

# Noord/Zuidlijn is bijna klaar, maar blijft een halfbakken product

Amsterdam heeft € 2,5 mrd gestoken in een lijn van niets naar nergens

Coen Teulings

Op 22 juli is het dan eindelijk zover: de Noord/Zuidlijn gaat rijden. Onze verwachtingen worden zorgvuldig getemperd. De eerste tijd moeten we rekening houden met storingen en vertragingen. Tegelijkertijd gaat ook de rest van het Amsterdamse openbaar vervoer op de schop. Op dit historische moment is het aardig terug te kijken naar de geschiedenis van de planvorming van het Amsterdamse metronet.

Het eerste serieuze plan werd vastgesteld in 1968. Het bijgaande kaartje, dat destijds huis aan huis werd verspreid, laat het metronet zien zoals het gemeentebestuur dat toen voor ogen stond. Er werden vier lijnen gepland. De Oostlijn, van het Centraal Station naar de Bijlmer, zou als eerste worden aangelegd. Het hele plan zou rond het jaar 2000 zijn afgerond, verwachtte de gemeente.

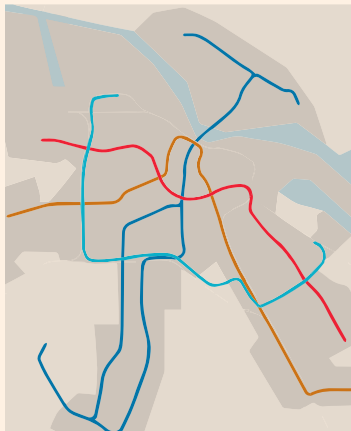
Deze geschiedenis leert ons twee belangrijke lessen. Allereerst: de tijdsplanning was veel te optimistisch. De aanleg ging dan ook niet zonder of slag of stoot. De bouw van de Oostlijn leidde tot de metrorellen in de Nieuwmarktbuurt; de inrichting van metrostation Nieuwmarkt is nog steeds een monument voor deze opstand. Mede door die politieke controverse heeft het allemaal veel langer geduurd dan inder tijd gedacht. De tweede les: het olifantengeheugen van het planvormingsproces. Het kaartje is inmiddels vijftig jaar oud. Ondanks de grote politieke turbulentie zijn veel trajecten nagenoeg volgens het plan uit 1968 gerealiseerd. Van de geplande vier lijnen ontbreekt alleen nog ieder spoor van de lijn over de binnenring.

Dat valt des te meer op omdat de Nieuwmarktrelen voor de gemeente een traumatische ervaring zijn geweest. Die hebben geleid tot een volledige omkering van de visie van het stadsbestuur. Grote doorbraken waren voortaan taboe. 'De fijnmazigheid van het stedelijk weefsel' was de nieuwe slogan waarmee de stad werd gezien. Het metrotrauma zat zo diep dat in 1990 de nieuwe Amstelveenlijn geen metro, maar sneltram moest worden genoemd. Op stations van de oude Oostlijn werden de bordjes 'metro' vervangen door 'metro/sneltram', om bij Amsterdam-



ILLUSTRATIE: HEIN DE KORT VOOR HET FINANCIËELE DAGBLAD

## Plan metro Amsterdam 1968



mers iedere gedachte de kop in te drukken dat de Amstelveenlijn een tweede metro was. Om sneltram te mogen zijn, moesten de treinstellen 30 cm smaller zijn.

Vanuit hetzelfde idee werd ook de Ringlijn, die in 1997 werd geopend, als sneltram ontworpen. Technisch gezien was daar geen enkele reden voor, maar het metrotrauma maakte dit politiek noodzakelijk. De smalle sneltrams konden de grote vervoersvraag op deze lijn echter niet aan, zodat later de perrons van de stations langs de westelijke ringdijk werden afgezaagd, en alsnog de bredere metrostellen konden worden ingezet.

Is het deze historie? Of ligt het aan het Amsterdamse geldgebrek tijdens grote financiële crises? Wat de reden ook is, het besluit om de Noord/Zuidlijn niet door te trekken naar Buitenveldert, Amstelveen en Schiphol — zoals gepland in 1968 — is onbegrijpelijk. Juist daar ligt de grote vervoerswaarde. De Noord/Zuidlijn is ontworpen voor langere afstanden: stations liggen diep onder de grond en de afstand tussen haltes is groot. In- en uitstappen kost tijd, maar het reizen zelf gaat

door het geringe aantal haltes juist erg snel. Daar past niet in dat op Station Zuid moet worden overstapt op sneltram 51. Reizigers hebben een enorme weerzin tegen overstappen. Als een overstap nodig is, zoeken velen een alternatief. Het gebruik van de Noord/Zuidlijn wordt hierdoor ernstig beperkt, nog afgezien van de belasting van de perroncapaciteit op het toch al drukke Station Zuid.

Zoals het nu gaat heeft Amsterdam € 2,5 mrd gestoken in een lijn van niets naar nergens: een rechtgetrokken tracé van tram 24, met extra stations bij de RAI en in Amsterdam Noord. Dat rechtvaardigt geen miljardeninvestering. Trek dus maar een paar honderd miljoen extra uit om de Noord/Zuidlijn als metro door te laten rijden naar het echte zuiden. Een mooi punt voor de collegeonderhandelingen.

Coen Teulings is hoogleraar aan de Universiteit Utrecht. Hij gaat geregeld een bijdrage leveren aan de opiniepagina van het FD.

