



## PREMIUM

Gerard van Buuren en Remy den Hartog beplakken de tram met folie, voorzien van opdruk. © William Hoogteyling

# Tramfanaat Gerard (69) neemt met weemoed afscheid van hogevloertrams: 'Onvoldoende gevoel voor cultureel erfgoed'

Gerard van Buuren (69) uit IJsselstein groeide als geboren Rotterdammer op met trams in het straatbeeld. Het is een van de vele redenen waarom hij de laatste rit van de hogevloertram vandaag in IJsselstein niet onopgemerkt voorbij wil laten gaan.

Peter Bekkering 29-05-20, 11:52

# Elke tram had een uniek nummer en ik hield in een schriftje bij welke nummers ik had zien rijden

Gerard van Buuren

Al op jonge leeftijd ontwikkelde Van Buuren een fascinatie voor trams: „Ik herinner me hoe ik met de tram naar mijn oma ging. 's Avonds hing er vaak een bruin velours gordijntje om de bestuurderscabine en ik wilde er natuurlijk altijd achter kijken.”

Op 11-jarige leeftijd besloot hij een keer te gaan kijken bij de centrale werkplaats in Rotterdam. „Ik zag toen hoe een tram werd opgetild door een grote hijskraan en hoorde dat die tram zou worden gesloopt.” De tramliefde ging ver: „Elke tram had een uniek nummer en ik hield in een schriftje bij welke nummers ik had zien rijden.”

## Diploma

De liefde kreeg een nieuwe impuls toen Van Buuren eind jaren 90 werd gevraagd als bestuurslid van de Stichting RoMeO, die tot doel heeft de geschiedenis van het openbaar vervoer in en rond Rotterdam levend te houden. Maar het zou nog mooier worden: in 2007 besloot de RET dat niet alleen oud-trambestuurders museale trams mochten rijden, maar ook 'buitenstaanders'. Van Buuren zag zijn kans schoon, haalde zijn diploma 'trambestuurder' en in 2008 maakte hij zijn eerste rit: “Dat was wel een heel bijzonder en spannend moment.” Sindsdien rijdt hij in het seizoen wekelijks een dag op een Rotterdamse tram. Later kwam daar ook een wekelijkse rit in Den Haag bij en een nagenoeg tweewekelijkse in Amsterdam.

In 1982 kwam Van Buuren in IJsselstein wonen. De voorbereidingen voor de tram waren nog in volle gang, herinnert hij zich. De tram zou pas op 14 december 1985 voor het eerst rijden. De eindhalte was toen nog Achterveld. Pas op 2 juli 2000 kwamen er nieuwe haltes: Binnenstad en de nieuwe eindhalte IJsselstein-Zuid in de nieuwbouwwijk Zenderpark.

## Primeur

# Vroeger werd de tram gezien als een ouderwets, oubollig vervoermiddel

Van Buuren wijst erop dat de tram om meerdere redenen bijzonder is. „Allereerst omdat de stad Utrecht van 1939 tot 1983 geen tram had in het straatbeeld en het voor Nieuwegein en IJsselstein zelfs een primeur was. Daarnaast is het bijzonder dat er maar liefst vier concessiehouders geweest zijn in de afgelopen 35 jaar: WestNederland, Midnet, Connexxion en Qbuzz, de huidige concessiehouder.” Hij wijst ook op het veranderende imago van de tram: „Vroeger werd de tram gezien als een ouderwets, oubollig vervoermiddel. Nu, met als voorbeeld de tram zoals die nu rijdt naar de Uithof, heeft de tram juist een modern imago.”

Toen Van Buuren hoorde dat de hogevloertrams zouden verdwijnen om plaats te maken voor de nieuwe, moderne lagevloertrams die na de zomer gaan rijden, nam hij contact op met Arthur Staal, voorzitter van de Tramweg-Stichting. Die wilde graag twee sneltrams van de sloop redden. De provincie Utrecht, eigenaar van materieel en rails, was echter onverbiddelijk: de sneltrams moesten naar de sloop. „Er was onvoldoende gevoel voor dit stuk cultureel erfgoed. Hopelijk kan de politiek dit tij nog keren.”

Van Buuren wil nu dat vandaag iedereen in IJsselstein en Nieuwegein nog eenmaal geniet van de hogevloertrams die de reizigers bijna 35 jaar trouw hebben gediend. Daarom beplakte hij gisteravond samen met Remy den Hartog de kop van een van de sneltrams met rood-witte folie en de tekst 'Afscheid SIG trams Nieuwegein IJsselstein 29 mei 2020'. De tram rijdt vandaag de hele dag op het traject. Van Buuren hoopt dat er de nodige IJsselsteiners zijn die zo de laatste eer aan een bijzondere tram kunnen bewijzen.