

BELEIDSPLAN 2022-2032

Versiedatum: 23-11- 2021

Vastgesteld door het bestuur op 16 november 2021

Dit beleidsplan is een vervolg op het eerder door het bestuur vastgestelde beleidsplan 2017-2022

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	7
1. Missie en visie.....	9
Missie.....	9
Visie	9
Restauratie, revisie, reconstructie en replica's	9
Hiaten	9
Prioriteiten	10
2. Het NZH-trambedrijf: vier beelden.....	11
2.1 Waterland.....	11
2.2 Amsterdam-Haarlem-Zandvoort	11
2.3 De Haarlemse stadstrams.....	12
2.4 Normaalspoornet	14
2.5 Wat resteert van die beelden?	16
3. Organisatie	19
4. Projecten	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Project reconstructie A619/620	21
4.3 Toelichting bij het project A619/620.....	22
5. Huisvesting	25
6. Kwaliteitsbeleid	27
6.1 Wettelijke eisen.....	27
6.2 Historische kwaliteit	27
6.3 Streven naar voortdurende verbetering	27
7. PR en communicatie.....	29
7.1 Inleiding	29
7.2 Magazine	29
7.3 Nieuwsbrieven.....	29
7.4 Website.....	29
7.5 Sociale media.....	29
7.6 Uitgaven	30
7.7 Stands	30
7.8 Open dagen	30
8. Donateurs en vrijwilligers.....	31
8.1 Donateurs	31

8.2 Vrijwilligers	31
9. Fondsenwerving en sponsoring.....	33
9.1 Fondsenwerving	33
9.2 Sponsoring.....	33
10. Samenwerking met andere organisaties.....	35
Bijlage 1 Wat maakte het trambedrijf van de NZH zo bijzonder?	37
Ontwikkeling van de Randstad.....	37
Voorlopers van het NZH trambedrijf.....	37
Ontstaan van de Blauwe Tram	38
Crisis, oorlog en het einde.....	39
Eerherstel voor de Blauwe Tram.....	40
Bijlage 2: materieeloverzicht bewaard gebleven NZH materieel.....	43
Bijlage 3: relevante externe organisaties	45
Organisaties actief m.b.t. het behoud van (NZH) trammaterieel, documentatie e.d.....	45
Overige museale organisaties	45
Vervoerbedrijven e.a.....	46
Bijlage 4: Wet personenvervoer en Wet lokaal spoor.....	47
Wet personenvervoer 2000	47
Besluit personenvervoer 2000	47
Artikel 2	47
Wettelijke eisen voor rijden met trams	47
Wet lokaal spoor	47
Artikel 32	47
Regeling lokaal spoor	48
Artikel 5	48
Memorie van toelichting bij de Regeling lokaal spoor	48
Bijlage 5: Arbowet en vrijwilligers	49
Arbowet en zorgplicht.....	49
Arbeidstijdenwet	49
Wie is vrijwilliger?.....	49
Arbowet: veilige en gezonde arbeidsomstandigheden.....	49
Risico-inventarisatie & evaluatie	50
Ernstige risico's.....	50
Kwetsbare groepen	51
Gemotiveerde vrijwilligers	52
Aansprakelijkheid	52

Controle Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid	52
Werken met minderjarigen	52
Verklaring omtrent gedrag	53

Inleiding

NZH, drie letters met een welhaast magische uitstraling. De afkorting staat voor Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij, na de oorlog omgedoopt in Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij. Een bedrijf dat in verschillende vormen actief is geweest in de noordwestelijke Randstad tussen 1881 en 1999 en mede bepalend is geweest voor de ontwikkeling van de Randstad.

Wie NZH zegt, denkt bijna onmiddellijk aan de Blauwe Tram. Een trambedrijf dat reeds lang niet meer bestaat, maar nog steeds bij velen warme herinneringen oproept. Een trambedrijf dat door materieel, comfort en dienstuitvoering zijn tijd ver vooruit was. Een bedrijf waarvan de ondergang nog steeds betreurd wordt, zelfs gezien wordt als een grote fout. Immers: anno 2017 worden op diverse plaatsen tegen hoge kosten zogenaamde Hoogwaardige Openbaar Vervoer systemen aangelegd. Daarbij vergetend dat wij die 60 jaar geleden ook kenden: de Blauwe Tram!

De Blauwe Tram kende veel gezichten. Het was de tram waarmee de visventers uit Marken en Volendam naar Amsterdam en uit Katwijk naar Leiden togen met hun riekende waren. Waarmee de zakenlieden uit Bentveld en Aerdenhout naar Amsterdam forensden. Waarmee de toeristen de Bollenvelden bezochten. Waarmee ambtenaren naar hun ministeries in Den Haag gingen. Waarmee scholieren naar hun scholen en studenten naar hun universiteiten gingen. Waarmee sportliefhebbers de wedstrijden bezochten. En het was de tram waarmee liefdesrelaties ontstonden tussen passagiers die elkaar elke dag zagen.

Helaas is slechts weinig van dat legendarische trambedrijf overgebleven en wat er is, doet de Blauwe Tram niet altijd recht. Door de inzet van particulieren, vrijwilligers en liefhebbers is er nog verrassend veel aan memorabilia gered, maar de trams zelf zijn schaars en incompleet. Om het beeld van de Blauwe Tram iets completer te maken, is in 2016 Stichting De Nieuwe Blauwe Tram opgericht.

In dit beleidsplan wil de stichting vastleggen wat wij voor de komende tien jaar hopen te gaan realiseren als eerbetoon aan die legende, de Blauwe Tram.



1. Missie en visie

Missie

De missie van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram is het cultuurhistorisch beeld van het trambedrijf van de NZH aan een zo breed mogelijk publiek te tonen. Specifiek richt De Nieuwe Blauwe Tram zich op het rollend materieel van het normaalsporige NZH-trambedrijf.

Visie

Stichting De Nieuwe Blauwe Tram beoogt de instandhouding van de nationale collectie historische NZH-trams te ondersteunen en waar nodig en mogelijk aan te vullen.

Restauratie, revisie, reconstructie en replica's

Niet alleen het restaureren van NZH-materieel behoort tot de doelstelling van de stichting, ook het reconstrueren ervan. Wat is het verschil tussen een restauratie, revisie, reconstructie en het bouwen van een replica?

- Revisie: een object wordt hersteld, zonder dat de verschijningsvorm wezenlijk wordt veranderd;
- Restauratie: een origineel object wordt in een authentieke eerdere toestand hersteld;
- Reconstructie: een niet meer bestaand object wordt met gebruikmaking van oorspronkelijke materialen en onderdelen zoveel mogelijk volgens fabrieksspecificaties herbouwd;
- Replica: een niet meer bestaand object wordt met passende materialen herbouwd, waarbij het uiterlijke resultaat het origineel zo dicht mogelijk benadert.

De Nieuwe Blauwe Tram streeft bij al haar activiteiten een zo hoog mogelijke mate van authenticiteit na. Daar waar de eisen des tijds aanpassingen vereisen, moeten die zo onopvallend worden aangebracht. Ook moeten zoveel als mogelijk de oorspronkelijke materialen en technieken gebruikt worden.

Hiaten

De Nieuwe Blauwe Tram is nadrukkelijk opgezet om hiaten in het beeld van de Blauwe Tram op te gaan vullen. Wat ontbreekt er aan het beeld van de Blauwe Tram om dit representatiever te maken?

- Van het oudste materieel van het normaalspoornet is alleen motorwagen A106 uit 1911 bewaard gebleven en gelukkig rijvaardig; een bijbehorende grote en kleine bijwagen ontbreken;
- Tussen 1913 en 1926 deden zogenaamde schakeltrams hun intrede bij het trambedrijf van de NZH en haar voorgangers: stoere lange tramtreinen, bestaande uit drie of meer gekoppelde rijtuigen. Een dergelijke schakeltram is, afgezien van de eerdergenoemde Boedapester stuurstandbijwagen, niet bewaard gebleven;
- Voor de lokaaldienst in en om Den Haag werden in 1924 en 1931 moderne stalen vierassige rijtuigen gebouwd, die pioniers waren in Europa; daarvan is geen enkel exemplaar bewaard gebleven;
- In 1932 introduceerde de NZH als eerste in Europa zo niet ter wereld moderne geheel gelaste stalen gelede trams, de zogenaamde Tweelingtrams, die universeel inzetbaar waren op het normaalspoornet; daarvan is geen enkel exemplaar bewaard gebleven; van de bijwagens die achter deze Tweelingtrams dienst deden, is alleen de B26 bewaard gebleven, maar deze is

teruggebracht in de oorspronkelijke toestand als rijtuig van de NCS; een bijwagen type B1x is niet bewaard gebleven;

- Van het werkmaterieel is alleen open bakwagen C106 bewaard gebleven; een bijbehorende elektrische locomotief (waarvan de NZH er zowel op normaalspoor als smalspoor diverse had) ontbreekt.

Om aan de eisen van de Belastingdienst te voldoen ten aanzien van de status Culturele ANBI, is De Nieuwe Blauwe Tram medebeheerder van een object uit de collectie van het NZH Vervoer Museum, te weten aanhangrijtuig B412. De stichting is bij de Belastingdienst geregistreerd onder RSIN nummer 856566780.

Prioriteiten

Het collectiebeleid van De Nieuwe Blauwe Tram is er primair op gericht te onderzoeken of reconstructie van een of meer van bovengenoemde hiaten mogelijk en haalbaar is. Inmiddels is het reconstructieproject A619/620 in volle gang. Het draagvlak daarvoor is genoegzaam gebleken, getuige het feit dat wij naast steun van charitatieve instellingen ultimo 2021 ook kunnen rekenen op ruim 250 donateurs, een aantal dat nog steeds groeit.

Gehoopt wordt dat dat project zoveel momentum genereert, dat er daarna mogelijkheden ontstaan voor het verder opvullen van de hiervoor genoemde hiaten. Daartoe heeft het bestuur in 2021 een enquête onder de donateurs uitgevoerd. Het resultaat daarvan is, dat de donateurs in overgrote meerderheid van mening zijn dat De Nieuwe Blauwe Tram moet doorgaan met haar activiteiten in Haarlem, ook als de A619/620 gereed is.

De thans door het bestuur vastgestelde prioriteiten zijn als volgt:

1. Reconstructie van een Tweelingtram A600 (project loopt en wordt naar verwachting voltooid in 2025);
2. Onderzoek naar de mogelijkheden van reconstructie van een ander beeldbepalend NZH-tramstel, rekening houdend met de regionale spreiding van de Blauwe Tram. Daarvoor zijn van diverse zijden verschillende ideeën aangedragen, zoals:
 - a. Een Boedapester tramstel (heeft zowel op het smalspoor als normaalspoor net gereden)
 - b. Een Beijnes tramstel van Amsterdam-Haarlem-Zandvoort (smalspoor, maar deze trams zijn voorbereid voor omsporing naar normaalspoor)
 - c. Een tramstel type Hoge 500
 - d. Verlengde B100 als bijwagen voor de A106 in Den Haag
 - e. Sloterdijker of Purmerender type A73-A77
 - f. ENET Ceintuurbaan motorwagen 1 t.b.v. het NZH Vervoer Museum

Al deze opties en mogelijk nog andere zullen in de komende periode zorgvuldig tegen het licht gehouden worden ten aanzien van historische portantie, maakbaarheid en financierbaarheid.

2. Het NZH-trambedrijf: vier beelden

Van het NZH-trambedrijf is weinig bewaard gebleven, veel te weinig. Wat er nog is, doet niet altijd recht aan datgene wat de NZH-trams karakteriseerde. Dat laat onverlet dat de museale collectie originele NZH-trams uiterst waardevol is en met liefde door vrijwilligers gekoesterd wordt. Eigenlijk bestaat er niet een eenduidig beeld van de NZH-trams, daarvoor verschilden de diverse tramnetten als gevolg van hun zeer gevarieerde ontstaansgeschiedenis onderling te veel van karakter.

2.1 Waterland

Het net Waterland had nog het meest weg van een boerentram. De trams reden grotendeels enkelsporig langs de kant van de weg. Het materieel was een merkwaardige mengelmoes van oude elektrische motorwagens van Amsterdam-Zandvoort, gekoppeld aan nog bruikbare bijwagens die gebouwd waren voor de stoomtramdienst.



2.2 Amsterdam-Haarlem-Zandvoort

Amsterdam-Zandvoort was het oudste en beste voorbeeld in Nederland van de Amerikaanse Interurban. Het was een spoorlijn (naast een spoorlijn!), wij zouden dat nu lightrail avant la lettre noemen, RandstadRail-achtig van karakter, waarop uiteindelijk grote lange tramtreinen dienst deden, die voor een deel door de stadscentra van Amsterdam en Haarlem liep. Zakenlieden uit Bentveld, Aerdenhout en Haarlem werden met ongekend comfort naar hun werk in het centrum van Amsterdam gebracht.

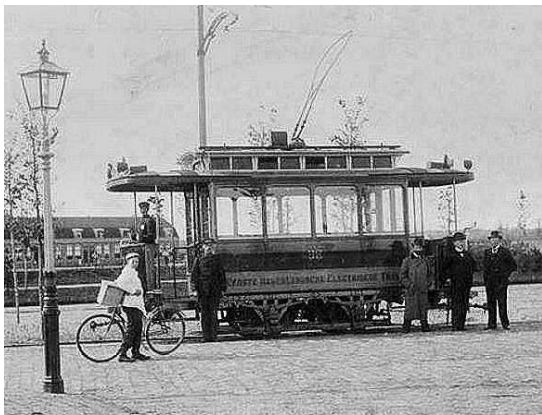




2.3 De Haarlemse stadstrams

De stadstrams in Haarlem kenmerkten zich noodgedwongen door kleine trams die zich door de nauwe Haarlemse binnenstad moesten wurmen. Bovendien stelde de Gemeente Haarlem restricties aan de afmetingen van het normaalspoormaterieel. Krappe bogen, lage spoorwegviaducten en smalle straten, dat alles karakteriseerde de Haarlemse binnenstad.

De smalspoor stadslijnen werden in hoofdzaak bediend door kleine motorwagens, nog afkomstig van de Eerste Nederlandsche Electriche Tram-Maatschappij (ENET), die bij grote (zomer)drukke dienst deden met kleine gesloten of open bijwagens.



Zij reden na een ingrijpende verbouwing door de ESM op zogenaamde reversed maximum traction trucks.



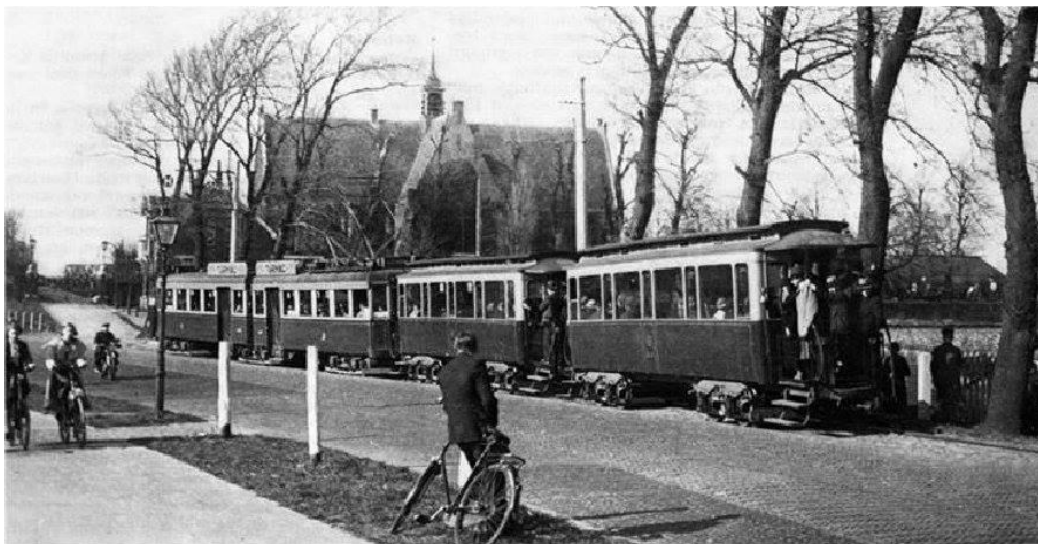
De normaalspoor stadslijnen werden bediend door twee typen motorwagens: de in 1913 en 1918 gebouwde kleine motorwagens van Beijnes, serie A313-A330, en de in 1926-27 door Allan gebouwde moderne stalen tweeassige motorwagens met middeninstap en cardanaandrijving, serie A351-A358. Als bijwagen deed een allegaartje aan materieel dienst, veelal tweedehands en doorgaans afkomstig van voormalige stoomtramlijnen. Alleen de in 1918 door Beijnes gebouwde bijwagens serie B301-B308 waren nieuw en speciaal voor de Haarlemse stadstrams gebouwd. In Leiden deden op de stadslijn gelijksoortige motorwagens serie A301-A312 dienst. Na de opheffing van de stadstram in Haarlem werden zij vervangen door de A313-A327 uit Haarlem.





2.4 Normaalspoornet

Het interlokale normaalspoornet dat zich uitstrekte van Schoten tot Scheveningen, werd net als Amsterdam-Zandvoort gekenmerkt door kloeke trams, veelal motorwagens met een of twee bijwagens. De lijnen naar Katwijk en Noordwijk waren net als de Bollenlijn deels enkelsporig.





2.5 Wat resteert van die beelden?

Wat is van al die verschillende beelden bewaard gebleven?

- Voorgangers: daarvan resteert stoomtramloc RSTM 2 in Hoorn; deze loc heeft nog dienst gedaan op de Bollenlijn als A15;
- Waterland: wordt representatief vertegenwoordigd door het tramstel A14+BY2 in Haarlem;
- Amsterdam-Zandvoort: daarvan bestaat alleen een Boedapester stuurstandbijwagen B464 in de gedaante van normaalspoorequivalent B412;
- Smalspoornet Haarlem stad: wordt representatief vertegenwoordigd door motorwagen A37 in Haarlem; echter, pionier Ceintuurbaan motorwagen 1 van de ENET in de oertoestand zou een welkome aanvulling zijn;
- Normaalspoornet Haarlem stad: wordt representatief vertegenwoordigd door het tramstel A327 (1913) + B303 (1918) in Den Haag/Scheveningen; een reconstructie van de voor hun tijd zeer geavanceerde Cardanwagens zou een welkome aanvulling zijn;
- Normaalspoornet Leiden: hiervan bestaat motorwagen A106 uit 1911, maar die mist tenminste één bijbehorende bijwagen; verder heeft de 'Haarlemse' A327 na de opheffing van de Haarlemse stadslijn 1 in Leiden op de stadslijn dienst gedaan; ook bestaat in Haarlem nog Boedapester bijwagen B412 in de gedaante van een stuurstandbijwagen;
- Overig: de NZH kende veel tweedehands materieel; daarvan bestaan nog bijwagen B32 als GTr 663 in Amsterdam, alsmede bijwagen B26, teruggebracht in zijn oorspronkelijke staat als rijtuig BC6 van de Zuiderzeetramlijn van de NCS; ook stoomloc A12 van de Bollenlijn bestaat nog als HTM 8 Ooievaar;
- Dienstmaterieel: daarvan bestaan alleen nog bakwagen C106 (1882) in Scheveningen en railloorry H114 (1949) in Haarlem.







Duidelijk is dat het beeld van het NZH-trambedrijf verre van representatief is. Bovendien geldt ook hier dat je net als bij een muziekinstrument het object tot leven moet wekken om het in al zijn bekoring te kunnen ervaren. Een foto van een Stradivarius kan mooi zijn, maar laat niet de bijzondere klank van dit instrument horen. Foto's van de Blauwe Tram zijn belangrijk, maar laten de toeschouwer niet delen in de belevenis van het reizen per Blauwe Tram. De grote lange NZH-trams die zo fors afstaken bij het contemporaine, veel kleinere trammaterieel in Amsterdam en Den Haag, dat beeld is niet of nauwelijks meer voorhanden.

3. Organisatie

Stichting de Nieuwe Blauwe Tram is opgericht in 2016. Statutair kent de stichting vijf bestuursleden, wier functies als volgt zijn:

- Voorzitter: dr.ir. W.R. Beukenkamp
- Secretaris: drs. C. Koelewijn
- Penningmeester: dr.ir. W.B. Bloem
- PR en communicatie: drs. M.R. van den Toorn
- Fondsenwerving: ir. F. H. Heijnen

Daarnaast kent de stichting een comité van aanbeveling, dat op dit moment bestaat uit:

- Drs. J.J. Beijnes, nazaat grondlegger Beijnes-fabrieken
- Dhr. G. Groenveld, voorzitter Historisch Genootschap De Blauwe Tram
- Dhr. P.P.M. Kalse, erevoorzitter Tramweg-Stichting
- Dhr. B. Leeuwenburgh, oud-regiodirecteur NZH
- Prof. dr. ir. J.A. Stoop, hoogleraar TU-Delft
- Jhr.drs. A. Testa, oud-directeur NZH en GVB
- Drs. J. Wienen, burgemeester van Haarlem en daarvoor Katwijk.

Specifiek voor het project reconstructie A619/620 laat het bestuur zich adviseren door:

- Ir. G.J. Binkhorst
- Dhr. O. Dijkstra, adviseur historie
- Dhr. K. van Egmond, voorman timmerman en houtbewerking
- Dhr. H. Geijp
- Ir. L. Haring
- Dhr. H. Hazevoet
- Mw. J.M. van der Horst, tractie en elektrische installaties
- Ing. R. de Jong, hoofdconstructeur van het reconstructieproject A619/620
- Ing. B. de Lange, tractie en elektrische installaties
- ing. R. J. Naber, tractie en elektrische installaties

4. Projecten

4.1 Inleiding

In het verleden zijn her en der nog NZH-rijtuigen opgedoken als noodwoning, tuinhuisje en dergelijke. Waar mogelijk zijn zij gered en inmiddels gerestaureerd. Dit betreft specifiek de A106 en B303. Het is ondoenlijk om van elk type tram dat dienst gedaan heeft bij de NZH een exemplaar te reconstrueren of er een replica van te bouwen. Dat is ook niet nodig, zoals voorgaand hoofdstuk laat zien. Door het reconstrueren van slechts enkele Blauwe Trams is het al mogelijk om het beeld ervan beduidend meer representatief te maken.

4.2 Project reconstructie A619/620

Als eerste heeft De Nieuwe Blauwe Tram inmiddels het initiatief genomen om een Tweelingtramstel type A600 te reconstrueren. Meer in het bijzonder richt het reconstructieproject zich op motorwagen A619/620. Waarom dit project? Hier zijn een aantal argumenten voor te geven:

- De NZH A600-en verenigden in zich het vervoersconcept dat de Blauwe Tram beroemd heeft gemaakt: snel, comfortabel (inter)regionaal vervoer.
- De Tweelingtrams serie A600 vormden de stamvaders van alle nu rijdende trams.
- Het ontbreken van een Tweelingtram is een missing link in de nationale tramcollectie.
- De Tweelingtrams waren degelijk en betrouwbaar en daarbij universeel inzetbaar op het gehele normaalspoornet van de NZH van Schoten tot Scheveningen.
- De beoogde A619/620 verbindt een groot gebied: Haarlem, de Bollenstreek, Leiden, Katwijk, Noordwijk, Den Haag en Scheveningen.
- De A619/620 was de laatste nieuw gebouwde Blauwe Tram.
- De A619/620 was de laatste Blauwe Tram die in de gewone dienst gereden heeft.
- Een reconstructie van de A619/620 toont op karakteristieke wijze het beeld van hoogwaardig openbaar vervoer avant la lettre.
- Een reconstructie van de A619/620 heeft een grote aantrekkingskracht als rijdend monument.

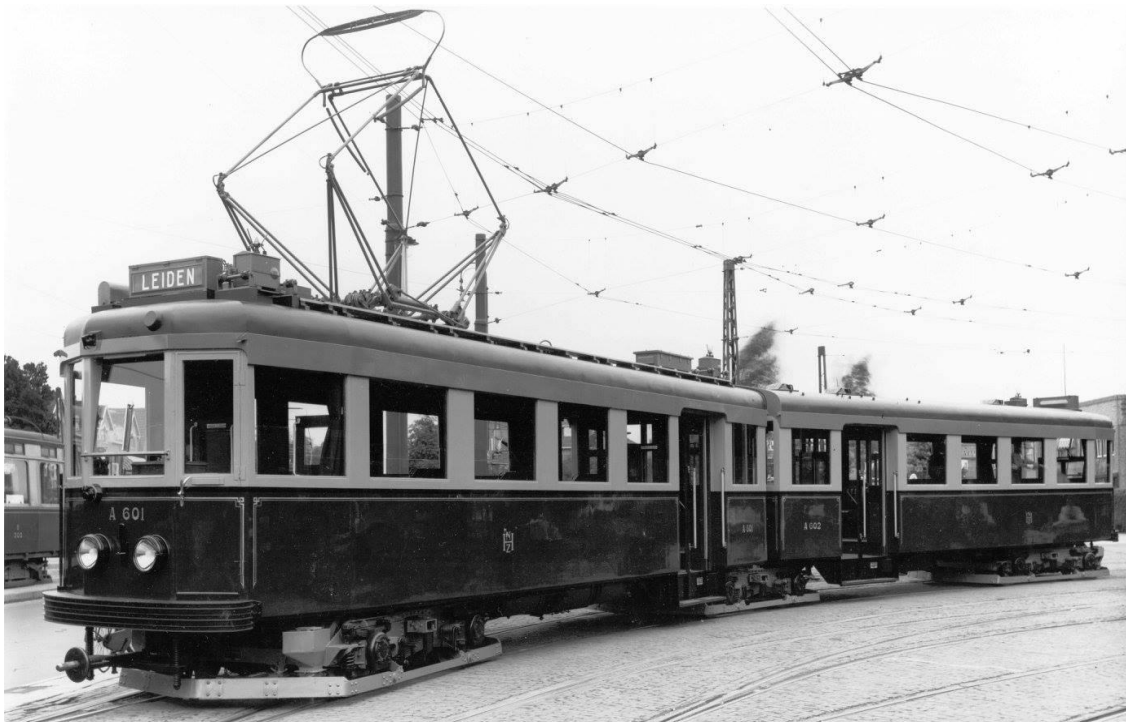


4.3 Toelichting bij het project A619/620

In 1932 voltooide de NZH de modernisering van het tramnet door de tramlijn van Haarlem door de Bollenstreek naar Leiden te elektrificeren. Een probleem bij de modernisering van deze lijn vormde de eis van de gemeente Haarlem voor de maximaal toegestane lengte van trams die door de binnenstad zouden rijden.

In nauw overleg met de eveneens in Haarlem gevestigde wagonfabriek van J.J. Beijnes werd speciaal voor deze lijn een modern en innovatief type gelede tram ontwikkeld, de zogeheten Tweelingstellen type A600. Geschikt voor interregionaal vervoer maar tegelijkertijd in staat om zich door de Haarlemse binnenstad te wurmen.

Bij het ontwerp is gebruik gemaakt van een Duits patent waarbij twee rijtuigbakken werden geplaatst op één middendraaistel, het zogenaamde Jakobsdraaistel. Tot dat moment was dit patent alleen toegepast bij twee gelede trams in Duisburg. De A600'en waren daarbij de eerste tramrijtuigen waarbij gebruik gemaakt werd van een revolutionaire bouwwijze met een gelaste in plaats van geklonken wagenbak. Die bouwwijze leverde een innovatief voertuig op dat door het betrekkelijk lage gewicht efficiënt in het gebruik was.



Het fonkelnieuwe, door Beijnes in Haarlem geleverde Tweelingtramstel A601/602 staat op het terrein van de NZH-remise Soendaplein in Schoten (Haarlem), 1932.

De strak vormgegeven trams waren bedoeld voor interregionaal vervoer. Zij konden zich door de nauwe straatjes van de Haarlemse binnenstad of de dorpskernen van de Bollenstreek, Katwijk en Noordwijk wurmen. In Haarlem reden ze zelfs als stadstram, lang voordat trambedrijven in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam over dergelijk materieel beschikten.

De Tweelingtrams speelden van 1932 tot 1949 een grote rol voor de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de Bollenstreek. Gemeenten als Hillegom, Lisse, Sassenheim en Oegstgeest konden langs de lijn uitgroeien en profiteerden van de goede verbinding met Haarlem en Leiden die de Blauwe Tram bood. Jaarlijks zorgden de trams voor een grote toestroom van toeristen naar de Bollenstreek.

Na opheffing van de verbinding Haarlem – Leiden in 1949, werden de Tweelingstellen voornamelijk ingezet op de doorgaande regionale tramlijn van Katwijk/Noordwijk via Leiden naar Den Haag en op de lokaaldienst Voorburg-Scheveningen. Ook hier vormden ze een belangrijke steunpilaar voor de regionale ontwikkeling en economische groei.

De voor die tijd uiterst moderne en comfortabele trams vervulden niet alleen een grote rol in het woon-werkverkeer, maar ook op het sociaal/maatschappelijke vlak. Vaste reizigers kenden een “eigen” zitplaats om met medereizigers een kaartje te kunnen leggen. Vriendschappen en nieuwe relaties ontstonden in de tram. De trams van dit type waren terecht zeer geliefd bij de bevolking. Het is dan ook heel jammer dat er niet eentje voor museumdoeleinden behouden is gebleven.

Een verkennend onderzoek laat zien dat het technisch haalbaar is om een tamelijk exacte reconstructie van de A619/620 te realiseren. Het kan zelfs een goed object zijn voor een leer-/werkproject om nieuwe vakmensen op te leiden. Het idee kan op veel sympathie en steun rekenen, zo is inmiddels gebleken.

Een deel van het werk moet worden uitbesteed aan professionele gecertificeerde bedrijven. De afwerking kan worden gedaan door vakbekwame vrijwilligers van het gezamenlijke tramrestauratieatelier in Den Haag. De beide casco's zijn gereed en staan in onze werkplaats in Haarlem, waar zij worden afgebouwd. Het interieur is als bouw pakket deels gereed en wacht op inbouw. De bouw van de draaistellen is thans in voorbereiding.

Het is onontkoombaar dat een reconstructie van de A619/620 deels zal bestaan uit compromissen. De originele Smit-motoren zijn, behoudens één uitzondering, niet meer voorhanden. Het Amsterdamse trammuseum heeft ons een complete Siemens tractie-installatie geschonken van een Amsterdamse tram type 8G (bijgenaamd Luchtwagen). De tram zal geschikt moeten zijn voor 600 V, eventueel in de toekomst 750 V. Dat is met deze installatie haalbaar.

Veel originele onderdelen en dergelijke zijn al teruggevonden, waaronder:

- Brown Boveri controllers; doordat zij in hoge mate incompleet zijn en completeren kostbaar is, worden deze vervangen door Siemens OSF-controllers die er sterk op lijken;
- Richtingfilmkast met richtingfilm;
- Een bijna compleet set bouwtekeningen van Beijnes;
- Een origineel zitkussen, met blauw leer bekleed;
- Een originele klapzitting;
- Plafonnières van de verlichting (twee stuks bevinden zich in het NZH museum);
- Emailen bordjes;
- Golden Glow schijnwerpers;
- Sluitlantaarns;
- Remkranen;
- Luchtfluiten;
- En nog veel meer kleine artefacten.

Op basis hiervan is het mogelijk om een nauwkeurige reconstructie van de A619/620 te realiseren. Een reconstructie die het beeld van de Blauwe Tram recht doet en weer tot leven brengt.

Alleen daar waar dat niet anders kan, wordt afgeweken van het oorspronkelijke ontwerp. Daarbij is dominant het beeld van de tram zoveel als mogelijk intact te houden. Ook het rijgedrag moet zo dicht mogelijk bij het origineel blijven.



Wij kiezen voor de overgangsuitvoering 1945-1950. Daarbij krijgt de A619 de Leidse uitvoering, dus met hoge separatie en schijnwerper. De A620 wordt Haarlems, dus zonder schijnwerper en met lage separatie. De kleurstelling van het grijs rond de ramen is nog vooroorlogs, dus een donkerder tint dan vanaf 1950 rond Leiden waarneembaar. Aan één concessie ontkomen wij niet: de tram krijgt richtingaanwijzers zoals pas vanaf 1956 gemonteerd. Het moderne verkeer maakt dat noodzakelijk.

5. Huisvesting

In 2019 hebben wij in Haarlem naast het bestaande NZH museum een geschikte ruimte gevonden, die kan dienen als werkplaats. Na de daartoe januari 2020 verkregen omgevingsvergunning is deze ruimte aangepast om te kunnen dienen als werkplaats voor trams. Op dit moment huren wij deze ruimte, maar mogelijk kan in 2022 tot aankoop worden overgegaan, mocht het bestuur daartoe besluiten.

De recent uitgevoerde enquête onder onze donateurs leert, dat er breed draagvlak is voor aankoop van ons pand. Ook wil 38% dat sponsoren, terwijl 48% daar over nadenkt. Een eerste grote sponsor heeft zich al gemeld.

De werkplaats in Haarlem is inmiddels goed geoutilleerd. Er wordt nu gewerkt aan de afbouw van de casco's van de A619 en A620. Een deel van de werkplaats is onderverhuurd aan Stichting Tramwerk in Amsterdam. Die gebruikt deze ruimte voor de restauratie van historisch Amsterdams trammaterieel.

Wel ontbeert het gebouw isolatie. Dat is een aandachtspunt indien tot verwerving wordt overgegaan. Wellicht is daarvoor subsidie beschikbaar.

6. Kwaliteitsbeleid

6.1 Wettelijke eisen

Reconstructies van trammaterieel moeten in alle opzichten voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van het dienst doen ermee. Die wettelijke eisen zijn terug te vinden in:

- Wet lokaal spoor;
 - Regeling lokaal spoor;
 - Besluit lokaal spoor;
- Wet personenvervoer 2000;
 - Besluit personenvervoer 2000;
- Machinerichtlijn;
- Arbowet;
- Wegenverkeerswet.

Omdat dienst gedaan gaat worden over sporen die in beheer zijn bij derden, zal ook moeten worden voldaan aan de aanvullende eisen die dat medegebruik met zich meebrengt. Een en ander brengt met zich mee dat er bij aanvang van de exploitatie een door de betreffende instanties goedgekeurd veiligheidssorgsysteem moet zijn, dat daarna voortdurend wordt onderhouden.

Voor details: zie bijlagen 3 en 4.

6.2 Historische kwaliteit

Stichting De Nieuwe Blauwe Tram streeft ernaar om zoveel als mogelijk gaten in het beeld van de Blauwe Tram op zo authentiek mogelijke wijze op te vullen. Het eindresultaat moet de sfeer en het beeld terughalen van wat de Blauwe Tram werkelijk was, in al haar verschillende gedaanten zoals hiervoor beschreven. Het is daarom van groot belang dat elk project kritisch getoetst wordt op het aspect historische authenticiteit.

Alle relevante keuzes moeten gemotiveerd worden, waarna er zo nodig een second opinion gevraagd wordt aan deskundige NZH-kenners. Dit proces moet ook goed gedocumenteerd worden.

Afwijkingen moeten herkenbaar en traceerbaar zijn. Het bestuur streeft er dan ook naar een historische begeleidingsgroep in te stellen, die bestaat uit medewerkers die deze trams nog gekend hebben.

6.3 Streven naar voortdurende verbetering

Het bestuur wil een actief kwaliteitsbeleid voeren. Daarbij wordt gestreefd naar voortdurende verbetering, waarbij onder andere de bekende Plan-Do-Check-Act cyclus gebruikt wordt. Voor iedereen die actief is binnen de stichting geldt: eenieder is zijn broeders hoeder. Het bestuur streeft dan ook naar een open cultuur, waarbij men elkaar durft aan te spreken op afwijkingen.

7. PR en communicatie

7.1 Inleiding

De Nieuwe Blauwe Tram kan nog zulke boeiende ideeën hebben, als wij er niet in slagen die aan de buitenwereld te communiceren, komen we nergens. PR en communicatie zijn dan ook van groot belang voor het voortbestaan van onze stichting. Dat kan tegenwoordig zeer diverse vormen aannemen, variërend van een traditioneel magazine voor belangstellenden tot direct contact via Teams of Zoom.

Sociale media (zoals Facebook, Instagram, YouTube) en internet (website) zijn niet meer weg te denken. Zo hebben wij sinds november 2021 een webshop voor de boekjes die wij uitgeven.

Ook het acte de présence geven bij manifestaties kan helpen de boodschap van de stichting uit te dragen. Jaarlijks organiseert het bestuur in samenwerking met het NZH museum een of meer donateursbijeenkomsten in onze werkplaats in Haarlem. Daarbij laat het bestuur zien wat er in het afgelopen jaar zoals gebeurd is binnen de stichting.

7.2 Magazine

Sinds 2017 verschijnt het eigen magazine Bouwen! Die Blauwe!. Dit magazine verschijnt tenminste twee keer per jaar en wordt gratis toegezonden aan donateurs en relaties van de stichting. De opzet van het blad heeft veel waardering ge oogst, terwijl de kosten door de inzet van vrijwilligers laag gebleven zijn.

Het beleid van het bestuur is erop gericht de verschijning van dit blad te continueren op basis van tenminste twee afleveringen per jaar, meer als daar aanleiding toe is. De inhoud moet gevarieerd zijn, waarbij er in ieder geval een historisch artikel in moet staan over de Blauwe Tram. Ook wordt actueel museaal nieuws met betrekking tot de NZH vermeld, alsmede mededelingen van het bestuur, zoals een uitnodiging met agenda voor donateursbijeenkomsten.

7.3 Nieuwsbrieven

Omdat het blad Bouwen! Die Blauwe! maar twee keer per jaar verschijnt, wil het bestuur dit aanvullen met digitale nieuwsbrieven.

7.4 Website

De stichting beschikt over een website www.denieuweblauwetrtram.nl die minder dynamisch is dan de sociale media. De website is vooral voor diepgaandere informatie. Er bestaat een gesloten gedeelte van de website, dat alleen toegankelijk is voor leden van het bestuur. Hier zijn allerlei bestuursstukken terug te vinden. Ook de door de Belastingdienst geëiste ANBI-informatie is hier terug te vinden.

Het archief van gescande tekeningen voor het project reconstructie A619/620 is eveneens op de website terug te vinden. Daarmee zijn deze tekeningen toegankelijk voor alle leden van het projectteam. Het is de bedoeling dat hieraan aanvullende informatie en documentatie wordt toegevoegd zodra deze beschikbaar is.

7.5 Sociale media

Het is mede aan sociale media te danken dat Stichting De Nieuwe Blauwe Tram kon worden opgericht. De Facebook-pagina De Nieuwe Blauwe Tram werd gebruikt om in de aanloop het idee te testen om te komen tot reconstructie van Tweelingtram A619/620. Al snel bleek dat dit op onverwacht veel draagvlak kon rekenen, wat medio 2016 resulteerde in de oprichting van de stichting. Wekelijks hebben zich sindsdien nieuwe donateurs aangemeld.

Het beleid van het bestuur is erop gericht om de communicatie via sociale media voort te zetten, waarbij niet alleen naar Facebook gekeken wordt, maar ook naar andere sociale media als Twitter en Instagram. Als het project reconstructie A619/620 meer zichtbaar wordt, kan het interessant zijn om filmpjes op YouTube te zetten.

7.6 Uitgaven

In 2020 is het bestuur begonnen met het uitgeven van boekjes over de Blauwe Tram. Inmiddels zijn drie delen gepubliceerd:

Deel 1 – De historie van de A600'en van de NZH

Deel 2 – De 'Boedapesters' en hun familieleden

Deel 3 – De stadstrams in en om Haarlem

Er zijn meer delen in voorbereiding.

Niet alleen dienen deze boekjes om de herinnering aan het trambedrijf van de NZH levend te houden, ze vormen ook een welkome aanvulling op de inkomsten van onze organisatie ten behoeve van onze activiteiten.

7.7 Stands

Hoewel gericht op een beperkter publiek kan het inrichten van een stand bij manifestaties belangrijk zijn voor de zichtbaarheid van het werk van de stichting, binnen en buiten de eigen regio. Daartoe is reeds een banner gemaakt met een foto van de A619/620.

Het beleid van het bestuur is erop gericht om zoveel als mogelijk acte de présence te geven bij manifestaties waarbij de verwachting is dat daar een geïnteresseerd publiek komt. Waar mogelijk wordt daarbij samengewerkt met het NZH Vervoer Museum en het Historisch Genootschap De Blauwe Tram.

Ten behoeve van deze stands beschikken wij over een kleine modelbaan waarop een NZH tram kan rijden. Ook hebben wij een reeks grote foto's die kunnen dienen als illustratiemateriaal. Voorts hebben wij diverse PowerPoint presentaties en filmpjes tot onze beschikking.

7.8 Open dagen

Zolang er nog niet daadwerkelijk gereden kan worden met het te realiseren materieel, organiseren wij in onze werkplaats in Haarlem open dagen. Publiek en pers worden daarbij uitgenodigd om kennis te maken met de activiteiten van de stichting. Nu nog op verzoek maar hopelijk vanaf 2022 structureel willen wij tegen een kleine vergoeding in samenspraak met het NZH museum bezoekers van dat museum op zaterdagdagen gaan rondleiden.

7.9 Pers en media

Het reconstructieproject A619/620 heeft inmiddels ruimschoots aandacht getrokken en gekregen van regionale en zelfs landelijke media. Frequent verschijnen er artikelen in de regionale kranten van de Holland Media Groep. Ook besteden Haarlem105 en NHNieuws aandacht aan onze activiteiten. Dat heeft tot gevolg gehad dat zowel de NOS als SBS6/Hart van Nederland een nieuwsitem over ons gemaakt hebben.

8. Donateurs en vrijwilligers

8.1 Donateurs

Stichting De Nieuwe Blauwe tram is in hoge mate afhankelijk van giften door particulieren. Donateurs kunnen profiteren van de culturele ANBI-status die de stichting heeft. Op dit moment (medio november 2021) heeft de stichting 254 donateurs. Omdat charitatieve instellingen nooit 100 procent van de kosten zullen dekken, is de inbreng van eigen middelen van groot belang. Daarvoor zijn donaties en andere giften (o.a. legaten en sponsoring) essentieel.

Het beleid is erop gericht om het donateurenbestand uit te breiden, onder andere via gerichte wervingsacties. Die acties moeten alle gremia beslaan die denkbaar zijn, zoals sociale media, presentaties, deelname aan manifestaties, pers, hobby- en vakbladen en wat dies meer zij. Daarnaast kan het zeker als een project in een wat meer gevorderd stadium is, stimulerend voor donateurs zijn om specifiek voor hen een soort open dag te organiseren. Daarbij kunnen zij zelf zien wat er met hun donaties gebeurt.

8.2 Vrijwilligers

Naast donateurs zijn vrijwilligers van groot belang voor het realiseren van de doelstellingen van de stichting. Stichting De Nieuwe Blauwe Tram is een 100% vrijwilligersorganisatie. Vrijwilligers zijn op elk denkbaar terrein nodig: bij de pr en communicatie, zoals het samenstellen en opmaken van ons magazine Bouwen! Die Blauwe!, bij de engineering, bij de afbouw van de casco's, bij het bemensen van stands, bij het dienst doen als personeel en wat dies meer zij.

Vrijwilligers moeten gekoesterd worden. Het moet leuk zijn om vrijwilliger te worden bij onze stichting. Maar: vrijwillig is niet vrijblijvend! De vrijwilligers moeten de doelstellingen van de stichting onderstrepen. Het bestuur is het hoogste gezag en verantwoordelijk voor alles wat er in de stichting omgaat. Goed overleg tussen bestuur en vrijwilligers is daarom noodzakelijk.

Zoals hiervoor gezegd: werken met vrijwilligers is niet vrijblijvend. Ook voor hen gelden (delen van) de Arbowet c.a., zie bijlage 4.

Inmiddels is er in Haarlem een werkgroep geformeerd die aan de slag gaat met de afbouw van de A619/620. Deze werkgroep bestaat uit 14 vrijwilligers. Voor hen zijn geëigende verzekeringen afgesloten.

Een tweede werkgroep wordt gevormd door de redactiecommissie. Deze is onder verantwoordelijkheid van het bestuur belast met het samenstellen van ons blad, alsmede overige uitgaven van onze stichting.

Naast de werkgroepen kent de stichting een of meer projectgroepen die het bestuur adviseren aangaande specifieke onderdelen van het project.

Op dit moment is actief:

- Projectgroep tractie.

9. Fondsenwerving en sponsoring

9.1 Fondsenwerving

De door De Nieuwe Blauwe Tram beoogde projecten zijn stuk voor stuk kostbaar. Fondsenwerving is dan ook essentieel voor het slagen ervan. Probleem is dat het in het bestuur ontbreekt aan kennis en ervaring op dit gebied. Dat is geen uniek probleem: veel organisaties kampen hiermee. We zien dan ook faciliteiten ontstaan bij charitatieve instellingen om in deze lacune te voorzien, mede in hun eigen belang. Een goede aanvraag voor subsidie is niet alleen van belang voor de aanvrager maar ook voor de charitatieve instelling zelf.

Het korte termijn beleid van het bestuur is er dan ook op gericht om de lacune qua kennis ten aanzien van fondsenwerving zo snel mogelijk op te vullen. Dit hebben wij gedaan door een daartoe gespecialiseerd bedrijf in de hand te nemen. De fondsenwerving voor het reconstructieproject A619/620 heeft ons waardevolle kennis opgeleverd op dit terrein. Die kennis is heel bruikbaar bij vervolgprojecten.

Daarnaast is het belangrijk om inzicht te krijgen in het veld van voor ons werk interessante charitatieve instellingen. In totaal zijn er honderden instellingen actief, maar vindt maar eens de instelling die voor ons van belang is! Daarnaast zijn er wellicht subsidiemogelijkheden bij overheden die in het verleden een relatie hebben gehad met de Blauwe Tram. Deze aspecten hebben dan ook een hoge prioriteit bij het bestuur.

9.2 Sponsoring

Naast subsidies door charitatieve instellingen is sponsoring door het bedrijfsleven van belang. Dat kan zijn sponsoring in natura, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van materialen of tegen gereduceerde prijs uitvoeren van werkzaamheden. Ook kan sponsoring in de vorm van reclame wellicht interessant zijn.

Vanaf de jaren dertig droegen de Blauwe Trams allerlei reclames, zowel op de zijkant en voorkant als op het dak. Gelet op het imago van de Blauwe Tram, de publiekstrekker, kan dit voor bedrijven een interessant PR-object zijn. Daar zit wel een mits aan: het moet reclame zijn die past in de stijl van de Blauwe Tram en het zal betekenen, dat de aldus gesponsorde objecten regelmatig zichtbaar moeten zijn voor pers en publiek.

Het beleid van het bestuur is erop gericht om alle mogelijkheden van sponsoring door bedrijven te onderzoeken en waar mogelijk te benutten, mits het past in de historische context van de Blauwe Tram.

10. Samenwerking met andere organisaties

Voor het realiseren van haar beleidsdoelen streeft De Nieuwe Blauwe Tram naar samenwerking met voor haar relevante organisaties. Die zijn te vinden in bijlage 2. Samenwerking geeft synergievoordelen, bijvoorbeeld waar het gaat om delen van faciliteiten. Het geeft ook voordelen waar het gaat om leren van elkaar, of het benutten van specifieke kwaliteiten die elders aanwezig zijn.

In het bijzonder geldt deze samenwerking die met andere organisaties die zich richten op beheer en behoudt van de geschiedenis van de Blauwe Tram: het Historisch Genootschap, het NZH Vervoer Museum, de Tramweg-Stichting en de NVBS. Voor technische expertise en advies inzake fondsenwerving kan onder andere gebruik gemaakt worden van de kennis van de Stoomtram Hoorn-Medemblik. Ook de Electriscbe Museumtramlijn Amsterdam is van groot belang in deze.

Het beleid is dan ook de reeds aanwezige banden te versterken en waar nodig en mogelijk verder te verdiepen.

Bijlage 1 Wat maakte het trambedrijf van de NZH zo bijzonder?

Ontwikkeling van de Randstad

Het trambedrijf van de NZH en haar voorlopers heeft er in belangrijke mate aan bijgedragen dat de streek tussen Amsterdam en Den Haag zich ontwikkelde tot een bijna aaneengesloten conurbatie: de noordwestelijke Randstad. Wegvervoer was er in de begintijd maar weinig, mede omdat de wegen slecht waren. Spoorlijnen waren er vooral voor het langeafstandsvervoer tussen de grote steden en volgden tracés die de aanleg goedkoop maakten. Dat had tot gevolg dat de spoorlijnen tussenliggende gemeenschappen soms letterlijk links lieten liggen, zoals in de Bollenstreek, of helemaal niet bereikten, zoals in Waterland.

Zonder de NZH-trams zouden Broek in Waterland, Edam en Volendam zich niet hebben ontwikkeld door de komst van arbeiders voor de scheepswerven in Amsterdam Noord. En zouden zakenlieden uit Amsterdam en Haarlem zich niet in Bloemendaal, Aerdenhout en Bentveld zijn gaan vestigen, waardoor deze dorpen zich fors ontwikkelden als huisvesting van de gegoede burgerij.

De dorpen in de Bollenstreek, die grotendeels verstoken waren van vervoer per trein, zouden zijn achtergebleven in het toerisme. De gegoede burgers uit Leiden zouden zich niet in Oegstgeest en Voorschoten hebben gevestigd. Ambtenaren uit Den Haag zouden niet in Voorburg en Leidschendam zijn gaan wonen.

Kortom: de ontwikkeling van West Nederland zou veel meer urbaan geweest zijn, geconcentreerd rond enkele stedelijke kernen, zoals we dat veel in het buitenland zien. Het is twijfelachtig of er zonder de NZH-trams ooit een Randstad zou zijn ontstaan, zeker niet in de vorm zoals wij die nu kennen.

Voorlopers van het NZH trambedrijf

Het NZH-trambedrijf is niet zomaar ontstaan. Na een eerste moeizame start in Den Haag in 1864 ontstonden vanaf 1875 in heel Nederland paardentramsystemen. Die hadden vooral een stedelijke functie, zoals de paardentrams in Haarlem en Leiden. Als aanvulling op het toen nog grofmazige spoorwegnet kwamen er vanaf 1879 ook stoomtrams. Deze laatste hadden veelal een (inter)regionale functie.

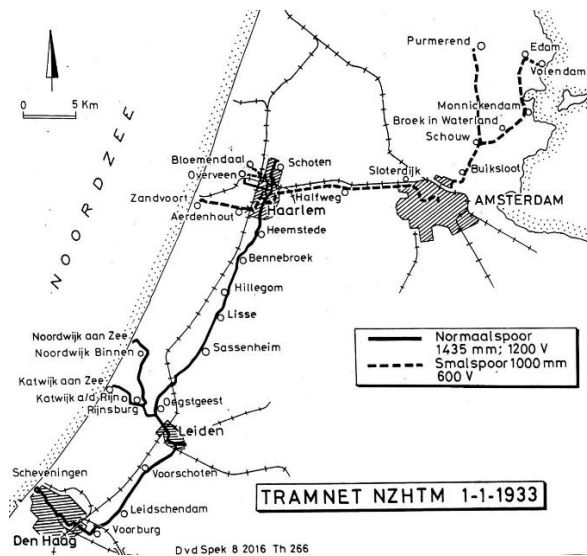
Zo werd in 1880 de Noord-Zuid-Hollandsche Stoomtramweg Maatschappij opgericht, die in 1881 een stoomtram opende tussen Haarlem en Leiden door de Bollenstreek. Al snel volgden stoomtrams naar Katwijk, Noordwijk en Den Haag via Voorschoten en Leidschendam. Iets eerder, in 1879, had de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij een stoomtram geopend van Den Haag naar Scheveningen. Niet lang daarna werd ook Waterland door de stoomtram ontsloten.

Na enkele minder succesvolle experimenten kwam daar vanaf 1899 de elektrische tram bij. Deze ontwikkelde zich meteen zowel richting het stedelijk vervoer als ook richting het streekvervoer zoals wij dat nu zouden noemen. Pionier was de Eerste Nederlandsche Electriche Trammaatschappij, die vanaf 1899 als eerste in Nederland elektrische trams met bovenleiding aanlegde van Haarlem naar Zandvoort, alsmede een Ceintuurlijn in Haarlem en een lijn naar Bloemendaal. In 1904 kwam daar de Electriche Spoorweg Maatschappij met een tramlijn van Amsterdam naar Haarlem, die aansloot op de ENET.

Ontstaan van de Blauwe Tram

Uit vele voorlopers ontstond in 1924 op instigatie van de Nederlandsche Spoorwegen als eigenaar ervan, het grotendeels elektrische tramnet van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZH). Door de kleur van het materieel dat vanaf toen als standaard door de NZH gekozen werd, kregen de trams al snel de bijnaam Blauwe Tram, vooral in Leiden en omgeving. In Waterland was het trambedrijf bekend als de Waterlandse tram en dat bleef zo, ook toen de NZH de exploitatie overnam. In Amsterdam was het de Kikker naar Sloterdijk en de Haarlemse tram naar Haarlem en Zandvoort. In Haarlem en omgeving was het gewoon de tram.

In 1932 werd het tramnet van de Blauwe Tram afgerond met de elektrificatie van de stoomtramlijnen in Waterland en de oude stamlijn van de NZH: Haarlem-Leiden, de Bollenlijn.



Het trambedrijf kende op 1 januari 1933 de volgende onderdelen:

- Smalspoornet Waterland (1000 mm, 600 V):
 - Amsterdam-Edam-Volendam (Marken)
 - Amsterdam ('t Schouw)-Purmerend
- Smalspoornet Haarlem (1000 mm, 600 V):
 - Amsterdam-Haarlem-Zandvoort
 - Stadsnet Haarlem:
 - Ceintuurlijn (later: Haarlem-Heemstede, lijn 4)
 - Haarlem-Bloemendaal (later lijn 2)
 - Haarlem-Overveen (later lijn 3)
- Normaalspoornet (1435 mm, 1200 V):
 - Stadsnet Haarlem:
 - Schoten-Den Hout-Heemstede (later lijn 1)
 - Verwulft-Overveen (later lijn 5)

- Bollenlijn Haarlem-Leiden
- Net Leiden:
 - Leiden-Katwijk/Noordwijk
 - Stadslijn Leiden
 - Leiden-Den Haag
 - Voorburg-Scheveningen

In die tijd kon men per NZH-tram reizen van Volendam naar Scheveningen. Dat gebeurde in doorgaans geriefelijk, soms zelfs luxueus ingerichte trams met voor die tijd hoge snelheden en aantrekkelijke frequenties. Door het robuuste materieel en de geriefelijke interieurs werd de Blauwe Tram al snel geliefd onder de passagiers.

Crisis, oorlog en het einde

De crisisjaren dertig sloegen de eerste gaten in het NZH-tramnet. Het smalspoor stadsnet in Haarlem was versleten en het ontbrak aan middelen om infrastructuur en materieel te vernieuwen. Autobussen namen het vervoer over, net als op de zwakke normaalspoorlijn naar Overveen. In de oorlog vielen de bussen uit. Ook kende het vervoer per trein steeds meer beperkingen. De Blauwe Tram bleef rijden en verrichte een welhaast Herculische taak. Door energiegebrek en voortdurende aanvallen van geallieerde jachtvliegtuigen werd uiteindelijk ook de Blauwe Tram tot stilstand gebracht.



Na de oorlog resteerde er een sterk versleten en deels ernstig beschadigd trambedrijf. De instroom van goedkope autobussen deed menig trambedrijf in die jaren de das om. Ook had de tram inmiddels bij de politiek een ouderwets imago gekregen. Toch zag de NZH nog een toekomst voor het trambedrijf. De in de oorlog opgebroken tramlijn naar Scheveningen werd in 1947 herlegd.

Uiteindelijk ontkwam ook de NZH niet aan deze voor haar zo trambedrijf negatieve ontwikkelingen. Zo vond de Haarlemse gemeenteraad dat de tram door de binnenstad het autoverkeer belemmerde. De tram moest uit de binnenstad en zo geschiedde: op 31 oktober 1948 reed de Haarlemse stadstram voor het laatst. In 1949 volgden de Bollenlijn en de tram naar Purmerend.

Daarna ging het bergafwaarts met de Blauwe Tram, hoewel er voor de belangrijkste tramlijn van de NZH van Amsterdam naar Zandvoort nog moderniseringsplannen waren. Tegenwerking van Amsterdam en Haarlem betekende ook voor deze lijn het doodvonnis op 31 augustus 1957, nadat een jaar eerder al als gevolg van de aanleg van de IJ-tunnel in Amsterdam het restant van het net Waterland was opgeheven.

Rond Leiden hielden de trams het nog vol tot 1960, maar ook daar was de modernisering door de komst van de autobus niet te stoppen. Uiteindelijk reed op 9 november 1961 de allerlaatste Blauwe Tram in de geschiedenis de remise Voorburg binnen. De toenmalige NZH-directie wenste van de NZH een modern busbedrijf te maken. In opdracht van de directie werd daarom al het trammaterieel op een paar uitzonderingen na, gesloopt.



De geliefde Blauwe Tram was geschiedenis geworden en tegelijk was een legende geboren. De herinnering bleef leven en nam na enige jaren weer toe, zelfs onder jongeren die de Blauwe Tram nooit hadden meegemaakt. Diverse publicaties hielden de herinnering aan de Blauwe Tram levend. Diavoorstellingen voor geïnteresseerden riepen de sfeer weer op.

Eerherstel voor de Blauwe Tram

Amper twaalf jaar na de opheffing van de Blauwe Tram werd Nederland in 1973 getroffen door de eerste oliecrisis. Al snel brak het besef door dat er beperkingen kleefden aan gemotoriseerd verkeer (auto's en autobussen). Het opheffen van de Blauwe Tram werd dan ook zeer betreurd en in toenemende mate als een historische fout gezien.

In 1981 bij het eeuwfeest van het NZH-bedrijf ontkwam de NZH er niet aan om ook aandacht aan haar roemruchte Blauwe Tram-verleden te besteden. Uit een tijdelijke tentoonstelling ontstond korte tijd later het NZH Bedrijfsmuseum met een ereplaats voor de tram. Oude NZH-trams die in het Spoorwegmuseum stonden te verkommeren, werden teruggehaald naar Haarlem. Een jarenlang restauratieproces volgde.

In 1983 kwam de ommekeer, toen nota bene de Nederlandse Spoorwegen, die 22 jaar eerder aan het graf van de Blauwe Tram hadden gestaan, rond Utrecht een nieuw trambedrijf lieten aanleggen, dat al snel een groot succes werd. Dat trambedrijf had alle karakteristieken van de Blauwe Tram: snel, comfortabel regionaal railvervoer dat de centra van wonen, werken en leren met elkaar verbond.

Rond het nieuwe millennium kreeg juist de autobus een oubollig imago en ontstond het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Snelle bussen op speciaal aangelegde banen gingen centra met elkaar verbinden. Feitelijk was dit nieuwe wijn in oude zakken, want het was niets anders dan datgene wat de Blauwe Tram driekwart eeuw eerder al bood en wat deels niet geëvenaard werd. Zoals recent een krantenkop in het AD stelde: Eerherstel voor de Blauwe Tram.

EEUWIG DEN HAAG

Op de pagina Eeuwig Den Haag wordt teruggeblikt op een historische periode of gebeurtenis in Den Haag.

Met de verkiezingen in aantocht staat beter openbaar vervoer bovenaan de verlanglijstjes van veel politici. Niks nieuws onder de zon. „Hoogwaardig openbaar vervoer was er in 1960 al: De Blauwe Tram.” Maar die kende een roemloos einde...



▲ De Blauwe Tram op weg in de zomer van 1960. FOTO: NEDWIJDE/REDAUX



▲ Originele bouwtekeningen. FOTO: BICHTER/ROCKE/NEUW BLAUWE TRAM

Eerherstel voor Blauwe Tram

Bijlage 2: materieeloverzicht bewaard gebleven NZH materieel

A14	Métallurgique, 1904	ex NZH A13, ex ESM 1	NZH Vervoer Museum
A37	Beijnes/ESM, 1899/1916	ex ENET/ESM 39	NZH Vervoer Museum
A106	Van der Zypen & Charlier, 1911	ex NZH A6	TS Den Haag
A327	Beijnes, 1913	ex NZH C27	TS Den Haag
BY2	Métallurgique, 1896	ex TNHT 2	NZH Vervoer Museum
B26	Allan, 1915	ex GoTM 21 ex SS/NS BC 216 ex NCS BC6	Stoomtram Hoorn-Medemblik Wordt thans gerestaureerd als NCS BC6
B32	Werkspoor, 1912	ex GTr 663 ex GTr 445	SBCAVM Amsterdam Thans in dienst als GTr 663
B303	Beijnes, 1918		TS Den Haag
B412	Ganz, 1924	ex B464 ex B412	NZH Vervoer Museum
C106	Van der Zypen & Charlier, 1882	ex HSM 109	TS Den Haag
H114	?, 1948	mogelijk ex H112	NZH Vervoer Museum

Legenda

A	Aanduiding voor een motorwagen
B	Aanduiding voor een bijwagen
C	Aanduiding voor een goederenwagen
H	Aanduiding voor werk- en dienstmaterieel
Y	Toevoeging die aangeeft dat het materieel betreft, dat hoofdzakelijk dienst doet in Waterland

Bijlage 3: relevante externe organisaties

Organisaties actief m.b.t. het behoud van (NZH) trammaterieel, documentatie e.d.

Stichting De Nieuwe Blauwe Tram

p/a A. Hofmanweg 37
2031 BH Haarlem

Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram

p/a Rubenslaan 49
2661 RV Bergschenhoek

Stichting NZH Vervoer Museum

p/a Adriaan Hofmanweg 35
2031 BH Haarlem

Tramweg-Stichting

Erfvoort 32
2211 DE Noordwijkerhout

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS)

Postbus 1384
3800 BJ Amersfoort

Overige museale organisaties

Nederlands Spoorwegmuseum

Maliebaanstation
3581 XW Utrecht

Stoomtram Hoorn-Medemblik

Postbus 137
1620 AC Hoorn

Stichting RoMeO

Postbus 156
3000 AD Rotterdam

Stichting RTM-Ouddorp

Postbus 25
3253 ZG Ouddorp

Haags Openbaar Vervoer Museum

Parallelweg 224
2525 NL Den Haag

Toezicht, vervoerbedrijven e.a.

Inspectie Leefomgeving en transport

Postbus 16191

2500 BD Den Haag

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH)

Postbus 21012

3001 AA Rotterdam

HTM Personenvervoer

Postbus 28503

2502 KM Den Haag

RET

Postbus 112

3000 AC Rotterdam

Vervoersregio Amsterdam

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)

1077 XX Amsterdam

GVB

Postbus 2131

1000 CC Amsterdam

Bijlage 4: Wet personenvervoer en Wet lokaal spoor

Wet personenvervoer 2000

In dit kader is het van belang dat de activiteiten van De Nieuwe Blauwe Tram dienen te vallen onder de vrijstelling als bedoeld in artikel 2 lid g van het Besluit personenvervoer 2000 die hoort bij de Wet personenvervoer 2000.

Besluit personenvervoer 2000

Artikel 2

De wet en Verordening 1071/2009/EG zijn niet van toepassing op:

(...)

- a. vervoer met vervoermiddelen die in gebruik zijn als onderdeel van een historische verzameling, voor zover het niet commercieel van aard is dan wel een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt,

(...)

Wettelijke eisen voor rijden met trams

Het rijden met trams brengt met zich mee, dat voldaan moet worden aan de eisen die zijn vastgelegd in de Wet lokaal spoor en bijbehorende regelgeving. Ook moeten de voertuigen voldoen aan aanvullende eisen die vanuit de centrale overheden of infrabeheerders kunnen worden gesteld.

Wet lokaalspoor

Artikel 31

- 1 Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over de toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking.
- 2 De regels, bedoeld in het eerste lid, kunnen voor de verschillende soorten spoorvoertuigen verschillend luiden en kunnen in ieder geval betrekking hebben op:
 - a. de aard van de maatregelen;
 - b. het moment waarop de maatregelen voor de verschillende soorten spoorvoertuigen of trajecten worden doorgevoerd en de hoeveelheid aangepaste spoorvoertuigen.
- 3 De regels, bedoeld in het eerste lid, zijn niet van toepassing op het verrichten van incidenteel vervoer met historische spoorvoertuigen.

Artikel 32

- 1 Het is verboden om van een lokale spoorweg gebruik te maken met een spoorvoertuig waarvoor gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur geen vergunning voor indienststelling hebben verleend.
- 2 Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur verlenen, na de beheerder te hebben gehoord, een vergunning voor indienststelling, indien het spoorvoertuig:
 - a. beschikt over de eigenschappen die noodzakelijk zijn om veilig gebruik te kunnen maken van de desbetreffende spoorweginfrastructuur;
 - b. geen storingen, buitensporige slijtage of schade aan de desbetreffende spoorweginfrastructuur veroorzaakt;
 - c. zo gebouwd is dat het gebruik geen schade of gevaar oplevert voor personen of zaken; en
 - d. voldoet aan de bij of krachtens artikel 31 gestelde eisen met betrekking tot de toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking. *Noot: op grond van artikel 31 zijn historische voertuigen hiervan uitgezonderd.*

Regeling lokaal spoor

Artikel 5

1. Om te voldoen aan artikel 32, tweede lid, onderdelen a tot en met d, van de wet, beschikt een historisch spoorvoertuig waarmee incidenteel vervoer wordt verricht in ieder geval over de volgende eigenschappen:
 - a. de maatvoering is zodanig dat aan de eisen van het kinematisch omgrenzingsprofiel wordt voldaan;
 - b. de wielen, assen, veren en dempers zijn zo op elkaar en op het spoor afgestemd dat een veilig en ongestoord gebruik van de lokale spoorweg gewaarborgd is;
 - c. het is voorzien van:
 - 1°. aan de voorzijde, achterzijde en iedere zijkant het wagennummer;
 - 2°. ten minste één remsysteem, dat ook bij het wegvallen van de tractie of externe energievoorziening het spoorvoertuig tot stilstand kan brengen;
 - 3°. een toestel voor het afgeven van geluidssignalen;
 - 4°. ten minste één wit stralend licht aan de voorzijde;
 - 5°. ten minste één rood stralend licht aan de achterzijde.

Memorie van toelichting bij de Regeling lokaal spoor

Enkele voorschriften gelden alleen voor spoorvoertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van personen. Die voorschriften duiden op voorzieningen die aanwezig moeten zijn, of maatregelen die getroffen moeten worden om reizigers te behoeden voor onveilige situaties, zoals ten val komen of naar buiten leunen.

Echter, niet alle eisen te stellen aan spoorvoertuigen bestemd voor het vervoer van personen zijn voorgeschreven voor historische spoorvoertuigen, vanwege de aard en het gebruik van deze voertuigen. Het kan bijvoorbeeld, uit oogpunt van het behoud van het authentieke karakter van historische spoorvoertuigen of gedwongen door technische eigenschappen van zo'n spoorvoertuig, noodzakelijk zijn om bepaalde eisen achterwege te laten.

Voor werkmaterieel en spoorvoertuigen voor het vervoer van goederen gelden eveneens minder eisen. Het is bijvoorbeeld niet nodig dat de aantallen zit- en staanplaatsen aangeduid worden, aangezien die niet aanwezig zullen zijn.

Uit de artikelen 5 en 6 is af te leiden aan welke eisen historische spoorvoertuigen die ingezet worden voor incidenteel vervoer van personen, werkmaterieel en materieel bestemd voor het vervoer van goederen moeten voldoen.

NB: merk op dat de memorie van toelichting verder niet vastlegt wat onder een historisch voertuig valt. Dat kan daarmee zowel een origineel voertuig zijn, als een reconstructie of zelfs een replica. Daarmee kan het begrip 'grandfather rights' ruim geïnterpreteerd worden, zoals wij ook doen bij de A619/620.

Bijlage 5: Arbowet en vrijwilligers

Arbowet en zorgplicht

Sinds 1 januari 2007 is de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) in beginsel niet meer van toepassing op vrijwilligers. Alleen als er ernstige risico's aanwezig zijn, blijven de Arbovoorschriften wel van toepassing. En voor vrijwilligers die tot de omschreven kwetsbare groepen behoren, blijven een aantal aanvullende voorschriften gelden. Daarnaast blijven vrijwilligersorganisaties op basis van hun zorgplicht verantwoordelijk en aansprakelijk voor veilige en gezonde werkomstandigheden voor hun vrijwilligers.

In het Burgerlijk Wetboek artikel 7:658 staat beschreven dat de werkgever aansprakelijk is als hij/zij toerekenbaar te kort schiet in de zorgverplichting. Omdat er geen sprake hoeft te zijn van een arbeidsovereenkomst, vallen ook stagiaires en vrijwilligers onder dit artikel.

Arbeidstijdenwet

In de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit worden de werk- en rusttijden voor werknemers geregeld. Sinds 2007 gelden er uitzonderingsregels voor vrijwilligers waardoor zij niet meer volledig aan deze regelgeving zijn gebonden. Zo worden de arbeidstijden van vrijwilligers niet meer van overheidswege beperkt en zijn organisaties niet meer verplicht de arbeids- en rusttijden van vrijwilligers te registreren. In artikel 2.1:2 van het Arbeidstijdenbesluit kunt u lezen welke artikelen niet van toepassing voor het vrijwilligerswerk.

Let op! In dit artikel staat nadrukkelijk vermeld dat een vrijwilliger van 16 of 17 jaar geen vrijwilligerswerk mag doen tussen 23.00 en 06.00 uur. Voor kinderen tot 16 jaar gelden ook nog andere restricties. Zo mogen kinderen van 13, 14 en 15 jaar alleen buiten schooltijd lichte, niet-industriële hulparbeid verrichten. Deze voorwaarden gelden ook ten aanzien van het vrijwilligerswerk.

Wie is vrijwilliger?

De Arbowet, Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit sluiten alle aan bij definitie van vrijwilliger zoals de Belastingdienst deze hanteert: een vrijwilliger is een persoon die niet beroepshalve en op vrijwillige basis werkzaamheden verricht voor een organisatie of instelling die niet is onderworpen aan de vennootschapsbelasting of voor een sportorganisatie, zonder dat hij daarvoor een reële arbeidsbeloning ontvangt. Zie artikel 2, zesde lid, van de Wet op de loonbelasting 1964.

Arbowet: veilige en gezonde arbeidsomstandigheden

In het algemeen komt dit er op neer dat vrijwilligers veilige toegang tot de werkplek hebben en deze, ook in geval van nood, veilig kunnen verlaten, dat de werkplek zodanig is ingericht dat er veilig gewerkt kan worden en dat er voorlichting en veiligheidsinstructies worden gegeven zodat materiaal en werktuigen veilig gebruikt worden. Ook de aanwezigheid van persoonlijke beschermingsmiddelen zoals veiligheidsbrillen en beschermende kleding vallen hieronder.

Om geen onnodige risico's te lopen, is het verder belangrijk om ook de duur van het vrijwilligerswerk in de gaten te houden. Vrijwilligers die immers lange tijd achter elkaar voor de organisatie in touw zijn, kunnen steken laten vallen waardoor zij de veiligheid in gevaar kunnen brengen. Wees hier alert op en spreek mensen er ook op aan.

Risico-inventarisatie & evaluatie

Een risico- inventarisatie & - evaluatie (RI&E), bedrijfshulpverlening (BHV) en een preventie-medewerker zijn in principe niet meer verplicht als de vrijwilligersorganisatie geen betaalde krachten in dienst heeft. Heeft u beroepskrachten in dienst? Dan zult u, ongeacht het aantal betaalde medewerkers, een Arbocontract moeten afsluiten waarin afspraken met een Arboarts worden vastgelegd. Verder zult u voor hen een RI&E, bedrijfshulpverlening en een preventiemedewerker moeten organiseren. Als de betaalde krachten tezamen niet meer dan veertig uur per week in dienst zijn, dan mag de organisatie de RI&E zelf uitvoeren. Het is dan niet verplicht om hiervoor een arbodienst in te schakelen.

Tip! Ook als men geen betaalde krachten heeft, is het raadzaam om binnen de organisatie de risico's in kaart te brengen en vast te leggen op welke manier men deze risico's tot het minimum zal beperken. Aan de hand van deze Arbocheck (op pagina 6 van de Arbocheck) kan men eenvoudig nagaan welke risico's er binnen uw organisatie spelen. Men kan ook een uitgebreide Arbocheck doen.

Ernstige risico's

De Arbovoorschriften blijven wel van toepassing als er sprake is van ernstige risico's voor de gezondheid en veiligheid van de vrijwilligers. De Arbowet spreekt van ernstige risico's als vrijwilligers werken:

- met gevaarlijke stoffen en biologische agentia;
- op hoogte (boven de 2,5 meter);
- met grote fysieke belasting (incl. het werken onder hoge druk);
- met geluidsbelastingen (boven 85 dB);
- met onveilige en niet deugdelijke arbeidsmiddelen;
- met hijs- en hefwerktuigen;
- op een bouwplaats;
- onder extreme temperaturen.

Bij het werken met gevaarlijke stoffen en biologische agentia blijft een RI&E verplicht. Voor de andere aangegeven risico's is het voldoende om middels veiligheidsinstructies, voorlichting en het beschikbaar stellen van beschermingsmiddelen ervoor te zorgen dat vrijwilligers hun werk veilig kunnen doen. In het Arbeidsomstandighedenbesluit staat precies beschreven wat men onder de specifieke risico's verstaat en aan welke normen u moet voldoen. In artikel 9.5a van dit besluit kunt u lezen welke artikelen verplicht zijn voor vrijwilligersorganisaties.

- **Gevaarlijke stoffen**
Gevaarlijke stoffen zijn stoffen die de gezondheid en veiligheid van vrijwilligers ernstig kunnen schaden. Denk bijvoorbeeld aan springstoffen, asbest, benzenen en gechloreerde waterstoffen, vluchtige organische stoffen, lood en loodwit. Als vrijwilligers met gevaarlijke stoffen werken, is het belangrijk dat zij bekend zijn met de risico's van de stoffen en weten wat zij moeten doen wanneer deze in gevaarlijke hoeveelheden vrijkomen. Zorg er tevens voor dat gevaarlijke stoffen in een veilige afgesloten plaats zijn opgeborgen en dat alleen deskundige mensen de gevaarlijke stoffen gebruiken nadat zij de aanwijzingen hebben gelezen. Andere maatregelen die u kunt treffen, zijn het aanbieden van voldoende persoonlijke beschermingsmiddelen zoals oog-, hand- of gezichtsbescherming en een oogspoelfles/ nooddouche om de risico's van bijtende stoffen te beperken. Zorg er ook voor dat er voldoende ventilatie of afzuiging in de ruimte aanwezig is.
- **Biologische agentia**
Onder biologische stoffen en agentia wordt onder andere verstaan; niet genetisch gemodificeerde celculturen, menselijke endoparasieten en micro- organismen. Niet heel veel vrijwilligers zullen hiermee werken maar als dit het geval is, doe dit dan in een omgeving waar kans op besmetting zoveel mogelijk is uitgesloten en betreedt de ruimte niet zonder persoonlijke beschermingsmiddelen.

- **Werken op hoogte**
Bij werkzaamheden waarbij valgevaar bestaat, wordt onderscheid gemaakt tussen het gebruik van een ladder of trap en steigers, stellingen, bordes of verhoogde werkvloer. Als u een ladder of trap nodig heeft, gebruik dan een ladder die goedgekeurd is voor de industrie en zorg ervoor dat vrijwilligers over de juiste werkwijze zijn geïnstrueerd. Maakt u gebruik van steigers (boven de 2,5 meter) zorg er dan voor dat er steigers door een erkend steigerbouwer zijn opgebouwd. Bij het werken op een verhoogde werkvloer (bijv. dak) is het verplicht een stevige leuning of hekwerk aan te brengen. Wanneer dit niet mogelijk is, moeten vangnetten, veiligheidsgordels of vanglijnen van voldoende sterkte worden gebruikt.
- **Grote fysieke belasting**
Bij fysieke belasting gaat het niet alleen om het tillen van zware voorwerpen. Ook een ongunstige houding van eenzijdige arbeid waarbij continue dezelfde bewegingen vereist zijn, wordt beschouwd als grote fysieke belasting. Zorg er dus voor dat mensen hun houding en werkzaamheden voldoende kunnen afwisselen. Als er zwaar getild moet worden, houdt dan de norm van maximaal 25 kg aan. Til zo nodig met zijn tweeën en gebruik til- en transporthulpmiddelen (koevoet, takel, steekwagen e.d.).
- **Geluidsbelasting**
Van geluidsbelasting is al sprake wanneer iemand op 1 meter afstand met stemverheffing moet spreken om zich verstaanbaar te maken (meer dan 85 dB). Stel dus gehoorbescherming zoals oordoppen ter beschikking wanneer vrijwilligers in een lawaaiige omgeving moeten werken.
- **Arbeidsmiddelen**
Gereedschap, machines, hijs- en hefwerktuigen en vervoersmiddelen zijn voorbeelden van arbeidsmiddelen waar vrijwilligers mee te maken kunnen hebben en die ernstige risico's kunnen veroorzaken als het niet goed wordt onderhouden. Zorg er dus voor dat deze materialen tijdig worden gecontroleerd, worden gerepareerd of buiten gebruik worden gesteld. Stel een onderhoudsplan op, een procedure voor melding van tekortkomingen of mankementen en voer deze uit. Daarnaast blijft het natuurlijk van groot belang dat mensen goed zijn geïnstrueerd over veilig gebruik, dat er persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig zijn en dat er mensen in de buurt zijn die te hulp kunnen schieten als er een keer iets mis gaat. Voor het gebruik van hijs- en hefwerktuigen geldt dat deze alleen bediend mogen worden door mensen die over deze specifieke deskundigheid beschikken.
- **Bouwplaats**
Op bouwterreinen gelden aanvullende voorschriften om mensen te beschermen. Zo moet de plek goed worden afgezet, moeten mensen goed geïnformeerd zijn over de mogelijke gevaren en daarvoor persoonlijke beschermingsmiddelen hebben ontvangen.
- **Extreme temperaturen**
In principe zullen niet veel vrijwilligers geconfronteerd worden met extreme temperaturen. Mocht dit wel het geval zijn, zorg er dan voor dat er voldoende voorzorgsmaatregelen getroffen zijn. Bijvoorbeeld door bij extreme hitte voldoende water en beschermingsmiddelen tegen verbranding te bieden en bij extreme kou onderkoeling te voorkomen door passende kleding te verstrekken.

Kwetsbare groepen

Jongeren onder de 18 jaar, zwangere vrijwilligers en vrouwen die borstvoeding geven, worden door de Arboret beschouwd als kwetsbare groepen. De Arboret schrijft dan ook voor dat organisaties deze groepen extra aandacht moeten geven als het gaat om veiligheidsinstructies, aanpassingen van de werkplek, fysieke belasting, de mate en duur van blootstelling aan gevaarlijke stoffen en biologische agentia en andere specifieke gevaren en behoeften van deze groepen.

Voor jongeren geldt dat er, gezien hun leeftijd en beperkte ervaring sneller sprake zal zijn van een ernstig risico. Als er specifieke gevaren aan het vrijwilligerswerk zijn verbonden, zullen de jongeren het vrijwilligerswerk alleen mogen verrichten als er deskundig toezicht aanwezig is. De norm daarbij is dat er zoveel deskundig toezicht moet zijn, zodat de risico's voor de jongeren gelijk zijn aan de risico's voor volwassenen.

Bepaalde werkzaamheden zijn sowieso verboden voor jongeren. Bijvoorbeeld werkzaamheden onder hoge luchtdruk, zoals bij duiken, met een hoge geluidsbelasting (boven 85 dB) en werkzaamheden met schadelijke straling en trillingen. Voor zwangere vrijwilligers en vrijwilligers die borstvoeding geven, zal de organisatie het werk zo in moeten richten dat het geen negatieve invloed heeft op de zwangerschap of borstvoeding. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het beperken van fysieke belasting en het creëren van een rustruimte.

Gemotiveerde vrijwilligers

Iedere vrijwilligersorganisatie wil natuurlijk ongelukken en aansprakelijkheidskwesties voorkomen. Daarnaast dragen veilige arbeidsomstandigheden ook bij aan een goed imago van uw organisatie. Vrijwilligers zullen zich immers meer serieus genomen voelen als de organisatie zorg besteedt aan een veilige en prettige werkomgeving.

Om te voorkomen dat de aandacht voor arbeidsomstandigheden naar de achtergrond verdwijnt, is het goed om een intern arbobeleid op te stellen. Met de volgende stappen gaat men op zorgvuldige wijze aan de slag met het arbobeleid en zorgt u ervoor dat het organisatie breed wordt gedragen:

1. Bespreek veilig vrijwilligerswerk in het bestuur
2. Kies een coördinator arbobeleid
3. Inventariseer samen met betrokken vrijwilligers de mogelijke risico's en maatregelen
4. Maak een overzicht van de uitkomsten van deze gesprekken en stel prioriteiten
5. Stel met het bestuur vast welke risico's en welke maatregelen worden aangepakt.
6. Verspreid de uitvoeringstaken onder betrokken vrijwilligers
7. Zorg dat mensen hun afspraken nakomen
8. Leg de risico's en getroffen maatregelen op papier vast. Bijvoorbeeld in het huishoudelijk reglement.

Aansprakelijkheid

Met een zorgvuldige inventarisatie en aanpak van risico's en het vastleggen van zaken op papier is de kans veel kleiner dat de werkgever/opdrachtgever iets te verwijten valt. Maar ondanks alle inspanningen kan er toch wel eens wat mis gaan. Daarom moet de stichting een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten.

Controle Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Ook als uw organisatie niet RI&E-plichtig is, kan de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW, voorheen: Arbeidsinspectie) komen controleren. Zij zullen dan alleen kijken of de arbeidsomstandigheden veilig zijn en of alles goed geregeld. Zij zullen niet bekijken of je alles goed hebt opgeschreven.

Werken met minderjarigen

Werkt men als organisatie met en voor minderjarigen, dan is de zorg voor een veilige omgeving essentieel. We willen ten slotte een situatie scheppen waarin kinderen en jongeren kunnen groeien en bloeien. Maatregelen nemen om seksueel misbruik te voorkomen horen daarbij. En voorbereid zijn om adequaat om te gaan met de gevolgen, als het toch gebeurt.

Voorkom misbruik van minderjarigen binnen een vereniging of vrijwilligersorganisatie. Dat is de doelstelling van het project 'In veilige handen'. Inzet: minderjarigen écht veilig op de sport- of hobbyclub.

Verklaring omtrent gedrag

Wanneer een vrijwilligersorganisatie met jongeren en/of mensen met een verstandelijke beperking werkt, kunnen deze vrijwilligers in aanmerking komen voor een gratis Verklaring Omtrent Gedrag (VOG). Men dient dan eerst de organisatie aan te melden op www.gratisvog.nl.

Onderzoek heeft aangetoond dat het vragen van een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) aan vrijwilligers bijdraagt aan de veiligheid binnen een vrijwilligersorganisatie. Met zo'n verklaring toont de vrijwilliger aan dat hij niet veroordeeld is voor ernstige delicten, zoals een zeden- of geweldsdelict. Met het aanvragen van VOG's maakt u het onderwerp seksueel grensoverschrijdend gedrag bespreekbaar en geeft u ook een signaal af dat u werk maakt van veilig vrijwilligerswerk. Dit is een eerste stap richting een veilig klimaat binnen uw organisatie.