



2025-2

146

SMALSPOOR

VERBODEN GEBIED
(Noodverordening)
GEVAARLIJK!

Katwijk

Getroffen door een catastrofe

Uit de werkplaats

N.V. Maatschappij voor Spoor-
wegmateriaal Walter Hoene,
Den Haag

Zelf doen of uitbesteden



Uitgave van de Nederlandse Smalspoorweg Stichting en de Stichting Nationaal Smalspoor



Het bedreigde gedeelte van onze spoorlijn. De bomen op de voorgrond staan rechtop in het water. Links is nog een deel van de zandzuiger te zien. Daarboven de noordoever waarop ons museum ligt. Valkenburg, 6 april 2025. Foto: George Kroon jr.

Getroffen door een catastrofe

René le Clercq, Louis van Duijvendijk

Op dinsdag 1 april jl. stortte een deel van de oever van het Valkenburgse Meer in. Wat is er sindsdien gebeurd, wat zijn de gevolgen en hoe ziet de toekomst er uit? De ontwikkelingen op een rij.

De feiten

In een gesprek op 25 maart met onze contactpersoon bij Xella, het bedrijf dat verantwoordelijk is voor de zandwinning in het Valkenburgse Meer, werd onder meer medegedeeld dat recente peilingen hadden aangetoond dat er op vier locaties in het meer nog voldoende winbaar zand aanwezig was. Daarom was besloten om van begin april tot begin juni deze locaties te ontzanden, waarna de activiteiten op het meer door Xella definitief beëindigd zouden worden. Daarna zou volgend jaar een begin gemaakt worden met de uitbreiding van het meer in zuidelijke richting.

Men begon met het wegzuigen van zand in de zuidoostelijke hoek van het meer. Op de ochtend van 1 april belde onze contactpersoon met de mededeling dat hij op weg was naar het meer, omdat bij hem de melding was binnengekomen dat er een oeverafschuiving op die plek had plaatsgevonden. Inmiddels was daar een enorme activiteit op gang gekomen van politie, brandweer en ambulances uit Leiden, Katwijk en Wassenaar. Ook het Hoogheemraadschap van Rijnland was aanwezig als verantwoordelijke voor de waterhuishouding. De afkalving van de oever is in de dagen daarna doorgegaan. Uiteindelijk bleek een stuk oever van ongeveer 250 bij 25 meter, inclusief de daar aanwezige vissteiger, in de diepte te zijn verdwenen – ter plekke is het water 30 tot 40 meter diep. Waar onze spoorlijn tot 1 april zo'n 25 meter uit de oever lag, hing zij nu op sommige plaatsen boven het water.

In de dagen na 1 april heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland een nooddijk aangelegd om te voorkomen dat de achterliggende polder zou overstromen als de afkalving verder door zou zetten. Inmiddels was in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland toestemming gegeven om op een aantal plekken preventief de verbinding tussen railsegmenten los te maken om te voorkomen dat bij een eventueel wegzakken van de rails het hele talud zou worden

meegetrokken. Gelukkig heeft zich dit niet voorgedaan.

Er was in die dagen voor ons museum een grote mediabelangstelling van lokale en landelijke omroepen en kranten. Ook de gemeente Katwijk, het Hoogheemraadschap en de provincie Zuid-Holland toonden in de persoon van de burgemeester, de dijkgraaf en de betreffende gedeputeerde hun betrokkenheid bij deze catastrofe.

Noodverordening

Op 4 april kondigde de burgemeester van Katwijk een noodverordening af. Dit op basis van een analyse van de bodem en de oeverafkalving door experts van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Geconstateerd werd namelijk dat de afkalving op dat moment nog niet was gestopt en er ernstige vrees bestond dat de oever van het meer op meer plekken zou kunnen verzakken. Dit maakte de situatie onveilig en vormde een direct risico voor bezoekers. Kort samengevat hield de noodverordening in het weren van het publiek op, in, en in de directe omgeving van vrijwel de gehele oever van het meer. Voor ons museum had dit de dramatische consequentie dat wij nog maar slechts een paar



Direct na de overweg bij de Jan Pellenbargweg begon het gebied waar de noodverordening van kracht was. Rechtsboven is de zandzuiger zichtbaar. Valkenburg, 25 april 2025. Foto: Gerard de Graaf.



Hier is goed te zien dat de afkalving op sommige plaatsen tot onder onze spoorlijn loopt. Valkenburg, 6 april 2025. Foto: George Kroon jr.

honderd meter in noordelijke richting konden rijden. Alhoewel wij van mening zijn dat er veilig gereden kan worden op een deel van het traject zijn diverse verzoeken om gedeeltelijke dispensatie van de noodverordening te krijgen afgewezen. Dit betekent een aanzienlijke omzetting door een daling van het aantal bezoekers, die voor dit seizoen op zou kunnen lopen tot zo'n 40 tot 50% ten opzichte van 2024.

Eind mei is in opdracht van de provincie en de gemeente Katwijk een vervolgonderzoek gestart dat antwoord moet geven op de vraag naar de oorzaak van deze calamiteit, onder andere ook of er een 'externe oorzaak' heeft bijgedragen aan het veroorzaken van de dijkval, of een dergelijke calamiteit zich nog eens zou kunnen voordoen en, afhankelijk van het antwoord op deze twee vragen, of er een garantie afgegeven kan worden dat de omgeving van het meer veilig is. De resultaten van dit onderzoek kwamen medio juni beschikbaar en waren voor de gemeente Katwijk aanleiding om de noodverordening op 24 juni in te trekken. In het grootste deel van het gebied zijn recreatieve activiteiten weer toegestaan, zoals zwemmen, surfen, wandelen en het maken van een rit met de stoomtrein (op een deel van het traject). Het gebied waar de verzakking heeft plaatsgevonden, blijft omheind en verboden, ook vanaf het water. Ook is het niet mogelijk om langs de zuidkant van het meer te fietsen of te wandelen. Deze veiligheidszone wordt duidelijk gemarkeerd. Besloten is dat de zandwinningsactiviteiten voorlopig niet worden hervat. De oorzaak van het afkalven van de oever is een zettingsvloeiing, aanleiding hiervoor zijn trillingen van de zandwinning.

Wat vooraf ging

Door de provincie is in 2007 de ontgrondingsvergunning afgegeven die het mogelijk moest maken om de zandwinning uitgebreid voort te zetten. Tegen deze vergunning heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland bezwaren aangetekend. Gesteld werd dat in het onderzoek dat ten grondslag lag aan de vergunningverlening de risico's op instabiliteit van het onderwatertalud, met als mogelijk gevolg beschadiging van de

oevers, onvoldoende zijn onderkend. Zij voerde hiertoe aan dat in het onderzoek ten onrechte is uitgegaan van een statische situatie, omdat als gevolg van de zandwinning een continue verstoring van de taluds optreedt met als gevolg afschuiving in de richting van de zuigbuis van de zandzuiger. Meer concreet stelde het Hoogheemraadschap van Rijnland dat de in de vergunning toegestane steilheid van de oever veel minder moest zijn dan in de vergunning aangegeven en ook dat de bij het zandzuigen te respecteren afstand tot de walkant driemaal zo groot moest zijn als in de vergunning vastgelegd. Helaas werden beide argumenten in beroep bij de Raad van State van tafel geveegd. Zonder dat op dit moment het onderzoek naar de veroorzaker van de catastrofe is afgerond, lijkt het er op zijn minst wel op dat de risico's waarop het Hoogheemraadschap van Rijnland in 2007 heeft gewezen zich nu in de praktijk hebben voltrokken, met alle desastreuze gevolgen van dien.

Hoe nu verder

Voor ons is op dit moment glashelder dat voorlopig het zuidelijk traject van onze spoorbaan onbegaanbaar zal zijn. Daarom zetten wij nu in op een 'half rondje' langs de noordelijke oever en zijn direct begonnen om onze wisselplaats te verleggen van de Wassenaarse Wetering naar de Wetlands, waar ooit al een wisselplaats lag. Niet ideaal, maar wel het beste wat op dit moment mogelijk is. Uiteraard gaan wij in overleg met de provincie hoe op zo kort mogelijke termijn, op welke manier dan ook, ook het zuidelijke traject weer berijdbaar gemaakt kan worden.

Steun ons!

Een donatie om de extra kosten te dekken zouden we enorm waarderen! Scan de QR-code om te doneren of maak een bijdrage over op NL46 RABO 0364 6166 01 t.n.v. Stichting Nationaal Smalspoor o.v.v. 'gift herstel spoorlijn'.





De IJsseloord is net officieel in dienst gesteld door de heer A. Henderson, oud-directeur van bouwbedrijf TBI, (zesde van links) en dat moet gevierd! Valkenburg zaterdag 10 mei 2025. Foto: Gerard de Graaf.

Uit de werkplaats

Kees Plug

Wat een mooi seizoen had moeten worden, viel op 1 april letterlijk en figuurlijk in het water met een enorme oeverafslag in de zuidoosthoek van het Valkenburgse Meer. Rondrijden kon niet meer, dat was meteen al wel duidelijk. Zeker niet omdat in de dagen daarna steeds meer grond afkalde en onze spoorlijn op sommige plaatsen zelfs boven het water hing. De ramp werd compleet toen de gemeente Katwijk op 4 april een noodverordening uitvaardigde waarin het hele meer en ook de oevers tot verboden gebied werden verklaard. Enige uitzondering was de oever waarop ons museum ligt. Het museum kon dus volgens de planning gewoon open met Pasen, maar de treindienst beperkte zich tot ritten over het eigen terrein en enkele honderden meters buiten de poort. Dat zo iets gevolgen heeft voor het aantal bezoekers, en daarmee onze inkomsten, laat zich raden. We hebben daarom noodgedwongen een aantal projecten gepauzeerd.

Rijseizoen

Voor de Paasdagen hadden we een speciaal programma samengesteld waarbij er meerdere treinen over ons terrein reden. Er waren speurtochten en spelletjes en overall gaven medewerkers uitleg: over de werking van een stoom- of motorlocomotief en over de voortgang van

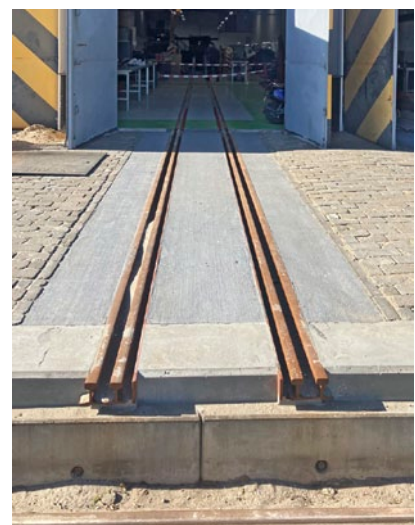
de restauratieprojecten in de werkplaats. Het aangepaste programma werd zeer gewaardeerd door onze bezoekers. De Paasdagen waren achtereenvolgens goed voor 324, 375 en 369 bezoekers. Dat is op zich geen slecht resultaat, maar toch ruim minder dan het totaal van 1767 bezoekers in 2024. We hebben inmiddels een aantal rijdagen achter de rug en moeten helaas vaststellen dat het aantal bezoekers fors minder is dan vorig jaar. Gemiddeld hebben we nu 196 bezoekers per dag, waar dat er vorig jaar 315 waren. Een daling 38%.

Stoomlocomotieven

Onze loc 6, de *IJsseloord*, (O&K 11735/1928) heeft sinds ze haar nieuwe ketel heeft al de nodige kilometers gemaakt. Zo is ze in oktober vorig jaar mee geweest naar Denemarken. Op zaterdag 10 mei hebben we haar officieel in dienst genomen en is ze feestelijk in bedrijf gesteld door de heer A. Henderson, oud-directeur en oprichter van bouwbedrijf TBI. De aan TBI gelieerde Stichting TBI Fundatie heeft het bedrijfsvaardig herstel gefinancierd. We hadden het idee om de loc een aantal ritten met kipwagens te laten rijden om zo de oude tijden op de steenfabriek te laten herleven. Maar daar kwam door de uitgevaardigde noodverordening niets van terecht. Ze verzorgde de rest van de dag afwisselend met stoomloc 1



De onthulling van de naamplaat van de IJsseloord door de heer Henderson. Valkenburg zaterdag 10 mei 2025. Foto: Gerard de Graaf



De sporen voor de werkplaats liggen nu ook in het beton. Foto: Ivo Kaptein.



Onze spoorploeg maakt lange dagen. In alle vroege vertrekken de ballasttreinen naar de Wassenaarse Wetering. Daar wordt de ballast uitgevent met de kraan, waarna we met onze zelfgemaakte slede in één gang het folie uitrollen en de steenslag aanbrengen.

Foto's: Ivo Kaptein.



(O&K 11684/1928) de treindienst.

De ketel van onze stoomloc 7 (O&K 8293/1916) is nu helemaal klaar. In de afgelopen periode zijn de vlampijpen op maat gemaakt en vastgerold in de ketel. Op zaterdag 24 mei hebben we de loc afgeperst op waterdruk waarbij de ketel zich prima hield. Stoomloc 8 moest dit jaar op voor haar tweejaarlijkse stoomkeuring. Die is goed verlopen, zodat ze weer inzetbaar is voor de treindienst.

Binnenmuseum

In het Binnenmuseum hebben we een derde geveltje geplaatst. Het is een tussen schuur, waarvan de deuren de verbinding vormen tussen de voorhal en de museumhal. Ook hebben tijdens de winterstop de toiletgroep in het museum aangepakt. De oude toiletten en de riolering zijn volledig verwijderd, waarna alles nieuw is geïnstalleerd. Behalve het tegelwerk, zijn alle werkzaamheden verricht door onze vrijwilligers en was de klus voor de start van het seizoen geklaard. De wand tussen de dames- en herentoiletten is een tijdelijke. In de toekomst komen de herentoiletten op de plaats waar zich nu het archief bevindt en wordt het huidige herentoilet bij het damestoilet getrokken.

Buitenmuseum

We zijn sinds vorig jaar bezig met het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen om de eerste twee gebouwen – de schietschijvenloods en de kipwagenberging – in het nieuwe gedeelte van ons Buitenmuseum te mogen plaatsen. We hebben aanvragen ingediend voor de afgifte van omgevingsvergunningen. Maar die kunnen niet zo maar worden

verleend. Op het nieuwe deel van het Buitenmuseum, rust nu de bestemming natuur. Om te kunnen bouwen is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Dat is een langdurige zaak, dus moeten we met een goede ruimtelijke onderbouwing komen om die vergunningen verleend te krijgen. Na overleg op het gemeentehuis op 20 maart bleek dat wij een compleet plan moeten aanleveren van het gehele project zodat dit in een vooroverleg behandeld kan worden. Gelukkig heeft architectenbureau Noorderlicht zich bereid verklaard om dat totaalplan met ons uit te werken. Begin mei is de complete onderbouwing van het plan met acht bijlagen ingeleverd bij de gemeente. Wij hopen dat het vooroverleg nu kan worden afgerond. Daarna kunnen wij de aanvragen indienen en zal de vergunning hopelijk snel worden afgegeven. Ondertussen gaan we door met het voorbereiden van de fundering van beide gebouwen.

Spoorlijn

De noodverordening die op 4 april van kracht werd, maakte het ons ook onmogelijk om verder te werken aan ons perron langs de Wassenaarse Wetering. Tot 4 april liepen de werkzaamheden volgens planning en zou de klus voor de aanvang van het seizoen geklaard zijn.

Zaterdag 8 maart werd het laatste grondwerk verricht. Op 15 maart hebben we alle steenslag per trein naar de Wetering vervoerd, hebben we folie aangebracht en is het eerste grind voor het omloopspoor gestort. In de weken erna is dat afgemaakt. Begin april zou aannemersbedrijf Van der Holst beginnen met de bouw van het nieuwe perron. Dat kon

helaas niet doorgaan. De keerwanden zijn nu voorlopig op het remiseterrein geplaatst. Onze baanploeg heeft inmiddels alle dwarsliggers geboord, zodat wij direct aan de slag kunnen als er weer toestemming komt.

Aanwinsten

We hebben onze collectie uitgebreid met een bedrijfsvaardige stoomheismachine. De machine is in 1904 gebouwd door *NV Haarlemsche Machinefabriek v/h Gebroeders Figeë* met fabrieksnummer 1074, maar heeft in 1943 een nieuwe ketel gekregen die is gebouwd door *NV Veendammer Machinefabriek v/h J. ten Horn* onder fabrieksnummer 2512 met een werkdruk van 10 atmosfeer. De ketel is inmiddels goedgekeurd. Als de heismachine straks op haar definitieve plek in het Buitenmuseum staat, willen we haar op speciale dagen ook onder stoom brengen om demonstraties te geven hoe heien vroeger in zijn werk ging. We hadden al een stoomheismachine in onze collectie die afkomstig is van de *VOBI*, de Vinkeveense Onderlinge Beton Industrie. Ze staat al jaren naast het station. Deze heismachine is zonder hoge kosten niet meer bedrijfsvaardig te herstellen. Met de komst van de Figeë hebben we besloten afstand te doen van de oude. Gelukkig was daar belangstelling voor. Ze verhuist naar het Mechanisch Erfgoed Centrum in Dronten.

In mei ontvingen we uit de nalatenschap van wijlen Henk Sluijters veel documentatie, foto's en enkele naam- en nummerplaten van stoomlocomotieven van de Geldersche Tramweg Maatschappij.

Met het Decauville Spoorweg Museum zijn we een bruikleen overeengekomen van een motorlocomotief van O&K van het type MV2 (25662/1956) en enkele oude lorries en rails van Decauville met een spoorwijdte van 400 mm. Het materieel stond tot voor kort in het inmiddels gesloten Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep.

We nemen afscheid van onze Sik die 24 jaar bij de ingang van de Jan Pellenbargweg heeft gestaan. De locomotor verhuist

naar onze collega's van de *Electrische Museumtramlijn Amsterdam* (EMA), die haar bedrijfsvaardig gaan herstellen. Dat is een historisch verantwoorde plek, want ooit deed ze dienst bij de aanleg van de Amsterdamse metro.

John Stuivenberg onderscheiden

Tijdens de jaarlijkse lintjesregen is John Stuivenberg benoemd tot lid in de Orde van Oranje-Nassau. John is sinds 1980 actief bij ons waar hij vrijwel direct betrokken raakte bij het onderhoud en de restauratie van onze uitgebreide vloot motorlocomotieven. Sinds 2020 is hij daar als bestuurslid ook eindverantwoordelijk voor.



De nieuwe aanwinsten in beeld: Links de bedrijfsvaardige stoomheismachine uit 1904 gebouwd door Figeë. Rechts de O&K MV2 en een kipwagentje van Decauville. Beide in bruikleen van het Decauville Spoorweg Museum. Foto's: Kees Plug (li en ro), Ivo Kaptein (rb) en Arnoud Bongaards (rm).