

Tram terug in de Weimarstraat



Van herinnering tot toekomstbeeld

In deze brochure staat een plan om een toeristische tramlijn door de Weimarstraat aan te leggen. Deze lijn biedt verschillende perspectieven:

- Verbetering van het openbaar vervoer naar en in de Weimarstraat.
- Het aantrekkelijker maken van de Weimarstraat, zowel voor de winkeliers als het winkelend publiek, waardoor de aftakeling een halt wordt toegeroepen.
- Een overzichtelijkere omgeving, doordat de Weimarstraat autovrij wordt.
- Een beter milieu, doordat het autoverkeer plaats maakt voor het tramverkeer.
- Het vergroten van de veiligheid voor fietsers, die alleen op kruispunten nog met het autoverkeer te maken krijgen.

Er zijn echter nog meer goede vooruitzichten te bedenken. Misschien biedt een dergelijke tramlijn wel een goed praktijkadres voor technici in opleiding – om maar een voorbeeld te noemen.

Deze folder heb ik echter vooral gemaakt om mijn gedachten op deze plezierige wijze vorm te geven. Als dit werkje door de lezer niet alleen maar als een ietwat uit de hand gelopen dagdromerij wordt gezien, maar tevens als een actief meedenken over de toekomst van de Weimarstraat, is dat mooi meegenomen.

Eduard Bekker, september 1996



Tot december 1963 was de Weimarstraat het domein van de tramlijnen 2 en 5. Deze tramstellen waren altijd afgeladen. Ze genoten grote populariteit bij het winkelend publiek.

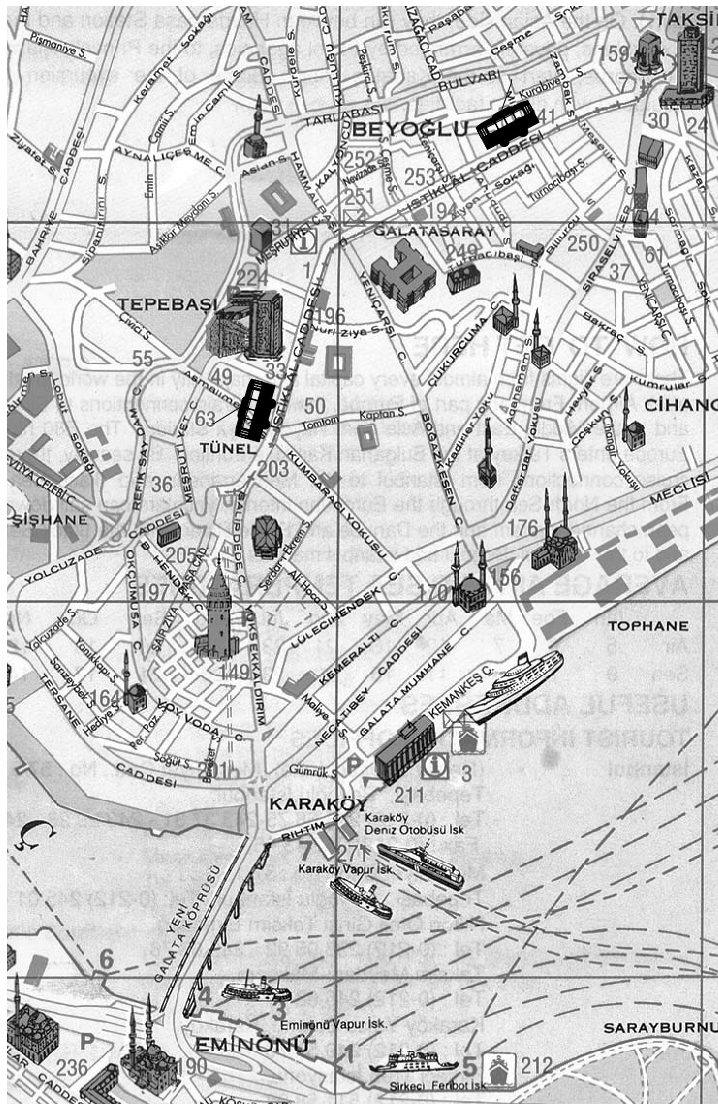
“Vroeger, toen tram 2 en 5 er nog reden, toen was het pas een straat!”, merkte een winkelier op in een interview met Cees Grimbergen in de Vrij Nederland van 16 januari 1988.

Op dit moment is de Weimarstraat niet meer die populaire winkelstraat van de jaren '60. Veel winkeliers zijn weggetrokken. Op sommige stukken staan de winkelpanden leeg en maakt de straat een verwaarloosde indruk.

De fietsroute, die fietsers een veilige doortocht naar de binnenstad zou moeten garanderen, is allesbehalve veilig: midden op de kruising met de Franklinstraat bijvoorbeeld moet je de Weimarstraat schuin oversteken, zoals op deze foto is te zien.

En dit is nog maar één voorbeeld.



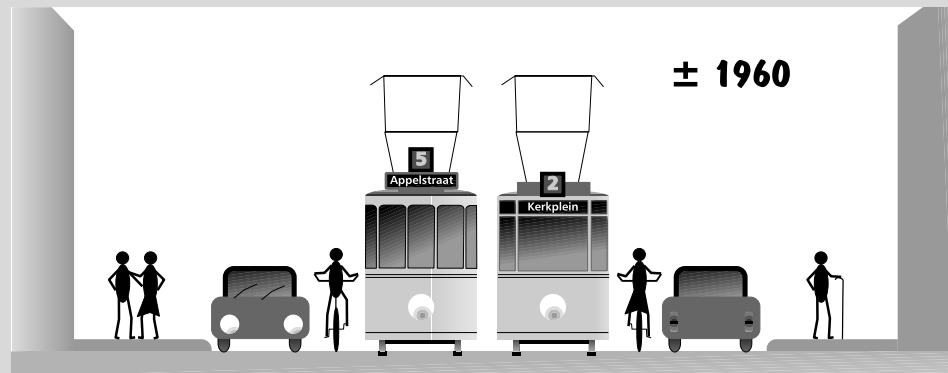


In Istanboel heeft men met succes een winkelstraat in de 'sjieke' wijk Beyoğlu aantrekkelijker gemaakt door deze af te sluiten voor autoverkeer en er op enkelspoor een museumtramlijn doorheen te laten rijden. De tram rijdt een normale dienst en de kaartjes zijn niet duur. De eindpunten zijn verkeersknooppunten en daarom is het eigenlijk geen echte museumlijn meer: iedereen maakt er gebruik van en de wagens zijn dan ook vaak stampvol. De oude karretjes blijken tegen hun intensieve gebruik opgewassen. Niet verwonderlijk: ook in Lissabon rijden trams van meer dan 60 jaar oud nog normale normale diensten!

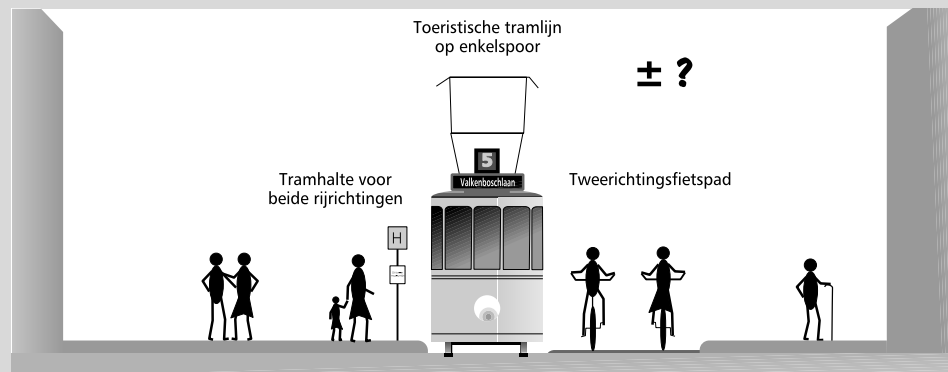
Ook in de Weimarstraat zou de terugkeer van de tram veel kunnen betekenen. De oude situatie was echter verre van ideaal, zoals je op deze foto kunt zien: zo bleef er tussen de trambaan en de geparkeerde auto's nauwelijks nog ruimte over voor de fietsers.

De beste oplossing zou die van Istanboel kunnen zijn: een totaal verbod voor auto's op de tijden dat de winkels zijn geopend, zodat de straat het karakter van een wandelboulevard krijgt. Het maakt de straat tevens ruimer en overzichtelijker.



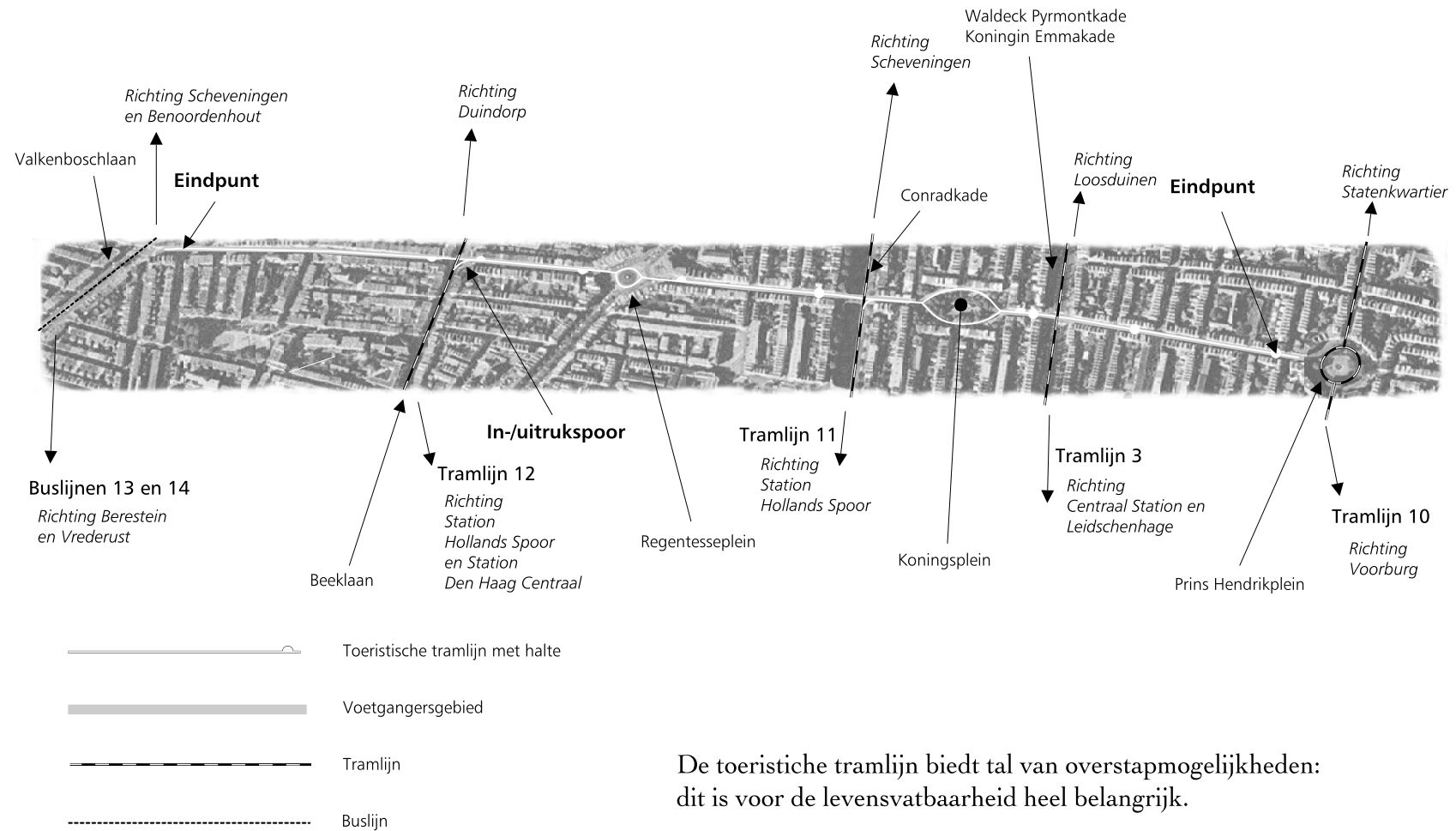


Tot 1963 was het voor fietsers een hachelijke zaak om door de Weimarstraat te fietsen. Er was nauwelijks ruimte voor hen uitgespaard. (zie bovenste tekening).

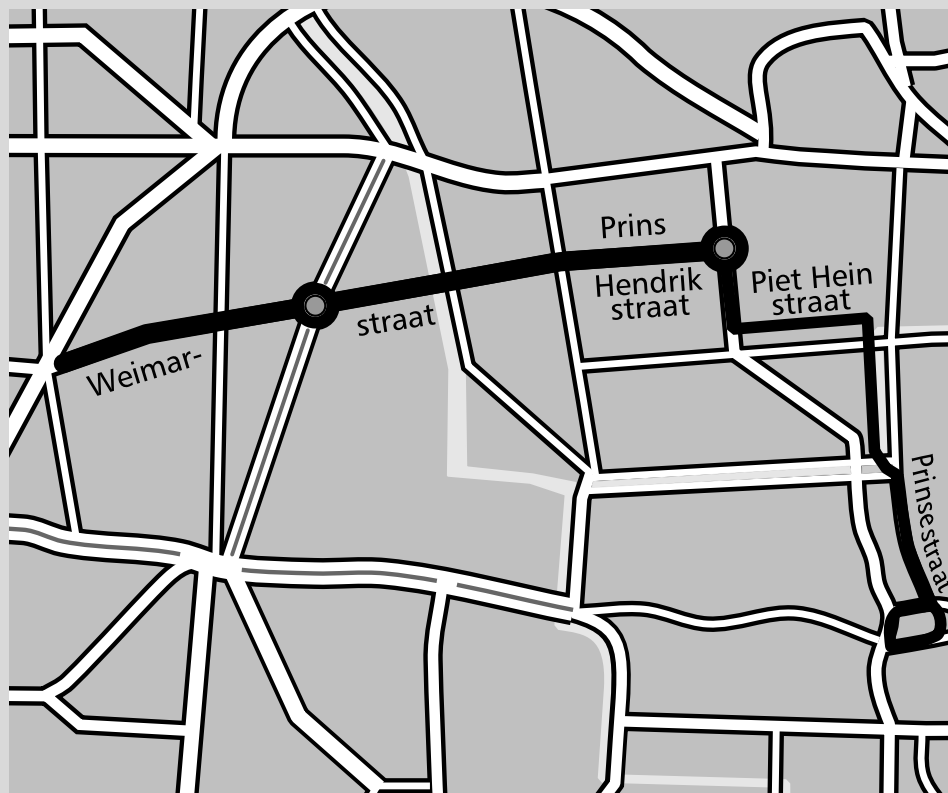


De oude tramstellen hebben echter deuren aan beide zijden. Het is dus mogelijk in geval van enkelspoor voor beide rijrichtingen aan dezelfde zijde in- en uit te stappen.

Aan de andere zijde van het tramspoor is het dus mogelijk om een tweerichtingsfietspad aan te leggen zonder dat de tramreizigers problemen hebben bij het in- en uitstappen.



De toeristische tramlijn biedt tal van overstapmogelijkheden: dit is voor de levensvatbaarheid heel belangrijk.



Nòg beter zou het zijn om de tram via de Prins Hendrikstraat, Zoutmanstraat (autovrij gemaakt), Piet Heinstraat (idem), Toussaintkade (idem) en Prinsestraat (idem) door te trekken naar het Kerkplein (tot in 1963 het eindpunt van de 'oude' tramlijn 2).

Bij deze verlenging dringt de lijn door tot hartje centrum, wat hem een stuk aantrekkelijker maakt voor het toerisme èn het reguliere vervoer van mensen uit de Regentessebuurt.

Dit verhaal is ontstaan nadat ik Istanboel en Lissabon had bezocht. Vervolgens heb ik een oude jongensdroom verwezenlijkt - althans op papier.

De genoegens van een thuiscomputer met een paar gedegen DTP-programma's maakten dit mogelijk. Hopelijk zullen de 'wijze' mannen en vrouwen die de plannen maken en de beslissingen nemen ooit de conclusie trekken dat de toekomst niet aan de auto is, maar aan goed en aantrekkelijk openbaar vervoer. Dit is mooi te combineren met het gegeven dat de jaren '50 en '60 eigenlijk zo slecht nog niet waren...



Tekst, samenstelling en infographic's:

Luchtfoto op pagina 8:

Foto's tramlijnen 2 en 5

Foto's op pagina 4 en 5

Eduard Bekker

Citydisk/Fotoview/Robas

Gemeentearchief Den Haag

Eduard Bekker

Gebruikte apparatuur:

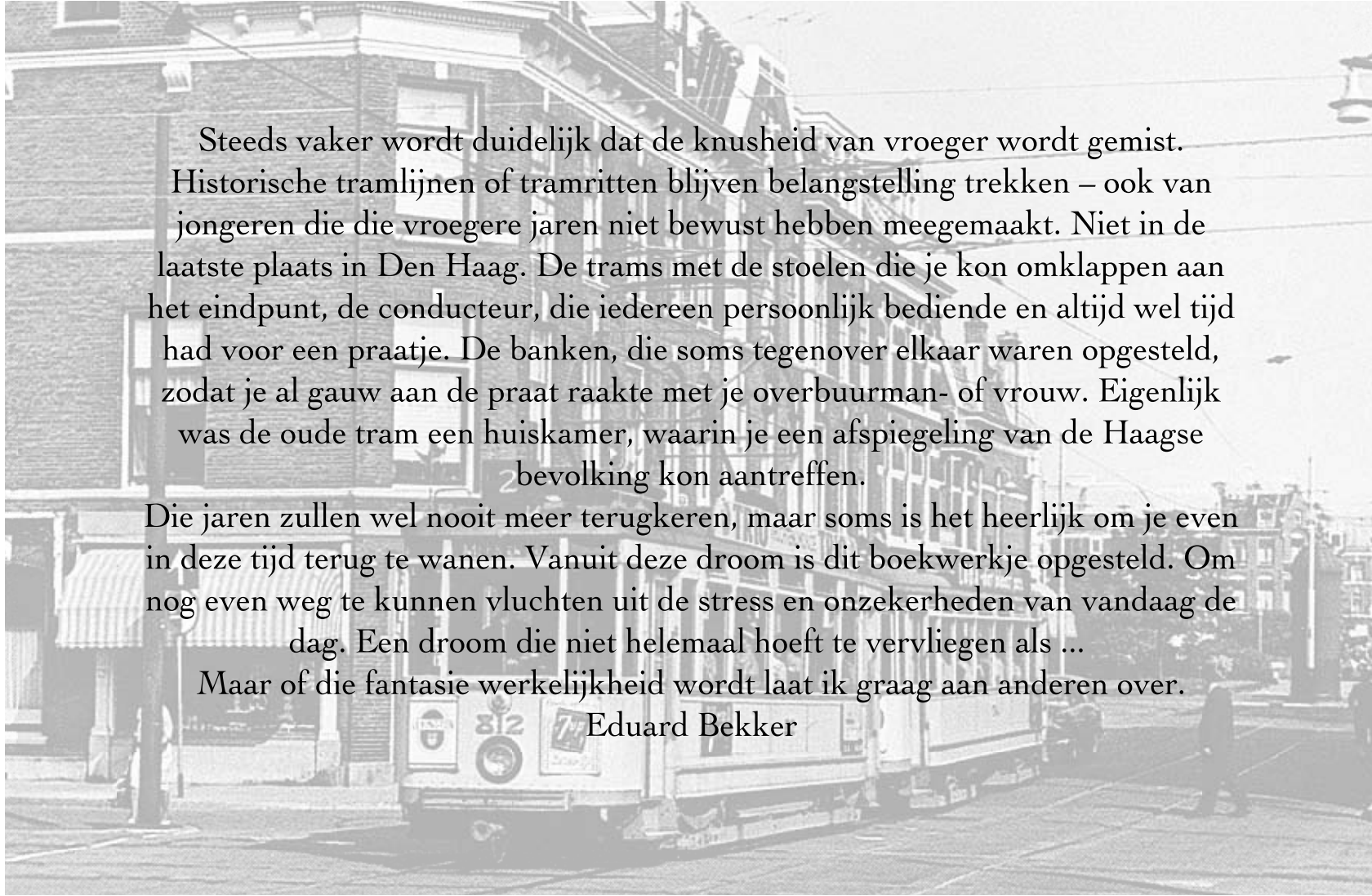
Gebruikte software

Acorn RISCpc 603, Mac Power PC, Agfa Arcus II Scanner, HP Laserprinter

Publisher (opmaak), Artworks (infographic's), Photoshop (fotobewerking)

© Eduard Bekker 1996

Niets uit deze uitgave mag worden gedupliceerd of gepubliceerd
zonder voorafgaande toestemming van de schrijver.

A black and white photograph of a street scene in The Hague, featuring a tram and historic buildings. The tram is in the foreground, moving along the street. The buildings are multi-story and have a classic European architectural style. The text is overlaid on the image, providing a nostalgic description of the tram experience.

Steeds vaker wordt duidelijk dat de knusheid van vroeger wordt gemist. Historische tramlijnen of tramritten blijven belangstelling trekken – ook van jongeren die die vroegere jaren niet bewust hebben meegemaakt. Niet in de laatste plaats in Den Haag. De trams met de stoelen die je kon omklappen aan het eindpunt, de conducteur, die iedereen persoonlijk bediende en altijd wel tijd had voor een praatje. De banken, die soms tegenover elkaar waren opgesteld, zodat je al gauw aan de praat raakte met je overbuurman- of vrouw. Eigenlijk was de oude tram een huiskamer, waarin je een afspiegeling van de Haagse bevolking kon aantreffen.

Die jaren zullen wel nooit meer terugkeren, maar soms is het heerlijk om je even in deze tijd terug te wanen. Vanuit deze droom is dit boekwerkje opgesteld. Om nog even weg te kunnen vluchten uit de stress en onzekerheden van vandaag de dag. Een droom die niet helemaal hoeft te vervliegen als ...

Maar of die fantasie werkelijkheid wordt laat ik graag aan anderen over.

Eduard Bekker