



Nieuwsbrief maart 2022.

Inhoud:

1. Onderhoud en reparatie 38 en de Musbus.
2. De oude TET en instroom nieuwe bussen.
3. Vroeger nu en de toekomst.
4. Aanbesteding en materieel voor OV Nederland.
5. Het wiel opnieuw uitvinden of het idee overnemen?
6. De 38 en de toekomst.
7. Shenzhen van vissersstadje tot miljoenenstad.

Een nieuwe openbaar vervoer wereld.

Nog steeds zijn we ape trots op onze 38. Op de uiterlijke uitstraling maar ook als de bewonderende blikken van de medeweggebruikers ons toelachen en veel mensen hun mobiel grijpen om te filmen of te fotograferen.



In deze nieuwsbrief is er dan ook een uitgebreid verhaal over die nieuwe generatie OV en zijn bussen.

De vele problemen die er zijn met de chinese BYD bussen halen elke dag wel ergens het nieuws en hebben zelfs tot vragen geleid in de tweede kamer. Terecht ?

Misschien zijn onze wensen wel te groot in verhouding tot de mogelijkheden.

Wij wensen jullie veel leesplezier

1.Vele handen maken licht werk.



Het plaatsen van de ruit met het nieuwe rubber was zeker geen kwestie van even doen. Gelukkig waren we met velen en konden we na enkele mislukte pogingen trots zijn op het resultaat van noeste arbeid.

Om ook echt weer naar buiten te kunnen kijken met als die vette handen op de ruit is er uiteraard de inzet van Gerard die de ruit ook echt aan het glimmen kreeg. Op naar de volgende klus want "met een oalt hoes en een oale bus hey altied wel wat te doan"

En die klus is er al weer in de vorm van lekkage van de koeler van de

Musbus.



2.De oude TET en instroom nieuwe bussen.



Grote aantallen nieuwe bussen kwamen er eigenlijk niet echt binnen bij de TET. En eigenlijk ook niet bij de andere streek vervoerders want meestal ging het om vervanging van een andere serie die uit dienst zou gaan.

Het was altijd weer spannend wat er binnen kwam wat het was meestal een aankoop van enkele personen die daarvoor verantwoordelijk waren binnen het bedrijf.



Een kleine collage van de vele bussen die bij de TET dienst deden. Iedereen had z'n eigen voorkeur als het om rijgedrag ging. De grote verscheidenheid in bussen was prachtig. Natuurlijk waren er ook bussen die niet de voorkeur hadden van de chauffeur. Links boven de Hengelose stadswagens stonden zeker niet op één. De prachtige gelede bussen echter waren fijn om mee te rijden.



We hebben ook probeerbussen gehad. Wat te denken van de lage vloer bussen die het gevoel gaven of je op straat zat.



Of de pony's met de wenteltrap en de motor voorin waardoor de stap achter het stuur niet voor een ieder even makkelijk was. En de uitstap voor passagiers (en chauffeurs) soms eindigde met een vrije val op het perron.



De hybride bussen van lijn 2.

Twee omgebouwde citea's waren de basis voor het Hybride project op lijn twee als voorbode op de milieu toekomst van het OV in Twente. Helaas een project waarvan we moeten concluderen dat dit niet aan zijn eigen succes is ten onder gegaan.



De Frysker was een product en een huisstijl die de busvervoerder Connexxion in de provincie Friesland hanteerde. Speciaal ontwikkeld voor Friesland maar helaas bleek dit type niet geschikt voor de vervoersstromen daar en werden er 117 uitgestrooid over de rest van het land.



De Optare in Twente. Niet echt een liefhebbers voertuig en ondanks de vele klachten over het voertuig verdwenen ze pas met de Corona maatregelen omdat achterin stappen niet mogelijk was. Leuke anekdote is die van chauffeurs die door problemen met de voordeur vaak na vele diensten te hebben gereden met de bus werden gewezen op de nooddeur die er wel in

zat. Toegang tot de bus met die deur vergde wel enige handigheid gezien de hoge instap,

3.Vroeger ,nu en de toekomst.

Wat zou de toekomst geweest zijn zonder de grootste uitvinding van de mens “het wiel” of misschien moet je het de eerste uitvinding na het vuur ooit noemen.

Voor de toekomst van het OV is deze uitvinding niet echt bijzonder. Immers zitten er onder alle bussen wielen en is de kwaliteit van deze zeker toegenomen nadat er iemand de luchtbanden uitvond.

Het **wiel** is rond 3500 v. Chr uitgevonden. Dit **wiel** was echter niet ontworpen voor transport, maar het was bedoeld voor de pottenbak-industrie.



Oorsprong

Over de oudste wielen ter wereld bestaan verschillende theorieën. Sommige archeologen menen dat het wiel vanuit het Midden-Oosten in Europa terecht is gekomen. Anderen zetten daar een vraagteken bij. Archeologische vondsten op verschillende plekken in Europa, onder andere in Duitsland en Polen, zouden erop wijzen dat het wiel hier al in het vierde millennium v. Chr. werd gebruikt.

Drenthe en Overijssel

De oudste wielen die in Nederland zijn gevonden, zijn afkomstig uit het late neolithicum, zo'n 2600 jaar v. Chr. De meeste zijn aangetroffen in de grote veengebieden van Drenthe en Overijssel.

Waar zouden we nu staan zonder het wiel?

Elektriciteit.

Deze ontdekking is er echter één waar we serieus rekening moeten houden tot er werkelijk meer mogelijkheden zijn voor het gebruik van waterstof die immers nog schoner is dan de huidige stroom die nu wordt aangeboden.

In de 18e eeuw deed Benjamin Franklin uitgebreid onderzoek naar elektriciteit. In 1752 voerde hij zijn bekende experiment met de vlieger uit, waarmee hij bewees dat bliksem een vorm van elektriciteit is.

Michael Faraday toonde in 1821 aan hoe je met behulp van elektromagnetisme een permanente rotatie genereert. Dat is nog steeds de basis van de elektrische aandrijflijn.



Ook uit Nederland, waar professor Sibrandus Stratingh in 1835 in Groningen een dergelijk prototype bouwde. In alle gevallen ging het echter nog om een prototype op schaal. De omschrijving 'auto' gaat wellicht ook wat ver, want vaak was het voertuig in kwestie niet meer dan een plankje met wieltjes eronder. Oplaadbaar waren de gebruikte batterijen nog niet.

Eerste echte elektrische auto

Engelsman Thomas Parker bouwt in 1884 het eerste elektrische voertuig dat we als een echte auto kunnen beschouwen. Het model gaat ook de boeken in als de eerste elektrische productieauto,



De elektrische auto van Thomas Parker.

Elektrische voertuigen toen en nu.

Er is door de jaren heen veel geëxperimenteerd met elektrische voertuigen.



Helaas is er op dit moment ook de trend om prachtige oldtimers om te bouwen naar electrisch.



Dat en de roep(lees schreeuw) over de naderende milieu ramp die ons te wachten staat maakt dat er heel veel in de hoogste versnelling gaat.

4.Aanbesteding en materieel voor OV Nederland.

Met het aanbesteden van concessies is er een nieuw tijdperk gekomen in de aanschaf van bussen. In het bestek staan veelal de eisen waaraan volgens de concessie verleners de bussen moeten voldoen en bij het ingaan van een concessie moeten de bussen er ook staan. En omdat het milieu op één staan moet ten koste van alles een concessie CO2 neutraal worden aangeboden.

NB. In 2020 is de CO₂-uitstoot door het gebruik van biomassa ten opzichte van de totale CO₂-uitstoot door de Nederlandse economie gestegen naar 11,3 procent. In 2016 was dit nog 6,8 procent. De CO₂-emissies door het gebruik van biomassa tellen niet mee voor de doelen om in 2050 de broeikasgasemissies naar nul terug te brengen.

Maart 2016

Problemen met VDL bussen in België

-Veel bussen die het Eindhovense concern VDL heeft geleverd aan vervoersmaatschappij De Lijn in België vertonen allerlei kuren.



April 2021

Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft vervoersbedrijf Qbuzz afgelopen jaar een boete opgelegd van 432.000 euro omdat een deel van de elektrische bussen te laat is geleverd.



Januari 2021



Kinderziektes met elektrische bus? ‘Lijkt meer op de Fyra!’

De elektrische bussen van de RET rijden iets langer dan een jaar, maar wekelijks staat er wel eentje stil met pech. De RET spreekt van kinderziektes, maar Leefbaar Rotterdam-veteraan Dries Mosch twijfelt eraan. „Het lijkt de Fyra wel.”

De stad Utrecht gaat elektrisch

In het Bestuursakkoord 2016 werd tussen de 14 Concessie-houders (12 provincies en de 2 vervoerregio's) en Staatssecretaris Sharon Dijksma (Infrastructuur en Milieu) besloten dat uiterlijk in 2025 alle nieuwe bussen emissievrij moeten zijn en volledig gebruikmaken van hernieuwbare energie of brandstof en dat in 2030 alle bussen emissievrij moeten zijn.^[11] De verwachting is dat stadsvervoer grotendeels elektrisch wordt en streekvervoer meer gebruik gaat maken van waterstofbussen.

Het is zeker niet alleen kommer en kwel bij de aanschaf van bussen zo laat Qbuzz zien dat er ook doordacht kan worden ingekocht en niet alleen bij VDL.

Heuliez.

Qbuzz heeft de keuze laten vallen op Heuliez, een innovatieve Franse busbouwer uit de stal van IVECO. Voor de U-OV lijnen 3, 7 en 8 in de stad



Utrecht gaan 35 Heuliez bussen rijden van het type GX 437. Dit zijn ruime, gelede bussen van 18 meter met voldoende capaciteit voor ruim 130 reizigers per rit. Qbuzz heeft onlangs ook elektrische bussen van Heuliez besteld voor de Q Link lijnen in Groningen.



5. Het wiel opnieuw uitvinden of het idee overnemen?

De absolute koploper op het gebied van elektrisch openbaar vervoer is China. Naar schatting rijden 99% van alle elektrische bussen ter wereld in China. Alleen al in de stad Shenzhen (de thuisbasis van BYD) rijden er 16.000 elektrische bussen rond. BYD is een grootste geëlektrificeerde autofabrikant van China.



De Chinese miljoenenstad Shenzhen ging het jaar 2018 in met een volledig elektrische busvloot: 16.359 stuks, voor 80% geleverd door het in de stad gevestigde BYD. Het stadsbestuur investeerde ook in 300 laadpalen, waar de batterijen van de bussen in twee uur kunnen worden volgeladen, en in 8.000 verlichtingspalen met laadfunctie. De omschakeling van diesel naar elektrisch heeft als doel een vermindering van luchtvervuiling, geluidsoverlast en operationele kosten. De operatie werd uitgevoerd in zes jaar.

8. Van vissersstadje tot miljoenenstad



De stad kende een imposante groei op korte tijd: in de late jaren 70 was het nog een vissersstadje met 30.000 inwoners, op dit moment wonen er zo'n 11 miljoen mensen. Shenzhen staat verder bekend als tech hub, voor de productie van elektronica.

Behalve de elektrische bussen rijden er ook nog 12.000 elektrische taxi's.

Wij hebben hier zeker nog een lange weg te gaan om alle problemen op te lossen die er nog zullen komen van het volledig elektrificeren van het OV.

6. De 38 en de toekomst.

Niets mooier dan de glazen bol voor de toekomst. Helaas hebben we die niet en zal er veel moeten worden nagedacht hoe we de TET 38 en de geschiedenis van de TET 'die belangrijke bijdrage die deze heeft gehad in Twente' in ere kunnen houden.

Met het uitbreiden van de club enthousiaste leden hebben we weer jong(er) talent binnengehaald.



Met Mathijs (links) en Maurice hebben we ook echt enthousiaste mannen binnengehaald want beide zijn verzot op oude voertuigen dus daar past de 38 heel goed bij.

Met de gesprekken met de Historische Sociëteit hebben we een ingang gevonden om bij te kunnen en mogen dragen in de rijke geschiedenis waar de TET (en de 38) zeker een plaats hebben.

Uiteraard is de TET meer dan alleen de bus 38. Ook de tram is een rijk deel van de historie van de TET. Wij denken met de contacten die we inmiddels hebben zeker voor de toekomst goede hoop te mogen hebben dat de TET (en de 38) blijft bestaan in de rijke historie van Twente.

We houden jullie op de hoogte van de mogelijke ontwikkelingen.

Team TET 38

