de prestatie van formaat die geleverd werd om in één etmaal alle relevante reizigersinformatie aan te passen. Bebording op het stationsplein, halteborden (meer dan 1800 stuks!), railkaarten in alle vervoermiddelen, gesproken tekst bij de routeinformatie en meer dan 150 opnieuw in te stellen wissels ten behoeve van de nieuwe lijnvoering van een aantal tramlijnen – alles was piekfijn voor elkaar.

Gegeven het feit dat vernietigend commentaar in het landelijk nieuws in de weken na de opening uitbleef, is de verandering blijkbaar geaccepteerd en maakt het reizende publiek gemakkelijk gebruik van de nieuwe faciliteiten die tram, bus en metro bieden. Daarbij had het GVB zich van te voren al verontschuldigd voor mogelijke verstoringen in de eerste tijd, die zouden kunnen optreden vanwege de onderkende vraagstukken die aangaande de treinbeveiliging nog moesten of moeten worden opgelost. Vooral bij de tram was het even wennen. Het GVB heeft echter niet nagelaten de reiziger ruimschoots van te voren uitgebreid te informeren en wellicht daardoor verliep de overgang voor de reiziger toch heel soepel.

Ga je naar Artis, dan pak je lijn 9. Combindo 2105 nodigt uit tot een bezoek aldaar. Het is nog stil op het Centraal Station als de thematram staat te wachten op het moment van vertrek. Het groene lijnkleurblokje van lijn 9 is verleden tijd.

Op 22 juli werd met ingang van de zomerdienstregeling de hoofdstedelijke Noord/Zuidlijn als metro 52 in dienst genomen, met als gevolg dat het tramnetwerk van het GVB een drastische wijziging onderging. Het vervoerbedrijf refereerde aan de introductie van de paardentram in 1875 en stelde dat sindsdien de oorspronkelijke routes nagenoeg onveranderd zijn gebleven, hetgeen vanaf bovengenoemde mijlpaal rigoureuus zou veranderen!

De vele noord-zuid gerelateerde tramlijnen die via het Damrak en de Nieuwezijds Voorburgwal decennia lang de vertrouwde ruggengraat in het centrum en de verbinding met het Centraal Station vormden zijn gewijzigd en in aantal gereduceerd. Een nieuwe lijnenloop over de buiten de en parallel aan die grachtengordel liggende beide ringen is gerealiseerd, door overstappen op de Noord/ZuidLijn de verbinding met het Centraal Station gegarandeerd. Drie tramlijnen ver-





Links: Hetzelfde geldt voor het rode lijnkleurblokje van lijn 10. Combindo 2019 in de Sarphatistraat bij het Weesperplein. Het Azartplein is nu het eindpunt van lijn 7. Rechts: Lijn 5 vervulde het CS als eindpunt voor de Westergasfabriek. Hier passeert 11G 920 de Prins Hendrikkade om daarna het Stationsplein op te rijden.

Verdwenen trams

Ga je naar Artis, dan pak je lijn 9. Sinds jaar en dag. Sinds dat ik een Mokums kind was. Vanaf het CS via de Dam en de Munt over het Waterlooplein naar de Plantage en uitstappen bij de Hollandse Schouwburg. Dat is op deze manier nu voltooid verleden tijd, want het groene lijnkleurblokje, eigen aan lijn 9, verschijnt niet meer op straat. Evenzo geldt dat voor het rode lijnkleurblokje van lijn 10, dat via het Leidseplein over de ring reed en refereerde aan de allereerste elektrische tramlijn van Amsterdam. De blauwgele lijn 16 waarmee je naar het Concertgebouw ging en verder via de wat deftige De Lairesestraat richting het Haarlemmermeerstation: idem dito. De “hangbuiken” van deze lijn tref je nu op lijn 19 aan, en nog steeds vertrouwd op lijn 24. Afbeeldingen van deze schijnbaar onveranderlijke lijnen die je in je collectie hebt, krijgen ineens een ander karakter!

Verschenen trams

De eerste ontmoeting met een Combindo die op het Stationsplein lijn 11 filmt, doet toch even vreemd aan en ervaar ik als “best bijzonder”. Een nummer dat als het ware nieuw is in het reguliere karakter van een tramlijn in vast dienstverband tussen het CS en het Surinameplein en vage herinneringen oproept aan drieassers op lijn 27 als versterking van lijn 17 naar Osdorp, maar dat is wel heel lang geleden. Lijn 11 is nieuw en het roodgele lijnblokje (horizontaal) past bij de diagonale versie van lijn 2 die de nieuwelijng door de Leidsestraat vergezelt. Hetzelfde geldt voor de eerste keer dat lijn 19 voor de lens verschijnt. Een Aha-Erlebnis – want hier zijn de “hangbuiken” van lijn 16 dus gebleven! Een heel lange tramlijn en een nieuwe lijnkleur op straat. Van Sloterdijk via het Leidseplein en het Weesperplein naar het nog braakliggende eindpunt Diemen Sniep, in zich iets hebbende van zowel lijn 9 als lijn 10. Lijn 19 was een mij onbekend lijnnummer dat ik in die bijna zestig jaar dat de Amsterdamse tram mij bovenmatig boeit zelf nog nimmer had gezien. En dan is zo’n eerste keer als Amsterdamse trammann een belevens, hoe typisch dat wellicht mag klinken.

Lichaamsvreemd

Natuurlijk kun je met lijn 1 via de Leidsestraat

Even wennen: lijn 1 met Combindo 2043 op het Muiderpoortstation naast “Blauwe Wagen” 464.



Combindo 2094, als lijn 9 op het Rokin richting Diemen Sniep, is uitgevoerd als thematram en maakt het publiek attent op de aanstaande wijzigingen van het tramnetwerk. De tekst vermeldt dat “er nieuwe tijden aanbreken voor Amsterdam”.





Ook even wennen: lijn 5 op het nieuwe eindpunt in de Van Hallstraat bij de Westergasfabriek, gereed voor de rit naar Amstelveen.



Lijn 12 vervulde Station Sloterdijk voor het Centraal Station. Het eindpunt Amstelstation bleef hetzelfde.



naar het CS. Al decennia. Kon.... Nu niet meer, want lijn 1 buigt vanuit Osdorp over de vertrouwde route komend voor het Leidseplein af naar rechts en begeeft zich in de richting van het Muiderpoortstation. Geen CS meer en het is even wennen als je de groengele lijn nu op Muiderpoort ziet filmen dat hij naar Osdorp gaat, want op die plek verwachtte je lijn 3. Die passeert echter en rijdt verder naar het Flevopark.

Midden: Lijn 19 kerend op het eindpunt Diemen Sniep op weg naar Station Sloterdijk. 12G 831 toont de lijnkleur van de nieuwe tramlijn.

Onder: Combino 2017 van lijn 1 richting Muiderpoort Station passeert op het Weteringcircuit de toegang tot de Noord/Zuidlijn. Van de ringlijnen via de Weteringschans en de Ceintuurbaan kan op deze wijze worden overgestapt op de nieuwe metrolijn 52 richting CS (en Noord dan wel Zuid). Hier de nieuwe halte Vijzelgracht.



Links: Een knappe prestatie van het GVB: de aanpassing van de reizigersinformatie op onder meer het Stationsplein was een krachtproef die binnen de gestelde tijd voor aanvang van de nieuwe dienstregeling werd voltooid. Rechts: Door het GVB werd het publiek op allerlei manieren opmerzaam gemaakt op de aanpassingen van het ov-netwerk.

Even wennen. Hetzelfde geldt voor de lange lijn 5 die nu ook vanuit Amstelveen niet meer CS in de filmkast heeft, maar via een deel van de route van lijn 10 in de Staatsliedenbuurt belandt op het eindpunt dat in een eerder tijdperk Van Hallstraat heette, maar nu als Westergasfabriek wordt aangegeven.

Lijn 12 en 14 op het Stationsplein doen ook de eerste keer als lichaamsvreemd eiwit aan. Lijn 11 en 12 tref je nu in de Leidsestraat, lijn 14 verschijnt op het Damrak in een mooi nummerrijtje van 4, 14, 24 als de huidige Damraklijnen. De lijnwijzigingen hadden ook een verandering

van de remisetoedeling ten gevolg. Lijn 7 wordt gereden vanuit de remise Havenstraat in plaats vanuit de Lekstraat. Ook de nieuwe lijn 19 rijdt vanuit de Havenstraat, waar nu de volgende lijnen zijn ondergebracht: 1,2,5,7,11,13,17,19,24. Vanuit de remise Lekstraat worden de lijnen 3,4,12 en 14 geëxploiteerd en vanuit Zeeburg rijdt lijn 26.

Uiteraard is er naast verandering ook continuïteit. Slechts één voorbeeld is lijn 24, die stocijns naar Zuid rijdt over de route die zij vanaf het allereerste begin volgde en in de recente jaren slechts één keer een beetje verlengd is aan de

zijde van het Olympisch Stadion – en wel naar de VU. Het vertrouwde hoeft hier echter niet uitputtend benoemd te worden.

Voor de geïnteresseerden vielen aardige thema's te fotograferen, zo rond het genoemde verdwijnen en verschijnen bij de indienststelling van de NZL. Een impressie in wat beelden. Oud en Nieuw dus, bij de Amsterdamse tram. ▲

Een overzicht van het nieuwe tramnetwerk is reeds eerder weergegeven in RM 356 op bladzijde 14.

Alle foto's van de oude situatie: 20 juli 2018; alle foto's van de nieuwe situatie: 22 juli 2018 Enneke en Jos Burgemeester

Naast verdwenen, verschenen en veranderd bleef er ook het nodige vertrouwd, zoals lijn 24. 12G 819 op de Munt richting Centraal Station.

