

7 BUITENLIJN DEN HAAG – RIJSWIJK – VOORBURG, LIJN I³, 1931-1963

7.1 HISTORISCH OVERZICHT

- 7 februari 1923 begin exploitatie als Lokaaldienst vanuit remise 's-Gravenmade: Den Haag Huygensplein – Rijswijk Prinsesselaan/Oranjelaan;
- 14 april 1927 verlenging: vanaf Rijswijkseplein naar Plein via Zieken, Spui, Hofweg, Vijverdam, Lange Vijverberg, Korte Vijverberg (terug: Lange Houtstraat, Tournooiveld);
- 4 maart 1931 verlenging: in Rijswijk vanaf Haagweg naar Cromvlietkade via Geestbrugweg;
- 12 juni 1933 tijdelijke inkorting: vanaf Plein tot voor de Geestbrug (Penninglaan);
- 28 oktober 1933 verlenging naar Voorburg: vanaf Penninglaan naar Prinses Mariannelaan (Laan van Middenburg);
- 16 maart 1934 verlenging: vanaf Prinses Mariannelaan naar station Voorburg;
- 5 augustus 1940 inkorting: vanuit Voorburg tot Den Haag Turfmarkt;
- 17 november 1944 lijn tijdelijk opgeheven wegens stroomgebrek;
- 11 juni 1945 weer ingesteld: Den Haag Turfmarkt – station Voorburg;
- 1 maart vanaf 10.00 uur en 2 maart 1947 gehele dag: stremming wegens zeer zware sneeuwval;
- 21 oktober 1963 lijnnummer I³ gewijzigd in 36 en invoering PCC-cars;
- 22 mei 1966 lijn 36 opgeheven, instelling nieuwe lijn 10³ Statenkwartier – station Voorburg.

7.2 TOTSTANDKOMING, LOOP EN AANLEG VAN DE LIJN

Rond de Prinses Mariannelaan in Voorburg kwam, ook al in de Eerste Wereldoorlog, langzamerhand een nieuwe woonwijk tot stand. Daarom werd in de Voorburgse gemeenteraad op 24 augustus 1928 het voorstel gedaan de mogelijkheden te bezien om de op 7 februari 1923 ingestelde Lokaaldienst Den Haag Huygensplein – Rijswijk Oranjelaan van de HTM, die versterkingsdienst was van de Delftlijn tussen Den Haag en Rijswijk, te verlengen naar Voorburg. Hierop trad de gemeente in onderhandeling met de (GB)HTM, met als resultaat dat in maart 1930 de ontwerpteekeningen voor een lijn naar Voorburg ge-



Het enkelspoor in Oranjelaan te Rijswijk van de eindpuntlus voor de Lokaaldienst Den Haag – Rijswijk tijdens proefrit met een motorwagen serie 1-6, januari 1923.

FOTOGRAAF ONBEKEND, VERZ. SHTM

reed waren. Door de HTM was toen al aan de minister van Verkeer en Waterstaat, P.J. Reymer, uitbreiding van de concessie van 21 april 1920 gevraagd voor het verlengen van de Lokaaldienst naar Voorburg station en daarmee ook naar het centrum van die plaats. Op 23 mei 1930 werd deze door de minister verleend. Op 5 december 1928 had de HTM vergunning bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) aangevraagd

op basis van de vergunning van dit college voor de Delftlijn van 2 mei 1921. Deze vergunning werd door dit college uiteindelijk verleend bij beschikking no. 64 van 26 januari 1931 bij brief van 10 februari 1931. Hiermee was de weg vrij voor de totstandkoming van de Voorburgse lijn als derde buitenlijn van de HTM. Na vergeefse pogingen van de HTM vanaf 1907 om met een elektrische tramlijn (lijn 7 en later lijn 18) via



Motorwagen 65 op eindpunt Plein rijdend op de Lokaaldienst Den Haag – Rijswijk Oranjelaan met erop rood bordje met witte tekst 'Rijswijk' vanaf 12 april 1925 toegepast, later met 'Rijswijk – Den Haag v.v.'. Voor de 65 staan de bestuurder en conducteur Olie, 1927.

FOTOGRAAF ONBEKEND, VERZ. J. BLOK

de Koningin Wilhelminalaan naar Voorburg te komen, zou het de HTM dan via een andere route alsnog gaan lukken. Om de tramlijn bij Voorburg station te krijgen moest de uit 1891 stammende Geestbrug als ophaalbrug worden vervangen door een hoger gelegen (beweegbare) basculebrug, die geen bovenleiding zou krijgen. De Voorburgse lijn is dan ook in drie fasen gerealiseerd..

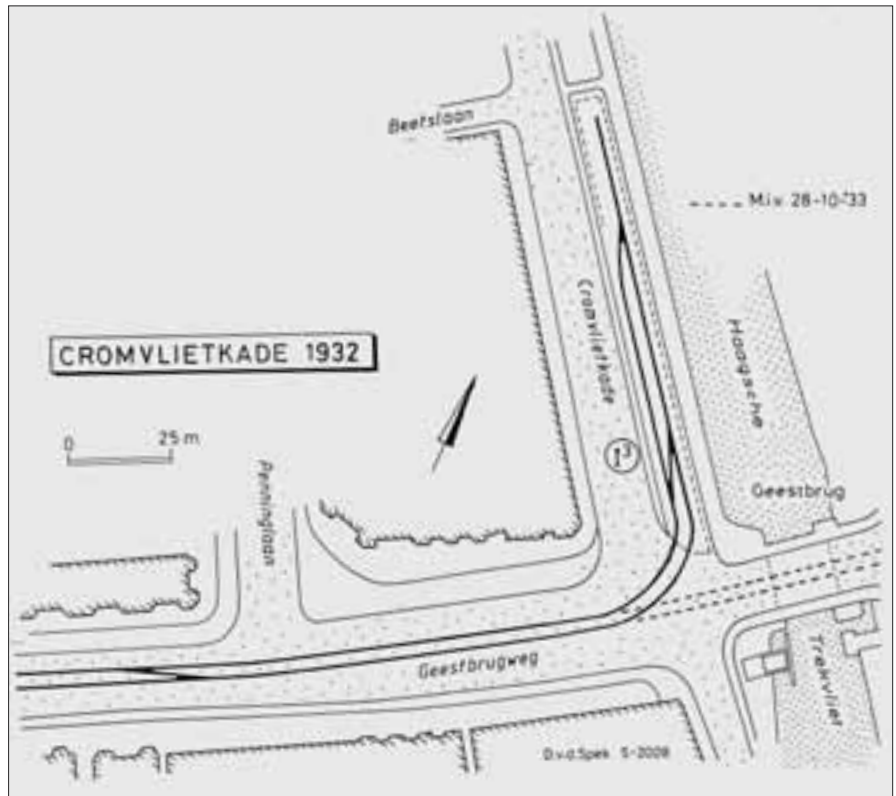
7.2.1 TRACÉ VAN DE LIJN

De Voorburgse lijn liep vanaf de Delftlijn van de Haagweg te Rijswijk via Geestbrugweg, Geestbrug en Prinses Mariannelaan. Via een lange lus door de Laan van Middenburg en Westeinde werd eindpunt station Voorburg bereikt en daarna weer naar de Prinses Mariannelaan. De lijn liep vanuit Den Haag tot Rijswijk vanaf het Plein via Lange Houtstraat en Tournooiveld (terug Korte Vijverberg), Lange Vijverberg, Vijverdam, Buitenhof, Hofweg, Spui, Zieken, Rijswijkseplein en Rijswijkseweg naar de Haagweg in Rijswijk.

Haltes

Na voltooiing van de Voorburgse lijn als derde buitenlijn van de HTM op 16 maart 1934 waren de haltes vanaf het Plein in Den Haag: in Den Haag Plaats, Spui, Rijswijkseplein, Draaistraat, Wenckebachstraat en Broeksloot, in Rijswijk Herenstraat, Leeuwendaallaan vanaf 24 april 1931, en Cromvlietkade en in Voorburg Binckhorstlaan vanaf 28 oktober 1933, Klein Arentsburgstraat per 1 november 1933 en Laan van Middenburg.

In 1963 waren de haltes tussen de eindpunten Turfmarkt in Den Haag en Voorburg station: Kalvermarkt en Spui (alleen richting Den Haag), Rijswijkseplein, Draaistraat, Wenckebachstraat, Broeksloot, Herenstraat, Bilderdijklaan, Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg, Westeinde (richting Voorburg) en Westenburgstraat (richting Den Haag).



Kopeindpunt op Cromvlietkade in Rijswijk dat van 4 maart 1931 t/m 11 juni 1933 is gebruikt. Tijdens de bouw van een nieuwe Geestbrug werd van 12 juni t/m 27 oktober 1933 koptgemaakt op de Geestbrugweg via het overloopwissel bij Penninglaan, daarna volgde verlenging naar Voorburg. TEKENING: D. VAN DER SPEK

7.2.2 AANLEG EN OPENING VAN DE LIJN

De eerste fase van de aanleg van de lijn was in 1930 met de aanleg van sporen over de Geestbrugweg naar de Cromvlietkade, waar een tijdelijk kopeindpunt met een overloopwissel en een wissel kwam. Zodoende kon daar de motorwagen om de aanhangwagen heen rijden en kon dus koptgemaakt worden. Op 4 maart 1931 werd de Lokaaldienst als eerste stap verlengd naar dit eindpunt. De bouw van de nieuwe Geestbrug was op 12 juni 1933 zover gevorderd, dat de lijn iets moest worden ingekort tot de Penninglaan om de aanleg van de oprit naar de nieuwe hogere Geestbrug mogelijk te maken. Hier kwam tijdelijk een kopeindpunt, echter met één wissel, zodat koptgemaakt moest worden met een wisselaanhangwagen. Dit be-

tekent dat na aankomst van een tramstel op het eindpunt de motorwagen de aanhangwagen die daar door het vorige tramstel was achtergelaten, aankoppelde en na opgereden te zijn, zijn aanhangwagen achterliet voor het volgende tramstel.

De gemeente Voorburg stuurde op 2 augustus 1933 nog een brief aan HTM en GS dat zij vanwege de zo toegenomen verkeersdrukte de geplande keerlus niet meer bij het station wilde maar een kopeindpunt op de Prinses Mariannelaan. Als antwoord van GS kreeg de gemeente dat de tijd voor bezwaren al 2,5 jaar voorbij was!

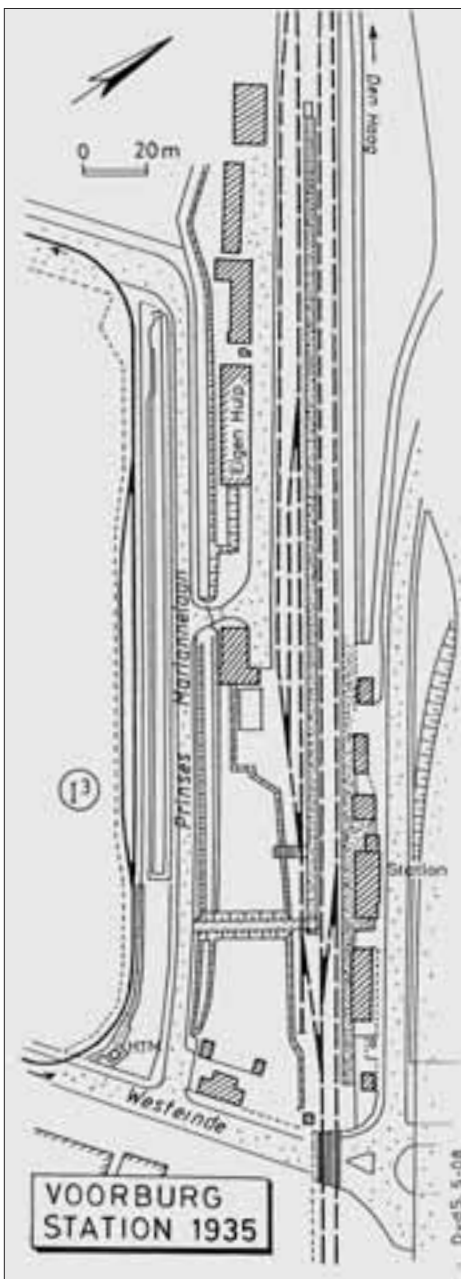
Op 28 oktober 1933 trok de GBHTM zonder feestelijk vertoon Voorburg binnen, toen de Lokaaldienst over de nieuwe Geestbrug en de Prinses Mariannelaan werd verlengd om op die laan



Lijnkaart van de Voorburgse lijn uit 1963 met dertien haltes, waarvan twee in één richting, tussen Den Haag Turfmarkt en Voorburg station. VERZ. J. BLOK



Eindpunt aan de Cromvlietkade met tramstel 2+764. Nadat de Geestbrug als ophaalbrug was vervangen door een basculebrug, verviel dit eindpunt en werd de Voorburgse lijn verlengd naar Voorburg, 10 juni 1932. FOTO: F.F.C. BRUYNING



Eindpunt Voorburg station met grote lus via Laan van Middenburg, Westeinde en Pr. Mariannelaan, dat op 16 maart 1934 in gebruik werd genomen. De eind- en beginhalte bevond zich in de boog direct na het Westeinde.

TEKENING: D. VAN DER SPEK

bij het overloopwissel bij de Laan van Middenburg een tijdelijk kop-eindpunt te krijgen. Ook hier werd een wisselaanhangwagen gebruikt.

Het einddoel Voorburg station werd pas op donderdag 15 maart 1934 bereikt door de officiële openingsrit met de pas geschilderde motorwaggen 63, die om 16.00 uur van het Plein vertrok. De uitnodiging ervoor

werd op 10 maart 1934 verstuurd met als laatste zinnen: "Uw tegenwoordigheid bij deze eersten rit over de voltooide aftakking naar Voorburg van onze interlocale Delftschen lijn zal door ons op hoogen prijs worden gesteld". Tijdens deze openingsrit werd halt gehouden bij de nieuwe Geestbrug om de passagiers gelegenheid te geven deze te bekijken. Dit gebeurde ook op het nieuwe eindpunt, waar een houten wachthuis van pitchpine was neergezet. Na vertrek van dit eindpunt vond in hotel Leeuwendaal, op de hoek van de Haagweg en de Geestbrugweg, *De thee plaats* en werden toespraken gehouden. Ook HTM-directeur ir. P.M. Montijn sprak en zei dat deze lijn waarschijnlijk wel het sluitstuk van de HTM zou zijn. Zoals in hoofdstuk 5 over de Leidse lijn al was te lezen, wilde de HTM in 1927 in Leiden haar buitenlijn al niet meer verlengen naar het in 1922 geplande eindpunt Spanjaardsbrug. Na de openstelling van de Voorburgse lijn is er hoe dan ook geen meter HTM-buitenlijn meer bijgekomen.

7.3 VOEDING EN BOVENLEIDING VAN DE LIJN

De voeding van de Voorburgse lijn gebeurde op dezelfde manier en vanaf dezelfde plaatsen als van de Delftlijn. Bij de Geestbrug waren voor de doorverbinding onder het water van de Trekvliet door zogenoemde *waterkabels* voor de plus en de min met een doorsnede van elk 500 mm². Voor de informatie over de voeding wordt verwezen naar de behandeling van dit onderwerp in onderdeel 6.3.1, dat begint op pagina 276.



Eindpunt Voorburg station met houten wachthuis, haltebord type 'Koekblik' en tramstel 4+904 met op achtergrond Westeinde, 28 mei 1946. FOTO: D. RENES

De bovenleiding was, evenals op de andere buitenlijnen, uitgevoerd in kettingophanging aan betonnen masten. Aangezien tussen de Haagweg en Voorburg station over de Geestbrugweg in Rijswijk en de Prinses Mariannelaan in Voorburg de sporen midden op de rijbaan kwamen te liggen, stonden de masten aan beide zijden van de rijbaan. Alleen op het eindpunt stonden tussen het doorgaande spoor en het opstelspoor drie *centrale masten.*, dat wil zeggen tussen de sporen. Boven de twee overloopwissels tussen Rijswijk en Voorburg station zaten geen lijnonderbrekers met schakelaars, waardoor op dit traject geen enkelspoor kon worden geschakeld. Wel kon er via de overloopwissels enkelspoor worden gereden.

7.4 SEINEN LANGS DE LIJN

Op de kruising Haagweg/Herenstraat/Geestbrugweg waren seinen aangebracht om het tramverkeer te waarborgen voor trams van de Voorburgse lijn. Totdat deze seinen kwamen, gold vanaf 4 maart 1931 volgens dienstorder 5760 de voorrangsregeling dat trams uit Delft komend voorrang hadden op de trams van de Voorburgse lijn.

Deze voorrang bleef ook bestaan als de op 26 juli 1948 op de kruising Haagweg/Herenstraat/Geestbrugweg in werking werden gestelde verkeerslichten niet in werking waren. Voor de afslaan richting vanuit Den Haag naar Voorburg was een apart wit sein met daarin een T aangebracht. Alleen als het T-sein brandde, mocht vanaf de Haagweg de Geestbrugweg opgereden worden.

7.5 WIJZIGINGEN LOOP VAN DE LIJN / VERNIEUWINGEN INFRASTRUCTUUR

Aan de loop van de lijn is na de volledige ingebruikstelling op 16 maart 1934 niets meer veranderd. Wel zijn de instapplaats en de houtenabri op eindpunt Voorburg station in 1946 meer naar achteren verplaatst, zodat er meer opstelruimte kwam voor een tweede tramstel achter het eerst vertrekkende tramstel.

Naast het normale onderhoud werd in 1959 op de Prinses Mariannelaan in Voorburg het wegdek van klinkers vervangen door asfalt. Hierbij bleven de rechte stukken spoor uit 1933 gehandhaafd en werden de bogen vervangen



Limburgers 89+129 op aftakking van de Voorburgse lijn vanaf de Delftlijn op kruising Haagweg / Geestbrugweg met huisje voor de politieagent die de verkeerslichten regelde, die op 26 juli 1948 in werking werden gesteld. Op achtergrond Hotel-restaurant Kuys Witsenburg dat begin 1963 is gesloopt, 9 juli 1962. FOTO: C. CAMPAGNE



De Prinses Mariannelaan in Voorburg werd in 1959 geasfalteerd en de Geestbrugweg in Rijswijk in 1963. De 88 op Geestbrugweg tijdens asfaltering van die weg met op achtergrond de Geestbrug, 1 september 1963. FOTO: H.J. SOUËR

door nieuwe. Voor het inrijden van de nieuwe fundering in de *Hannoverconstructie* werden de buitenlijnmotorwagens 3 en de 6 met respectievelijk pekelaanhangwagens II en 6 ingezet. In 1963 kreeg ook de Geestbrugweg in Rijswijk asfalt met de *Hannoverconstructie*, waarbij op 23 augustus tussen de spitsuren de trams daar waren verbannen en deze vanuit Den Haag bij de Herenstraat in Rijswijk doorreden naar remise 's-Gravenmade en daar drie-

hoekten. Tussen de Broeksloot en Voorburg reden bussen. Om meer opstelruimte voor het wegverkeer te krijgen, was het stenen wachthuis annex kiosk op halte Herenstraat richting Den Haag al in de zomer van 1962 gesloopt.

In 1962 werden de bij de Geestbrug liggende waterkabels onder de Trekvluit door verplaatst vanwege waterbouwkundige werken ten zuiden van de brug.