



PCC-car 1210 van lijn 37 op de Delftweg bij Bouwlust in de eerste maanden van de exploitatie van de Delftlijn met PCC-cars met op achtergrond remise 's-Gravenmade waar op dat moment wagens van de stadsseries 801-830 en 751-780 werden gesloopt, 29 maart 1965. FOTO: F. V.D. GRAGT

burg, Leidsenveen en Ypenburg met Delft verbindt. Het is de bedoeling lijn 19 in 2017 vanaf de Westvest in Delft te laten rijden via de St. Sebastiaansbrug en de TU-wijk naar Delft Technopolis.

9.3 WIJZIGINGEN LOOP VAN DE LIJN

Over de verlenging van de Delftlijn naar de nieuwe woonwijken in Delft-Zuid is al vanaf 1964 gesproken. Op initiatief van de gemeente Delft werd in november 1964 *De studiecmissie voor het openbaar vervoer in Delft* ingesteld. Een jaar later bracht de commissie haar rapport uit, met daarin de conclusie, op grond van discutabele overwegingen, dat de lijn voorlopig niet moest worden verlengd. Wel moest rekening gehouden worden met een verlenging later naar Delft Zuid.

Nadat in 1971 in de Delftse gemeenteraad was gepleit voor het opnieuw in studie nemen van de verlenging van lijn 1³ naar Delft-Zuid, pleitte de Vereniging Milieudefensie in 1975 voor een sneltram Den Haag – Delft – Schiedam – Rotterdam via het tracé van de Zoomseweg, tegenwoordig rijksweg A4. In februari 1980 kwam dit idee weer terug in de vorm van een verbinding maken tussen de lijnen 1 van de HTM in Delft en van de RET in Schiedam, en ook in september 1988, toen de gemeente

Schiedam en vijf milieuorganisaties in een rapport ervoor pleitten.

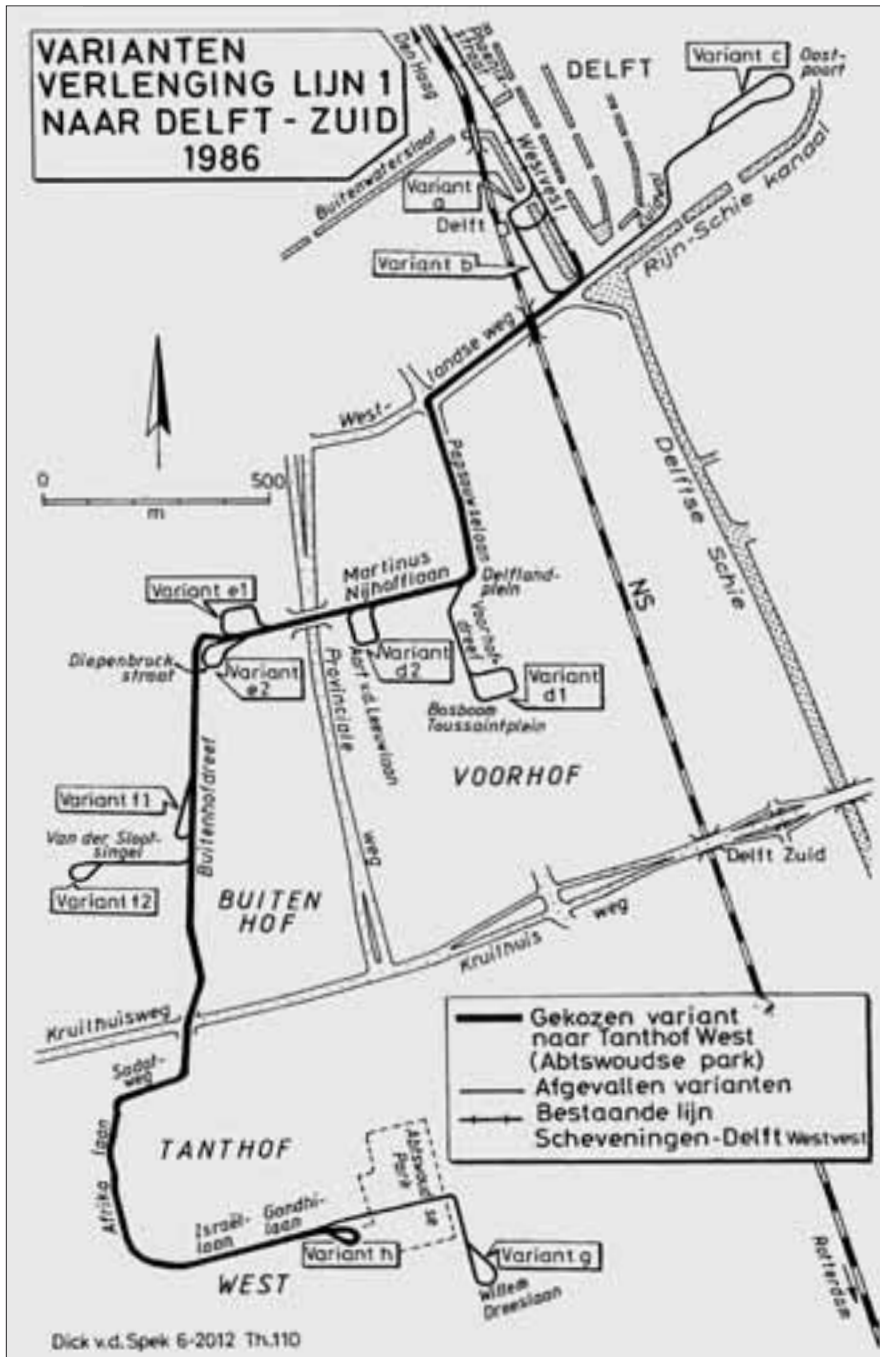
In de nota *Openbaar Vervoer 1969* van 20 mei 1969 was een mogelijke lijnvoering voor de eerste fase opgenomen, waarbij ook een lijn Delft/Voorburg – Den Haag Centrum – Statenkwartier. Voor de eindfase werd gedacht aan een lijn Delft/Voorburg – Den Haag Centrum – Plein 1813 – Laan van Meerdervoort – Kijkduin. Dat betekende dat de

lijn in Rijswijk vanuit Den Haag gezien zou worden gesplitst in een tak vanaf Rijswijk naar Voorburg en een naar Delft met halve frequenties.

In de nota *Lijnennet 1976* had de HTM opgenomen lijn 1³ in Den Haag te verlengen naar de keerdriehoek op het Korte Voorhout. Als reactie hierop pleitte de Werkgroep Openbaar Vervoer Agglomeratie Delft (WOVAD) voor verlenging van lijn 1³ naar Delft-Zuid. Naar aanleiding daarvan legden B en W van



Na de verlenging van de Delftlijn als lijn 1³ naar Scheveningen Noorderstrand werd het vanaf 5 augustus 1940 gebruikte eindpunt Turfmarkt opgebroken. Dubbelgelede tram 3018 van lijn 1³ tijdens uitbreken van de aansluiting van de sporen op de Turfmarkt op die op het Spui, 11 november 1983. FOTO: J. BLOK



De varianten voor de verlenging van de Delftlijn in Delft, met als eerste geen verlenging en acht steeds grotere verlengingen met als een na langste die naar Delft Tanthof (variant h) waarvoor de gemeenteraad van Delft op 25 november 1986 uiteindelijk koos.

TEKENING: D. VAN DER SPEK

Delft een nota 'Routevarianten tramlijn 1 in Delft-Zuid' aan de gemeenteraad voor. Tot een verlenging kwam het toen ook niet. In Den Haag werd op 30 juni 1980 door de gemeenteraad van 's-Gravenhage besloten lijn 1³ te verlengen naar Scheveningen Noorderstrand via Station Centraal en de route van lijn 9 via de Wittebrug. Dit ter oplossing van de al jaren slepende kwestie van de *Koekamp*, een tramviaduct door de Koekamp, dat uiteindelijk niet is gebouwd. De verlenging kwam op 2 oktober 1983 tot stand. Op 30 september 1983 was

bij de halte Ypenburg een *Parkeer en Reis-voorziening* voor 42 auto's in gebruik genomen. Deze verviel bij de werken voor de aantakking van lijn 15⁶ in 2000.

Op 27 februari 1986 werd in de Delftse gemeenteraad een rapport behandeld over verlenging van lijn 1³ naar Delft Zuid. Het rapport beval aan de tram niet te verlengen. Omdat er nogal wat fouten in de aannames en berekeningen zaten, gaf de raad opdracht tot een nadere studie, waarbij het eindpunt vari-

eerde van het station (bij geen verlenging) tot de meest vergaande, Tanthof West in Delft Zuid via de Buitenhofvariant; tussen deze twee uitersten waren ook nog enkele kortere en langere verlengingen opgenomen. De studie gaf aan dat de verlenging naar Tanthof West qua rentabiliteit niet minder scoorde dan de kortere verlengingen. De gemeenteraad koos op 25 november 1986 dan ook voor deze verlenging, waarna de gemeente Delft op 22 december 1986 aan de minister van Verkeer en Waterstaat een verzoek verzond om goedkeuring en een bijdrage daarvoor van fl 18,1 miljoen. De minister gaf deze pas op 21 juni 1991, waarna het werk op 3 december 1991 officieel begon. De verlenging kreeg een geheel vrije baan, vanaf het station Delft eerst verhard voor medegebruik door bussen, doch vanaf de Martinus Nijhofflaan in een grasbaan met *poerenconstructie*. Dat is een constructie waarbij elke railstaaf van een spoor op een apart betonblok ligt dat dieper de grond insteekt dan normale dwarsliggers. De betonblokken zijn in dwarsrichting verbonden door een stalen pijp. De bedoeling van dit systeem is dat de wortels van de bomen rondom de trambaan meer gespaard blijven en meer lucht krijgen. Op 26 april 1994 werd de dubbelgelede tram 3120 's avonds per trailer voor enkele dagen overgebracht naar de verlenging, om daar proefritten te houden. Op 26 augustus 1994 was de verlenging naar Delft Zuid na dertig (!) jaar eindelijk een feit. De oude sporen op de Westvest werden grotendeels in oktober 1994 verwijderd en de keerdriehoek ook.

In het kader van het *Haalbaarheids-onderzoek Openbaar Vervoersprojecten Stedelijke Agglomeratie Den Haag (HOV-STAD)* waren in 1987 plannen ontwikkeld voor een verlegging van lijn 1³ door het Rijswijkse industrie-/kantorengebied Plaspoelpolder. Vanuit vijf varianten werd gekozen voor een verlegging via de route van lijn 16 door Spoorwijk en vanaf Jonckbloetplein, via De Genestetlaan en in Rijswijk via Burgemeester Elsenlaan, De Bruyn Kopsstraat, Verrijn Stuartlaan, Diepenhorstlaan en verder via het Elsenburgerbos met een brug over de Vliet naar lijn 1 nabij halte Verffabriek. In 1988 werd daaraan nog toegevoegd dat de lijn zou worden opgewaardeerd naar Randstad-Rail-niveau. De minister wilde niet over het Delftse verzoek om een bijdrage voor de verlenging naar Delft Zuid beslissen voordat er meer duidelijkheid



De verlenging van de Delftlijn naar Delft Tanthof werd feestelijk gevierd met de inzet van museumtrams, waaronder buitenlijnstel 57+118 en PCC-car 1210, staand naast de 3112 op eindpunt Tanthof, 26 augustus 1994. Foto: J. Blok

was over de verlegging door de Plaspoelpolder. Deze kwam op 31 januari 1991, toen de wethouders van Den Haag, Delft en Rijswijk in een pakket onder meer een ander tracé via de Sir Winston Churchilllaan en Lange Kleiweg voor lijn 1³ vaststelden met als alternatief door de Plaspoelpolder vanaf Burg. Elsenlaan via Visseringlaan naar de Lange Kleiweg. Toen bleek dat het pakket te duur was, werd in maart 1992 besloten lijn 1³ niet te verleggen en slechts één nieuwe tramlijn 17⁵ (Station Centraal – Wateringseveld) met een *hoge hoed* via de Visseringlaan in de Plaspoelpolder en Station Rijswijk aan te leggen. Deze lijn werd in twee gedeel-

ten geopend op 4 januari en op 23 augustus 1999.

Een andere verlegging kwam er in 2001 wel, toen lijn 1³ op 3 september vanaf het Rijswijkseplein werd verlegd via Station Hollandse Spoor en Lorentzplein. Hierdoor kreeg ook lijn 1³ een *hoge hoed* in de route.

In het kader van *Lijnwijzigingen 1990* werd voorgesteld om lijn 1³ uit Delft via de route van lijn 8 naar het Congresgebouw te leiden, hetgeen niet is doorgegaan. Uiteindelijk kwam lijn 1³ toch op de route van lijn 8 naar Scheveningen Noorderstrand te rijden, toen lijn 8 vanwege bezuinigingen op 14 december 2003 werd opgeheven. Sindsdien be-

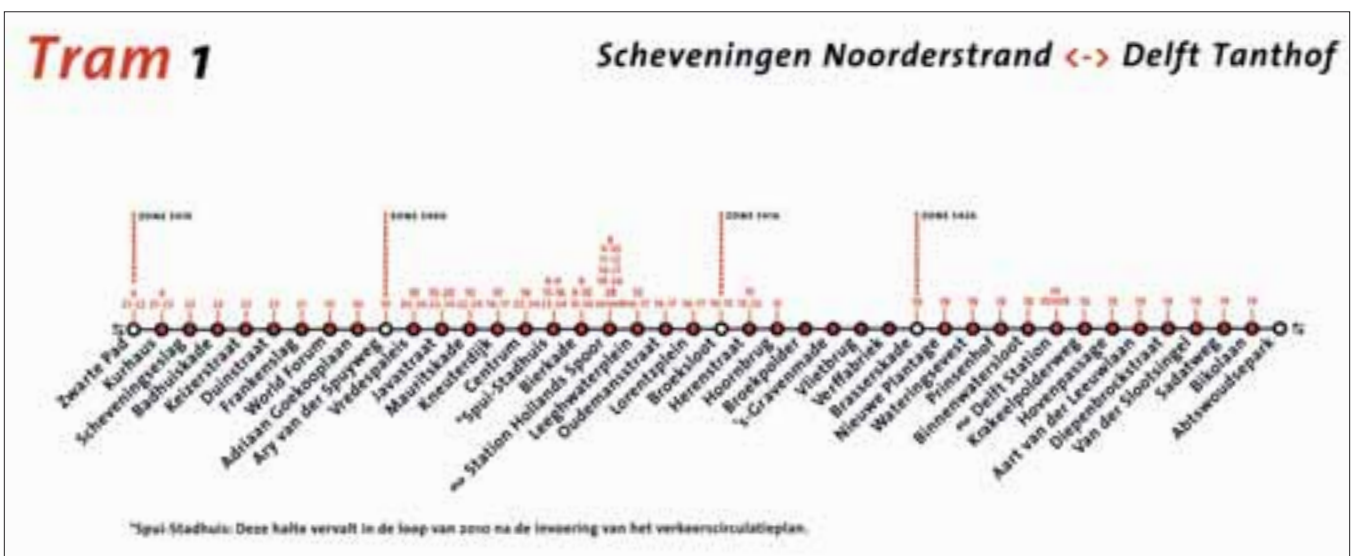
rijdt lijn 1³ de twee oudste tramroutes van Nederland, namelijk die over de Scheveningseweg en de oudste buitenlijn, die naar Delft.

In 2012 werd het plan *OV van de toekomst* bekendgemaakt. Naast de bestaande RandstadRaillijnen 2, 3 en 4 worden in dit kader de tramlijnen 1³, 9, 11, 15⁶, 17⁵ gedeelte Den Haag Centrum – Wateringen, en 19 geschikt gemaakt voor inzet van 40 nieuwe Avenio-trams van Siemens. Deze krijgen een lengte van 35 m en een breedte van 2,55 m waarmee zij 20 cm breder zijn dan de dubbelgelede trams uit de reeks 3001-3147 en 10 cm smaller dan de RandstadRailvoertuigen 4001-4072. De Avenio's zullen vanaf begin 2014 worden afgeleverd. Lijn 1³ stond in de planning om in 2015 aangepast te worden, hetgeen later zal worden omdat geen gebruik is gemaakt van de optie van het bijbestellen van maximaal nog eens 40 stuks en de lijnen 9, 11, 15⁶ en 17⁵ als eerste met dit nieuwe materieel geëxploiteerd zullen worden.

9.4 WIJZIGINGEN EN VERNIEUWINGEN INFRASTRUCTUUR

De bovenleiding tussen de haltes Ypenburg en Pasgeld, dus voornamelijk langs de Delftweg, werd in de herfst van 1964 en de daarop volgende winter, vanwege de komst van de PCC-cars op 9 januari 1965 op de Delftlijn, omlaag gebracht van een hoogte van 6,50 naar de toen gebruikelijke 5,50 meter.

De Haagweg in Rijswijk tussen de Broeksloot en Herenstraat kreeg in de zomer



Lijnkaart van lijn 1³ (Scheveningen Noorderstrand – Delft Tanthof) na de verlenging in Delft naar Tanthof op 26 augustus 1994 en de verlegging via de Scheveningseweg per 14 december 2003. Uit: FOLDER HTM



Het gedeelte Herenstraat – Hoornbrug van de Haagweg in Rijswijk kreeg in de zomer van 1969 hetzelfde bredere profiel als de Rijswijkseweg al sinds 1961 had en het overige gedeelte van de Haagweg sinds 1966. PCC-car 1208 van lijn 1³ is 's-ochtends de eerste dienstwagen naar Delft die bij de Hoornbrug over het nieuwe spoor rijdt, 1 juli 1969.
Foto: J. Blok

van 1966 hetzelfde bredere profiel als de Rijswijkseweg al in 1961 had gekregen. In 1969 volgde het overige gedeelte van de Haagweg. Hierbij kwamen de sporen verder uit elkaar te liggen, een vrije baan voor de tram zat er toen niet in. Deze kwam er wel eind 1980 bij de volgende reconstructie, waarbij in het midden van de Haagweg zo'n baan kwam. Op de kruising met de Geestbrugweg kwam toen een voetgangerstunnel, waarbij tijdelijk een hulpbrug voor de tram naar Voorburg is gebruikt.

In het kader van de bouw van een nieuwe Laakbrug in 1969-1970 kwam op de Rijswijkseweg tussen Draaistraat en Laakbrug in het midden van de weg een vrije tram-/busbaan. In 1985 werden op dit gedeelte de sporen vernieuwd, waarbij het overloopwiel werd verwijderd. Bij een vernieuwing in 1995 gebeurde dat ook met de nooit gebruikte tweede boog naar de Laak-



Van 24 augustus 1968 t/m 20 februari 1970 reden de trams van de lijnen 1(3^e), 10(3^e) en 16 vanwege de bouw van een nieuwe Laakbrug tijdelijk over de nieuwe Leeghwaterbrug. De 1164 van lijn 10³ bij nieuwe Laakbrug, nog op de omleiding, 8 februari 1970. Foto: H.J. SOUER

Nadat het spoorwegviaduct op 13 juli 1965 officieel was geopend, werd in 1968 op de ontstane ruimte in de Phoenixstraat een verkeersverbinding aangelegd met twee rijbanen voor het wegverkeer met ertussen een vrije tram-/busbaan. PCC-car 1205 rijdt nog over het oude spoor richting Den Haag, terwijl links al een van de nieuwe sporen al in gebruik is, 1968. Foto: J. Blok





De trambaan langs de Delftweg werd in de jaren 1978-'80 in drie fasen vernieuwd. PCC-car 121.? rijdt over het al vernieuwde spoor richting Den Haag bij 's-Gravenmade, terwijl het spoor richting Delft wordt uitgebroken, 13 maart 1979. Het maken van een thermietlas tussen railstaven bij Driehuizen (Bouwlust), 20 maart 1979. FOTO's: J. BLOK

kade. Op het gedeelte van de Rijswijkseweg tussen Draaistraat en Broeksloot kwam in 1989 in het midden een vrije trambaan.

In Delft kwam in de Phoenixstraat in het najaar van 1968 een vrije baan, waar het spoor richting Den Haag op 11 oktober als laatste op werd aangesloten. De Wateringsevest en Kalverbos kregen in april/mei 1972 ook zo'n baan en in die tijd ook het Haagse Zieken. Het opstelspoor in de Kethelstraat in Delft werd in het najaar van 1969 buiten ge-

bruik gesteld en in die tijd kreeg lijn 1³ een halte bij station Delft.

De sporen langs de Delftweg werden, nadat zij in 1957-1958 waren vernieuwd, in de jaren 1978-1980 wederom vernieuwd. In plaats van houten dwarsliggers werden toen betonnen toegepast en werden de sporen in een porfierbed gelegd. Hierbij werd enkelspoor gereden, beveiligd met seinlichten. In 1984 werd over de Delftweg een viaduct en over de Vliet een brug voor de rijksweg A4 gebouwd. In maart 1995

werd het overloopwissel bij de Verffabriek verwijderd.

De Reineveldbrug had na zijn grote renovatie in 1959 in 1981 weer zo'n beurt nodig, waarbij van 9 april tot en met 1 oktober 1981 enkelspoor op de brug werd gereden. Vanwege de komst van de dubbelgelede trams werd het eindpunt in Delft in juni 1983 met circa 12 m verlengd. Vanwege de verlenging naar Delft Zuid werd in januari 1994 dit eindpunt weer ingekort en ook het laatste wissel verwijderd.



De Reineveldbrug kreeg in de periode 9 april t/m 1 oktober 1981 weer een opknopbeurt waarbij vanwege de afzetting direct naast de sporen kleinere PCC-cars serie 1101-1200 moesten worden ingezet. De 1141 zonder toeter op Reineveldbrug, 9 maart 1981. FOTO: J. BLOK