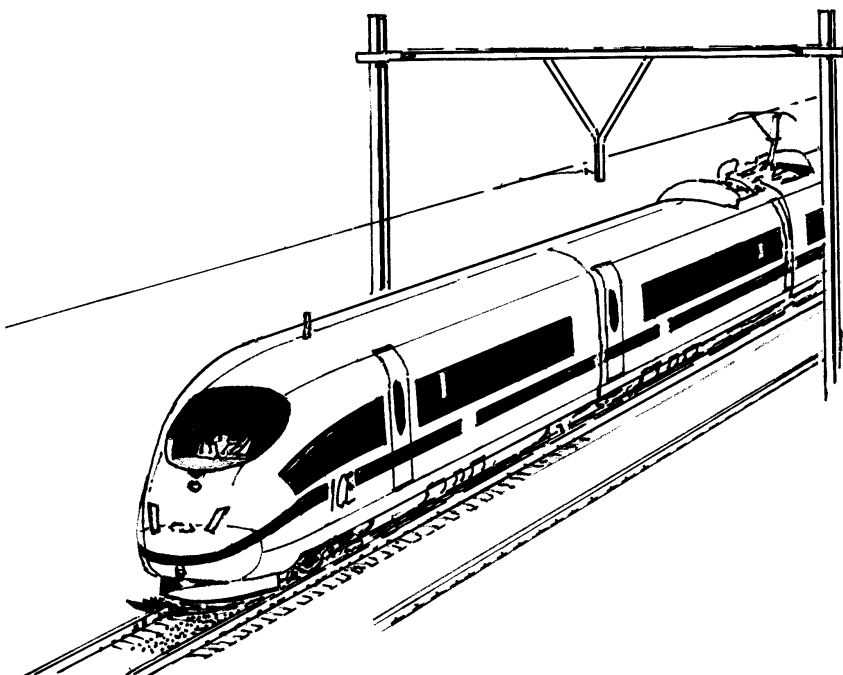
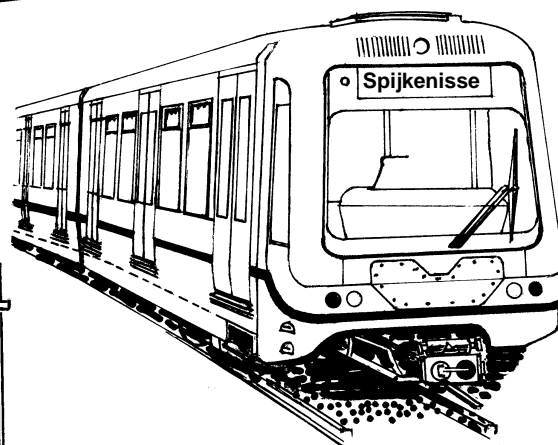
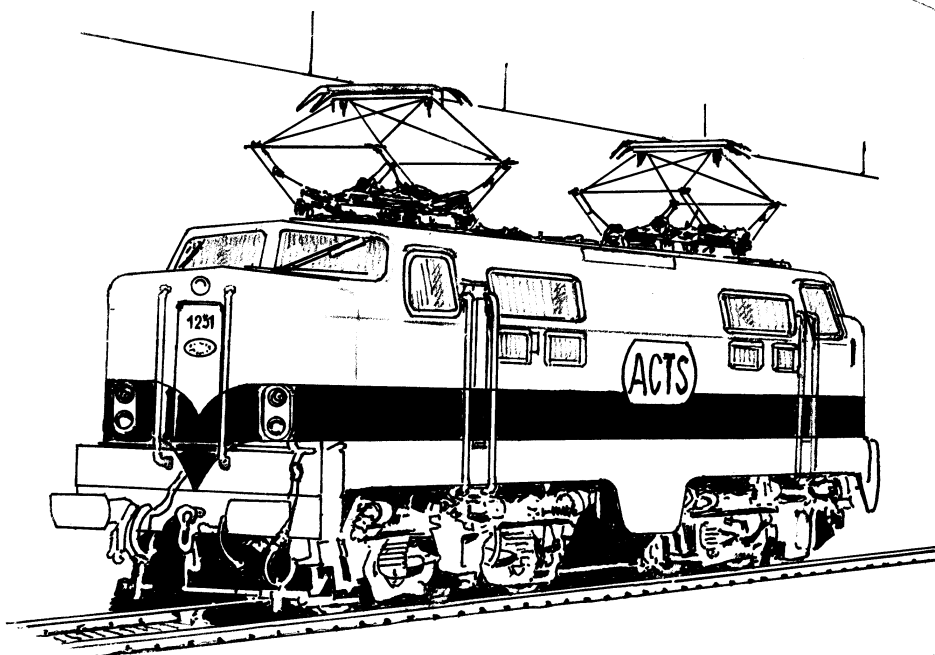
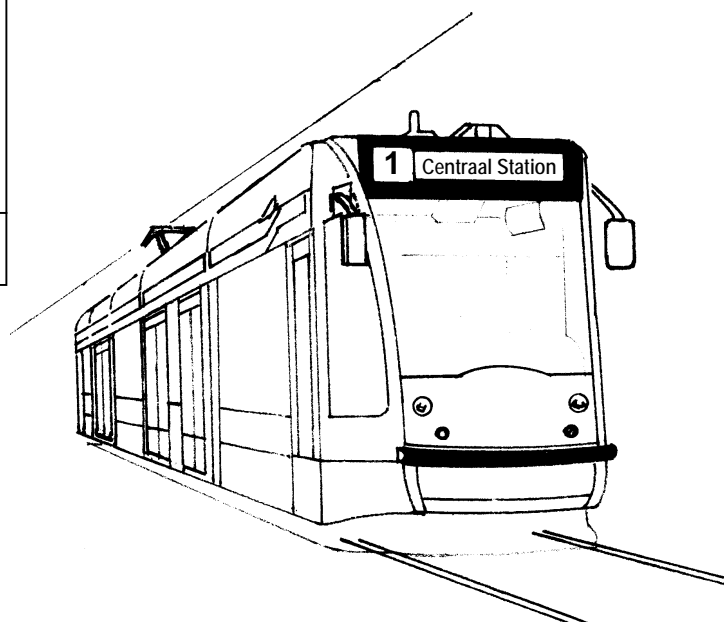


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 567 – maart 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49° JAARGANG, NUMMER 3 (567)
MAART 2006

Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS
is een uitgave van de Stichting Tram-
museum en Railvervoer Nederland
(S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

Internet: www.hov-rn.nl
Email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEURS:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs

Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin

Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij

Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk

Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Frans van Loevezijn,
Theo Neutelings, Eric Salleveld,
Bas Schenk, Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2006 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte
vorm verspreid

© 2006. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schrift-
elijke toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

NVBS 75 JAAR

In 2006 viert de NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen) haar 75-jarig bestaan. Ter gelegenheid daarvan wordt gedurende dit jaar een aantal bijzondere activiteiten en manifestaties georganiseerd: behalve het hieronder genoemd symposium, in juni een groot tramfeest in Amsterdam, in oktober het treinfeest in de driehoek Apeldoorn - Zutphen – Dieren/Arnhem (zie onze agenda), de uitgave van een jubileumboek en –DVD, een fotowedstrijd en een tentoonstelling in het Spoorwegmuseum. Behalve een terugblik over 75 jaar, zal ook aandacht worden gegeven aan heden en toekomst van het railvervoer. Nadere informatie hierover volgt nog en kan worden bekeken op onze jubileum-website: www.nvbs75.com.

Op 13 mei a.s. wordt een **jubileumsymposium** gehouden:

“HET RAILVERVOER IN NEDERLAND – TERUGBLIK EN TOEKOMST”

Dit symposium wordt in samenwerking met de afdeling Verkeerskunde en Vervoerteknik van KIVI-NIRIA georganiseerd en wel op:

13 mei 2006 van 13.30 tot 17.30 uur,
Congrescentrum Engels, Stationsplein, Rotterdam.

Programma

- Inleidingen (met gelegenheid tot vragen stellen) over:
 - Netuitbreidingen lokaal en regionaal vervoer (spreker: Holland Railconsult)
 - Marktwerking personenvervoer (spreker: Syntus)
 - Goederenvervoer (spreker: Ministerie van Verkeer en Waterstaat)
 - De nieuwe treinformules van NS (Intercity en Sprinters) (spreker: NS Reizigers)
- Pauze
- Forumdiscussie met als panelleden de heren:
 - A. Testa (Mobis)
 - T. Kaper (HTM)
 - S. Renzema (Haaglanden)
 - M. Spaargaren (NS)
 - J. Haver (Stichting OPC)
- Borrel

Deelnamekosten: NVBS-leden: € 22,50, Niet-leden: € 50,-, Studenten: € 5,-

Aanmelding (tot 1 mei 2006):

- per e-mail: congres@kiviniria.nl,
 - per post: Congresbureau Kivi-NIRIA, Antwoordnummer 438, 2501 VB DEN HAAG,
- bij gelijktijdige overmaking van de deelnamekosten op giro 598640 t.n.v. Congressen Afdeling V&V KIVI te Gouda onder vermelding van naam, “Symposium 75” en, indien van toepassing, “NVBS-lid” en het lidmaatschapsnummer.

NS en sponsoring

Op 27-02 bracht Thalys-treinstel 4540 de Nederlandse Olympische equipe van Chambéry naar Zwolle. Het treinstel werd gevolgd door de oranje 9525. Blijkens een bericht in *De Telegraaf* zagen de sporters op tegen de “ellenlange” treinreis. In plaats van ruim tien uur in een opgeleukte Thalys te zitten, waren ze liever per vliegtuig teruggekomen. Waarschijnlijk is NS de enige sponsor van NOC*NSF waarover openlijk gemopperd wordt door de sponsors. Anderzijds heeft NS het wel aan zichzelf te danken: het is prima dat de vervoerder zich wil meten met echte bedrijven door als sponsor van de sportkoepel op te treden, maar NS vergeet dat ze in de publieke opinie nog steeds een beroerder imago heeft dan menig andere onderneming. Het *Algemeen Dagblad* nam met de grootste vanzelfsprekendheid in haar berichtgeving over de huldiging van de sporters de zinsnede “Als de speciale Olympische trein van de NS geen vertraging heeft” op. Het helpt NS dan niet om voor (ogenschijnlijk) veel geld een prestigieus sportfeestje te sponsoren, omdat de geplaagde reizigers al snel de conclusie trekken dat het geld niet naar de ‘core business’ gaat maar naar in hun ogen zinloze projecten. Vooral het feit dat NS – ondanks een niet gering materieeltekort – kennelijk materieel beschikbaar had om de olympische Thalys te laten volgen door de met een handvol politiemensen bevolkte VIRM 9525, wekte bevreemding.

- NS sponsort gedeeltelijk het nieuwe televisieprogramma ‘Retourtje Geluk’ van SBS6. In het programma wordt onder andere getracht mensen die in de trein een oogje op elkaar hebben, aan elkaar te koppelen.

AMSTERDAM

Bedrijfsresultaten

Het GVB sloot 2005 af met een positief resultaat van € 10,3 miljoen. De verlaging in 2005 van contractopbrengsten voor de exploitatie van het openbaar vervoer met bijna € 7 miljoen is ruim gecompenseerd door de hogere opbrengsten uit vervoerbewijzen. Dit, gecombineerd met de hogere opbrengsten voor het meerjaren vervangingsplan van de metro-infrastructuur, zorgde per saldo voor een stijging van de netto-omzet uit de kernactiviteiten. De vergroting van het eigen vermogen gecombineerd met een afname van de langlopende schulden hebben de solvabiliteitspositie van het GVB in 2005 verder verbeterd.

Contract

In juli hebben opdrachtgever het ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam) en het GVB het contract getekend voor de (ongedeelde) concessie 2006-2011. Het contract betreft de exploitatie van het openbaar vervoer, de sociale veiligheid en het beheer en onderhoud railinfrastructuur. Marktconformiteit was één van de criteria van het ROA voor de onderhandse gunning van de concessie 2006-2011.

Productiviteit

Het arbeidsverzuim daalde in 2005 verder naar 10,5%. Daarmee is in drie jaar tijd het verzuim met 5 procentpunten teruggedrongen. Door het dalende verzuim verbeterde de productiviteit. Ook nieuwe reorganisaties, optimalisering van bedrijfsprocessen en roosterverbeteringen maakten het GVB productiever.

Reizigers

Door promotiecampagnes voor onder meer de nachtbus en de 24-, 48- en 72-uurskaarten en samenwerking met congressen en theaters is het aantal Amsterdamse vervoerbewijzen met 11,4 % gestegen. Op het gebied van reizigersinformatie zijn omgevingsplattegronden op haltes geplaatst, de lijnnetkaart is bij de conducteur verkrijgbaar en er werden informatiecampagnes gehouden voor geplande wijzigingen. De website werd 50% meer bezocht dan het jaar ervoor. Reisinformatie bij ongeplande wijzigingen (door calamiteiten) vergt meer aandacht. Voor 2006 heeft het verbeteren van de reisinformatie prioriteit. De kwaliteitsbeleving van de klant gaat in zijn totaliteit onvoldoende vooruit. Verbeterprogramma's voor kwaliteitsaspecten die onvoldoende scores werden in 2005 voorbereid en ingezet.

Veilig en schoon

De veiligheid in het openbaar vervoer verbeterde. Er werden 15,7% miljoen reizigers gecontroleerd; twee miljoen meer dan het jaar ervoor. Het aantal incidenten daalde van 4.602 in 2004 naar 4.351 in 2005. Ook het gevoel van veiligheid, zowel bij reizigers als medewerkers verbeterde. Door de komst van de Observatie en Communicatie Centrale is het cameratoezicht in de metro verbeterd. Na de terreuraanslagen in Londen in juli 2005 onderneemt het GVB gerichte acties naar medewerkers en reizigers. Voor het schoonhouden van de voertuigen en stations is extra inspanning geleverd. Met name de graffiti op metrotreinen zorgde voor veel vervuiling. In het kader van het project 'Schoon en Heel' werden twee metrostations (Waterlooplein, Reigersbos) opgeleverd.

Noord-Zuidlijn

De aanleg van de metrolijn houdt de gemoederen dagelijks bezig. Uit een onderzoek van het bureau O&S (Onderzoek en Statistiek) van de gemeente Amsterdam blijkt dat één-derde van de bevolking zich erg stoort aan de aanleg van deze metrolijn en vooral aan de steeds verder stijgende aanlegkosten en problemen bij de aanleg. Door de Socialistische Partij (SP) is een prijsvraag uitgeschreven waarmee

men een gok kan doen naar de hoogte van de uiteindelijke kosten van de Noord-Zuidlijn. Bij de start ging het nog om een bedrag van € 800 miljoen. Bij de definitieve vaststelling van de aanleg van de lijn was dit inmiddels gestegen tot € 1,5 miljard en naar het zich laat aanzien komt dit thans al boven de € 1,6 miljard uit.

Een andere vertragende factor is het uitgraven van de grond onder de diepwanden en de plafonds van de metrostations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan. Tot nu toe zijn alleen de wanden en plafonds van deze stations aangebracht om het mogelijk te maken dat de straten weer beschikbaar komen voor het verkeer. De volgende stap is het verwijderen van de grond onder het dak en tussen de diepwanden zodat de stations kunnen worden aangelegd. Over het verwijderen van de grond is met de hoofdaannemer Max Bögl onenigheid ontstaan. In het contract tussen deze aannemer en de gemeente Amsterdam is afgesproken dat de prijs mag worden bijgesteld en door de onderaannemers van Bögl is nu gesteld dat deze omhoog moet. Hierdoor zal de prijs van de aanleg verder worden verhoogd.

Wellicht is het ook aardig om een prijsvraag uit te schrijven voor de openingsdatum van de nieuwe metrolijn. Want dat dit 2012 wordt kan eigenlijk niemand meer geloven. Een grote vraag is wat er gaat gebeuren zodra de grote boren de grond in gaan die de beide tunnels moeten uitgraven. Bij de minste problemen zal dit gevolgen hebben voor de kosten en de opening van de nieuwe metrolijn.

Herinrichting Leidseplein

Het Leidseplein en het Kleine Gartmanplantsoen moeten geheel autovrij worden. Zo luiden de onlangs gepresenteerde plannen van wethouder Guido Frankfurter (D66). Een pakket voorstellen is nu de publieke discussie ingestuurd en moet na de zomer leiden tot een Masterplan, dat dan vervolgens de officiële inspraakmolen ingaat. Eind dit jaar wil het stadsdeel Centrum het ontwerp vaststellen.

Voor het openbaar vervoer betekent de herindeling van het Leidseplein een grote wijziging. De tramhaltes op het plein worden verplaatst naar het gedeelte tussen het Leidsebosje en het plein zelf. Daar hier het autoverkeer vrijwel verdwijnt komt er meer ruimte voor het openbaar vervoer en kunnen er tramsporen en busbanen naast elkaar worden gelegd waardoor de trams en bussen elkaar zonder probleem kunnen passeren. De lijnen 1, 2 en 5 krijgen daar hun halte en direct na het passeren van de kruising met de Marnixstraat begint dan het enkelspoor van de Leidsestraat. Wel ziet het stadsdeel het liefst dat een van de drie tramlijnen 1, 2 of 5 via de Marnixstraat en Rozengracht zou gaan rijden. De reizigers van het openbaar vervoer zitten daar echter niet op te wachten. Ook de tramhalte voor de lijnen 6, 7 en 10 moet worden verplaatst. Deze vervalt op het Kleine Gartmanplantsoen en wordt verplaatst naar de Marnixstraat ter hoogte van het nieuwe theater Van Joop van den Ende, waarbij nog moet worden opgemerkt dat dit deel van de Marnixstraat autovrij wordt. Voor fietser komen er twee grote ondergrondse fietsenstallingen onder het Kleine Gartmanplantsoen en ook de taxi's moeten op het plein plaatsmaken en worden verdreven naar het Leidsebosje bij de Stadhouderskade.

Groot probleem bij de voorgelegde plannen is ook dat door het verlengen van het enkelspoor tot op het Leidseplein door de knik het zicht op de Prinsengracht en omgekeerd ontbreekt.

Opvallend is dat bij de plannen van het stadsdeel Centrum alleen is gekeken naar het Leidseplein als uitgaanscentrum en dat men hoopt dat door het plein alleen toegankelijk te maken voor voetgangers de levendigheid een stuk groter zal worden. Dat het noodzakelijk is dat ook de bereikbaarheid van het plein van belang is, lijkt minder tot het stadsdeel

door te dringen en dat passagiers van het openbaar vervoer vanuit de buitenwijken naar het Leidseplein als uitgaanscentrum en de Leidsestraat als winkelstraat komen en ook om aan de grachten hun werkplekken te bereiken. Voorts is het Leidseplein een belangrijk overstappunt tussen de lijnen 1, 2, 5 en de Binnenringlijnen.

De herinrichting van het Leidseplein ligt alleen nog op de tekenafel en het zal nog wel de nodige aanpassingen ondergaan. Het is daarbij de taak van de centrale stad om de belangen van het openbaar vervoer te bewaken. Een centrale halte voor het Hirschgebouw is een goede zaak, maar verlegging van een Leidsestraatlijn is onaanvaardbaar.

Infrastructuur

In de avond en nacht van donderdag 9 op vrijdag 10 maart werden op de Vijzelgracht en in het Weteringcircuit ook het tramspoor staduitwaarts teruggelegd naar de oude plaatsen waardoor het tramverkeer nu weer geheel terug is in de oude situatie voor de bouw van de wanden en daken van het metrostation Vijzelgracht.

Op het Europaplein is men inmiddels ook begonnen met de aanleg van de bogen van de Rooseveltlaan naar de nieuwe sporen in het midden van de rechtgetrokken weg in het verlengde van de Europaboulevard.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel plaats op de NZVBW tussen N.Z. Kolk en Mozes en Aaronstraat, in de Van Baerlestraat tussen Vondelpark en Museumplein, op de Insulindeweg tussen Molukkenstraat en Muiderpoortstation, op het Weteringcircuit, op de Vijzelgracht, in de Heemstedestraat en op het Europaplein.

Nog vermeld moet worden dat de tramsporen in de Kwakerstraat en op het Bellamyplein al enige tijd zijn dichtgeteerd op verzoek van fietsers die regelmatig met hun rijwiel in de gootjes terecht kwamen. Afkapping van net zal wel definitief plaatsvinden bij de herprofilering van de Bilderdijkstraat.

Halte

De tramhalte Tropenmuseum (Mauritskade) voor de lijnen 9 en 14 is per 15 maart jl. in beide richtingen opgeheven. Dit in verband met de komst van de nieuwe halte Alexanderplein en de dicht bijgelegen halte Linnaeusstraat/1^e van Swindenstraat.

Oud nieuws: "Vrachtrams in de stad"

Met dit bericht kopte De Telegraaf van 25 februari jl. Kennelijk heeft de redactie van deze krant eerdere berichten gemist. Het plan circuleert al enkele maanden. Zo berichtte het Parool al op 26 november 2005 over de plannen. Wij berichtten hierover in onze edities van december 2005 en januari 2006. Het zogeheten City Cargosysteem zou op 28 februari jl. worden voorgelegd aan het gemeentebestuur.

Zorgenkindje metro

De metro is momenteel het zorgenkindje van het GVB. De dienstuitvoering is uitermate belabberd door een gebrek aan inzetbare metrostellen (hoge defectenstand), personeelsproblemen waardoor regelmatig diensten uitvallen, PID's die van alles aangegeven behalve de juiste tijden en bestemmingen en volslagen cryptische mededelingen aan de reizigers. Vaak wordt er bij uitval in het geheel niets omgeroepen en op de momenten dat dit wel gebeurt en wordt omgeroepen dat door een „verstoring” een dienst van een lijn is uitgevallen met enkele, 5, 10 of 15 minuten vertraging, komt die lijn juist het station binnenrijden hetgeen de geloofwaardigheid onder de reizigers bepaald niet vergroot. Voeg daarbij nog het smerige uiterlijk van het metrobedrijf en de vaak of te koude of te warme stellen en het is niet zo vreemd dat de reizigers het metrobedrijf aanduiden als het slechtste onderdeel van het bedrijf.

Materieel tram

Combino

Sinds onze vorige opgave werden de 2013, 2026, 2038, 2073, 2132 en 2204 voor renovatie naar Siemens in Krefeld overgebracht. Uit Duitsland keerden de 2003, 2027, 2131, 2145 en 2146 gerenoveerd terug.

Bij Siemens staan momenteel: 2005, 2011, 2013, 2016, 2022, 2026, 2038, 2044, 2073, 2132, 2204.

Gerenoveerd zijn thans in Amsterdam: 2003, 2027, 2091, 2131, 2138 t/m 2147. Afgeleverd volgens het nieuwe concept werden de 2148 t/m 2151.

(Bron o.a.: <http://www.amsterdamsetram.nl/wagenpark.htm>)

De 2106 kwam met zware aanrijdingschade buiten dienst te staan en ging voor herstel naar de HWR. In Diemen staat voorts de 2070 met schade. De 2145 kreeg als eerste wagen het nieuwe GVB-logo t.w. het bekende langs-elkaar-heen-werken-teken met daarnaast de letters GVB.

Lagevloertrams

Blauw/wit geschilderd zijn thans de 11G-wagens 901-920 en de 12G-wagens 817-826, 828, 834, 836, 840 en 841. Hier van moet de 834 nog wel in grote revisie. Als reclametram zijn nog slechts tien wagens uitgevoerd: 827, 829-833, 835, 837-839. Als volgende wagen werd de 829 in grote revisie genomen.

Voorts kwam na herstel van zijn zware aanrijdingschade (op de Piet Heinkade) de in de HWR herstelde 826 op 9 maart weer in dienst. In de Havenstraat kwam de 833 met aanrijdingschade (achterop 2106) buiten dienst te staan.

Metro/sneltram

Als volgend CAF-stel kwam de 79 uit de HWR in de nieuwe kleuren wit en blauw. De bestuurderscabines van de metrostellen 5-44 zijn inmiddels allemaal voorzien van airco. Inmiddels zijn de series 1-4 en 45-69 aan de beurt voor inbouw van airco in de bestuurderscabines. Helaas zullen de passagiers het ook komende zomer weer moeten doen met snikhete interieurs.

Overige

Na het opruimen van het KNSM-terrein in Amsterdam Noord staan er nog altijd drie tramwagens uit de voormalige collectie van het TMA. Het zijn de GVB-drieassers 496 en 965, alsmede de RET-gelede 319. De trams zijn nog steeds in gebruik als woning.

ROTTERDAM

Onderzoek versnelde aanschaf nieuwe trams

Het dagelijks bestuur van de stadsregio heeft zich achter de plannen van de RET geschaard om te onderzoeken of er versneld nieuwe tramrijtuigen kunnen worden aangeschaft. De nieuwe trams zouden uiterlijk in 2009 moeten gaan rijden. 'De reizigers blijken de nieuwe Citadis-trams op de diverse lijnen bijzonder te waarderen. Met een versnelde aanschaf kunnen we nog meer aan de wensen van de reiziger op het gebied van betrouwbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid tegemoetkomen', aldus portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Hulman.

Vooruitlopend op de ingebruikname van de Schiedam-Vlaardingenvlijn heeft de RET vorig jaar tijdelijk met nieuwe Citadis-trams op andere lijnen gereden. Het is gebleken dat het publiek de kwaliteit van dit materieel erg waardeert en dat het zelfs tot extra reizigers heeft geleid. Terugkeer van het oude materiaal op die trajecten (lijn 5) heeft tot klachten geleid en het aantal reizigers loopt daar weer terug. Dat is mede reden geweest om naar mogelijkheden te zoeken om sneller dan gepland nieuwe rijtuigen aan te schaffen. De portefeuillehouder is enthousiast: 'De stadsregio vindt het belangrijk dat de kwaliteit van het openbaar vervoer voldoet aan de wensen van de reizigers. Daarom staan we achter

het onderzoek om te bezien of we die nieuwe trams eerder kunnen laten rijden dan de bedoeling was', zo meent Hulman.

De economische levensduur van de 'oude' trams eindigt in 2011. De RET gaat de vervanging van deze trams versnellen, door op korte termijn de procedure voor aanbesteding te starten. Daardoor zou de instroom van nieuwe trams al in 2008 kunnen beginnen.

Het is de vraag of instroom van nieuwe tramrijtuigen in 2008 wel mogelijk is. Behalve de procedure voor aanbesteding, moet ook gekeken worden welke tram men wil aanschaffen. Al is de Citadis bij het publiek populair, er zijn nog altijd diverse problemen met deze trams waardoor er regelmatig nog een flink aantal buiten dienst staat en dit zal men nu toch willen voorkomen. Ook is het zo dat de Citadis nog altijd niet op het gehele net kan rijden (Oude Noorden, Staten-tunnel, Provenierssingel, Noordsingel, eindlus lijn 4 Molenlaan). Voor de normale tramlijnen zou men mogelijk kunnen kiezen voor een kortere en/of smallere tram. Bij volle portefeuilles bij de fabrikanten is het maar de vraag wanneer men met de bouw kan starten. Het ligt in de bedoeling dat men 50 nieuwe trams gaat aanschaffen. Het totaal komt dan samen met de serie 2001-2060 op 110 tramrijtuigen. Dit lijkt er dan toch op dat men opnieuw krap in het materieel komt te zitten en mogelijk moeten er dan weer oude trams in dienst blijven of achter de hand gehouden worden. Of wil men opnieuw tramlijnen laten verdwijnen?

Exploitatiebijdragen openbaar vervoer 2006 vastgesteld

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam heeft de bijdragen in de exploitatie van het openbaar vervoer voor 2006 vastgesteld. De vervoerbedrijven krijgen deze financiële bijdragen voor hun verschillende concessies in het gebied van de stadsregio. De RET ontvangt ruim € 144 miljoen. Daarvoor kunnen zij het vervoer verzorgen in het gebied Rotterdam en voorzien in het onderhoud van de tram en metro-infrastructuur. In het bedrag is ook € 18 miljoen opgenomen voor verbetering van de sociale veiligheid. Connexion ontvangt voor het busvervoer op Voorne-Putten/ Rozenburg en voor zijn overige lijnen in de regio in totaal ruim € 16 miljoen.

Veiligheid

De RET gaat een voortrekkersrol vervullen in het landelijke anti-terreurbeleid voor het openbaar vervoer. 'De RET en de gemeente Rotterdam lopen voorop met de voorbereidingen van terreurmaatregelen in het openbaar vervoer en in de stad', aldus algemeen directeur Pedro Peters. Ook landelijk wordt dit onderwerp steeds belangrijker en daarom krijgt de RET van het ministerie van Binnenlandse Zaken nu een subsidie van 688.000 euro. Hiervan gaat men drie procedures/programma's ontwikkelen, die op den duur in het hele land kunnen worden overgenomen: Ten eerste worden procedures/scenario's voor verschillende soorten dreiging opgesteld. Welke soorten dreiging worden onderscheiden, welke risico's zijn hieraan verbonden, hoe communiceren we hierover, etc. Ten tweede het ontwikkelen van procedures voor het omgaan met diverse dreigingen. Hoe te werk gaan bij bommeldingen, bij dreiging van een aanslag. Hierbij horen procedures voor het checken van rijtuigen voor en na de dienst en dergelijke, evenals de samenwerking met hulpdiensten en de gemeente. Ten derde het opstellen van een trainingsprogramma voor al het personeel, van directie tot en met de werkvloer.

Een ander veiligheidsonderwerp is cameratoezicht. Er is onderzoek geweest in hoeverre dit voor de bus nodig en wenselijk is. Gebleken is dat camera's niet bijzonder bijdragen aan de objectieve veiligheid, maar wel aan het gevoel van veiligheid. Daarom is besloten dat er een camerasys-

teem komt in de 90 nieuwe bussen. Het systeem neemt doorlopend beelden op, die na een wettelijk vastgestelde periode worden gewist. Is er iets bijzonders geregistreerd dan kan men de beelden langer bewaren.

Vandalisme

De RET lijkt de strijd tegen graffiti en vandalisme in de metro te hebben verloren. Omdat graffiti en vernielingen bij veel burgers gevoelens van onveiligheid veroorzaakten, besloot de RET vier jaar geleden een grootschalige actie om graffiti hard aan te pakken. Speciale teams haalden nieuwe graffiti of andere besmeuringen direct weg. Bij grote vervuilingen werd de metro omgewisseld tegen een schoon exemplaar. Wie werd gepakt, moest de schade betalen. Helaas hebben al deze maatregelen niet geholpen. Bij een onderzoek van het Algemeen Dagblad werd bij tien metro's op de Calandlijn tussen kwart voor negen en kwart voor tien gekeken of deze schoon waren, maar helaas bleek dit bij geen enkele metro het geval. Vooral voorin en achterin bleek het een grote bende. Met name de vloer en de zijkanten waren vuil. Opvallend waren ook de bekrassingen van ramen en stoelen. Ook de buitenkanten waren smerig. Dit laatste kan de RET zich ook zelf aantrekken want de rijtuigen op de Calandlijn lijken al tijden de wasmachine niet meer gezien te hebben. Geeft men zelf het slechte voorbeeld dan!

Klachten over openbaar vervoer in Rotterdam-Noord

In Rotterdam-Noord gaat het na het wegvallen van de lijnen 3 en 9 bepaald niet goed met het openbaar vervoer. Dit blijkt uit de vele klachten die men hier hoort. Blijdorp hoopt op een terugkeer van lijn 3 omdat de buslijnen 33 en 44 geen volwaardig alternatief bieden. Vooral het overstappen op het Weena naar het centrum is voor ouderen geen optie. Aan de achterzijde van het Centraal Station is momenteel helemaal geen openbaar vervoer. Een mogelijkheid die opnieuw werd geopperd is het doortrekken van lijn 20 via de achterzijde van het C.S. naar Blijdorp. Het zou bovendien wat lucht geven aan de voorzijde van het Centraal Station omdat hier momenteel acht tramlijnen komen, terwijl de beschikbare ruimte op het nieuwe Stationsplein binnenkort nog kleiner wordt. Lijn 4 is in verband met de reconstructie van de Bergse Dorpsstraat ingekort tot de Kleiweg, maar de aansluiting met de tijdelijke buslijn 40 is slecht geregeld. Wel is hiervoor nu een nieuwe dienstregeling van kracht. Bij lijn 5 zijn de reizigers niet te spreken over het weer verdwijnen van de Citadis-rijtuigen (zie hierboven). Vaak wordt er niet op tijd gereden en ook zijn er vele klachten over het gedrag van sommige bestuurders en conducteurs.

Groen Links wil nu prestatieafspraken met de RET. Minimaal 95 procent van alle metro's, trams en bussen moet op tijd rijden. Tevens wil men dat de voorrangregeling voor het openbaar vervoer wordt hersteld.

Geïntegreerde kaartjes

Er wordt door de RET met het Feijenoord Stadion (De Kuip) en Ahoy gekeken naar mogelijke samenwerking op het gebied van evenementen. Ahoy bleek erg tevreden over de extra inzet van metromaterieel bij evenementen en blijkt ook geïnteresseerd in kaarten waarbij het toegangsbiljet en het vervoerbewijs geïntegreerd zijn. De RET onderzoekt nu de mogelijkheden voor het komende North Sea Jazz-festival. Tevens is gebleken dat de bewegwijzering naar Ahoy rond het Zuidplein kan worden verbeterd. Door de toenemende bebouwing rond De Kuip nemen de parkeerproblemen toe, waardoor parkeren op afstand steeds aantrekkelijker wordt. In de Beverwaard komt een P+R voorziening en met geïntegreerde kaarten kunnen de RET en De Kuip de bezoekers van evenementen warm maken voor deze P+R-voorziening.

Problemen lichtsignalen

Na een aanrijding tussen een personenauto en een tram van lijn 25 bij een overgang in Carnisselande, is er enige commotie ontstaan over een mogelijk probleem bij de lichtinstallaties bij de overgangen van de Carnisselandelijn. De gemeente Barendrecht gaat dit nu aankaarten bij de RET. De RET meldde dat het probleem hen niet bekend was, maar dat men bereid is om hierover in overleg te treden.

Reizigerstunnel C.S. dicht

Op 6 maart ging de reizigerstunnel tussen het metrostation op Rotterdam Centraal Station en de hal van het NS-station dicht. Dit gebeurde in verband met het aanbrengen op deze plaats van zogenaamde diepwanden voor de nieuwe metrohalte CS. Metroreizigers die willen overstappen op trein of metro kunnen gebruik maken van de in- en uitgang voor het Groothandelsgebouw en wie op weg is naar het centrum, kan ook de toegangen bij het verkoop- en informatiepunt van de RET nemen.

Infrastructuur en exploitatie

Op zondag 26 februari werd de Mathenesserbrug in verband met werkzaamheden opnieuw tot in de middag afgesloten voor alle verkeer.

Vanaf 27/2 veranderde de verkeerssituatie op het Weena en het Kruisplein. Doorgaand verkeer uit westelijke richting, dus vanaf de Beukelsdijk/Statentunnel richting Hofplein, kan gebruik maken van de zuidbaan van de Weenatunnel, dit in verband met de aanleg van tramsporen. Het bestemmingsverkeer wordt omgeleid via het Kruisplein.

Spoorafstand Nieuwe Binnenweg

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam heeft subsidie verleend voor het aanpassen van de tramsporen op de Nieuwe Binnenweg. Over 400 meter spoor voldoet de spoorafstand niet aan de eisen van TramPlus. Omdat dit voorjaar de Nieuwe Binnenweg wordt gebruikt als uitwijkroute bij de werkzaamheden op het Kruisplein, moet het euvel op korte termijn verholpen worden. De totale kosten bedragen ca. € 710.500.

Remise Beverwaard

De gemeente heeft de RET toestemming gegeven voor de bouw van een nieuwe werkplaats/remise in de Beverwaard met een parkeerdek voor zeker 500 auto's boven de opstelsporen. Als alles meezit start de bouw eind 2007, begin 2008. De remise vervangt de remise Hilledijk. Op het terrein van de Hilledijk komen parkstadwoningen. In het verlengde hiervan is besloten om meteen de huidige huisvesting van de gehele RET te onderzoeken. Binnenkort worden alle vestigingen in kaart gebracht en wordt gekeken of deze nog 'passen'.

Materieel

Metrorijtuig 5348 bevindt zich niet meer in de CW, maar het is niet bekend of deze al in de dienst is teruggekeerd. In februari verschenen er opnieuw twee lage 800-en in de dienst, de 820 en 823. Ook de 844 zou weer rijvaardig zijn, maar dit is nog niet bevestigd.

Stichting RoMeO

Eind februari een verrassend gezicht in de Centrale Werkplaats. Behalve een aantal bussen was er geen enkele metro of tram voor onderhoud of herstel in de werkplaats. Het railgedeelte van de werkplaats was alleen bezet door drie RoMeO-vierassers. De 522 voor revisie truckstellen en nieuwe wielbanden, de 556 voor nieuwe beplating en een schilderbeurt en de 565 voor nieuwe wielbanden.

Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS) worden op zondag 11 juni speciale feestritten gereden op het tramnet van Amsterdam. In totaal zullen er zo'n 15 tramrijtuigen voor die feestritten worden ingezet. Het wordt een mengeling van trams uit 1931 (het jaar dat de NVBS werd opgericht) en heden. Stichting RoMeO levert hiervoor een vierasser met aanhangrijtuig, nr. 522 + 1020, inclusief bemensing. Het ligt ook in de bedoeling om het in remise Hillegersberg verblijvende Haagse tramstel 830 + 756 in te zetten. Na de feestritten in Amsterdam keert dit stel niet terug naar Rotterdam, maar vertrekt dan naar het trammuseum in Hannover. Naast het historische materieel worden er ook vier of vijf moderne lagevloertrams ingezet. Behalve de Amsterdamse Combino's rijden er ook een Citadis van de RET, een Cityrunner uit Brussel, een NF8 uit Düsseldorf en een Variobahn uit Duisburg.

RoMeO zoekt vrijwilligers

In het voorjaar organiseert de Stichting RoMeO een introductiedag met het doel om nieuwe vrijwilligers te werven. Omdat een aantal vrijwilligers bij RoMeO inmiddels een dagje ouder worden, is er behoefte aan nieuwe krachten die na hun pensionering een leuke hobby of een zinvol tijdverdrijf zoeken. Er is behoefte aan technici die adviseren en meewerken aan renovatie en bedrijfsklaar maken van tram- en busmaterieel. Ook de tot nu toe enige museummetro moet goed geconserveerd worden en hierbij is kennis van oude rotten in het vak onontbeerlijk. Ook bestuurders en conducteurs zijn welkom.

Wilt u meer weten geef u dan op voor de introductiedag. Per aanmelding kunnen twee personen deelnemen aan het programma, dus een eventuele partner mag ook mee. Kijk op www.stichtingromeo.nl of www lijn10.nl

Inschrijven kan via info@lijn10.nl met vermelding van naam, adres, telefoonnummer en emailadres. U ontvangt dan een uitnodiging.

Modelspoorbaan op het Weena.

In maart verschijnt op het Weena de grootste modelspoorbaan van Nederland. Zo'n dertig modelspoorbouwers gaan in Rotterdam aan de slag met Railz Miniworld. Er wordt eerst een baan aangelegd van 280 vierkante meter, met vooral Hollandse landschappen, steden en industriegebieden. Ongeveer honderd vierkante meter wordt ingevuld met de Rotterdamse haven. Vanaf 2007 wordt de overdekte baan ten westen van het Groothandelsgebouw uitgebreid met meer miniatuurspoorbanen. Totale oppervlakte: 700 vierkante meter. Naast de Hollandse landschappen en steden worden dan ook Schotse, Engelse, Franse, Belgische en Japanse thema's uitgebeeld. Als de Railz Miniworld helemaal klaar is, behoort de modelspoorbaan tot de vijf grootste van Europa. Bezoekers van de spoorbaan kunnen in het atelier kijken hoe de spoorbanen worden gemaakt en in het commandocentrum is te zien hoe de banen worden bediend. Ook worden er in de bioscoop beelden vertoond die gefilmd zijn vanuit de mini-treintjes.

Nieuws per datum

13/02: 15.30 uur, lijn 25-2049. Bij de halte Beurs richting CS viel een man in een elektrische rolstoel achterwaarts uit de achterste deur en kwam op het schuine en lagere perrongedeelte terecht. De oorzaak was dat er twee trams aan de halte stonden en hierdoor de achterste deur van het tweede rijtuig niet bij het verhoogde perron stond. Eerder hadden ook andere rolstoelers hier problemen mee gehad. Volgens de RET moeten rolstoelers in- en uitstappen bij de tweede deur, maar het rijdend personeel stuurt deze passagiers naar het achterste gedeelte van de tram met als argument

dat rolstoelen niet in het midden van de tram mogen staan omdat de bestuurder dan geen goed zicht heeft op het gangpad. Tijd voor een duidelijker beleid voor rolstoelers.

14/02: 12.30-14.15 uur. Lijn 21-2011 had een ernstige aanrijding met een bejaarde fietser op het Broersvest in Schiedam. Aan de Rotterdamse kant werden de lijnen 21 en 23 ingekort tot het Marconiplein en aan de Schiedamse zijde werd gependeld tussen de Woudhoek in Schiedam en Holy in Vlaardingen via de verbindingsboog bij de Europaboulevard.

19 en 26/2: In verband met werkzaamheden voor de aanleg van RandstadRail bij de Melanchtonweg, reed lijn 5 vanaf de Schiekade via de Bergweg – Straatweg en Kleiweg v.v.

Materieeloverzicht RET per 1-1-2006

Metro/sneltram

71 sneltramrijtuigen SG-1: 5201-5271
63 metrorijtuigen MG-2: 5301-5363
18 sneltramrijtuigen SG-2: 5401-5418

Tram

50 Düwag-mr.: 701-750
50 Düwag-mr.: 801-850 (ged. buiten dienst)
60 Citadis-mr.: 2001-2060

Materieel in beheer van de Stichting RoMeO

Museummaterieel

10 motorrijtuigen : RETM 1, 11, 86, 119
: RET 15, 123, 242, 385, 556, 608
1 instructiemotorrijtuig : RET 2101 (ex mr. 404 uit 1929)
2 aanhangrijtuigen : RETM 284, 327
1 aanhangrijtuig : RET 1042
2 paardentramrijtuigen : RTM 188, 404
1 bovenleidingmontagewagen : RET 2410
2 zandsiloahr. : RET 2411, 2412
1 open bakahr. : RET 2413

Exploitiematerieel

17 motorrijtuigen : 368, 373, 504, 515, 522, 523, 537, 542, 565,
: 1605, 1610, 1614, 1616, 1624, 1628, 1633, 1635

(1610 en 1635 zijn plukrijtuigen en 1633 reserverijtuig)

2 instructiemr. : 606, 1629
2 aanhangrijtuigen : 1001, 1020
Verder aanwezig : HTM 830+756

Museummaterieel Tramweg-Stichting

7 motorrijtuigen : 115, 192, 210, 220, 303, 408, 509
1 wagenbak : 178
2 aanhangrijtuigen : 1008, 1355
1 railslijpmotorrijtuig : 2302
2 zoutaanhangrijtuigen : 545, 2025
1 Magirusladder (niet rail)
1 motorwagenonderstel : 2301

D E N H A A G

Meer reizigers voor de HTM

Ondanks de bezuinigingen van een paar jaar terug is het aantal reizigers van het openbaar vervoer in de Haagse regio het afgelopen jaar licht gestegen. In 2005 reisden dagelijks 285.000 mensen met de tram en 135.000 met de bus. Dit is een stijging van 2% ten opzichte van 2004. Vooral de tramlijnen 2, 3 en 6 worden vaker gebruikt. Op deze lijnen is een stijging te zien van maar liefst 10%. Dit heeft te maken met de ingebruikname van de tramtunnel en het feit dat de bussen vanuit het Westland niet meer doorrijden naar het Haagse centrum.

Het is overigens wel te wensen dat de HTM de frequentie van de drukke tramlijnen tijdens de vakantie dienstregelingen niet zo laag blijft houden zoals nu het geval is. Tegen-

woordig worden er minder trams en bussen ingezet in de schoolvakanties. Vooral de tramlijnen 2 en 3 zijn altijd zeer druk omdat er vaak een 10 minuten frequentie wordt aangehouden in deze periode in de avondspits. Dit leidt tot overvolle trams en onaangename situaties. Tijdens de vakantieperiode in februari werden er af en toe extra trams ingelegd. Beter is het om de dienstregeling zo aan te passen dat alles goed doorstroomt. De HTM heeft de afgelopen week veel klachten ontvangen over de vakantiedienstregeling.

Openingshandeling lijn 19

Zondag 5 maart vond in Leidschenveen de openingshandeling plaats voor de bouw van lijn 19. Er wordt sinds enige tijd gewerkt aan de bouw van lijn 19, maar dit was nog niet officieel bekrachtigd. De vier wethouders van verkeer van de vier gemeenten Rijswijk, Delft, Leidschendam-Voorburg en Den Haag ondertekenden de benodigde papieren. Dit alles werd gevierd door het aansnijden van een grote taart in de vorm van een tram. De taart was echt heerlijk! Cabaretier Sjaak Bral presenteerde het geheel in een grote tent die op een parkeerplaats naast het viaduct stond. Na afloop kon het viaduct over de A4 worden bewandeld en een bezoek worden gebracht aan de Sijtwendetunnel. Volgens planning gaat lijn 19 eind 2007 rijden tussen de TU Delft en Leidschendam-Voorburg.

Werkzaamheden

In Den Haag wordt nog steeds hard gewerkt aan het aanpassen van de infrastructuur, voornamelijk in het kader van RandstadRail. Op het De Savornin Lohmanplein zijn na het verwijderen van de oude keerlus nieuwe sporen gelegd. Aan de Thorbeckelaan-zijde van het plein is een nieuwe halte aangelegd. Aan de andere kant is het spoor net als vroeger dubbelsporig. Omdat de bogen naar de bestaande sporen van tramlijn 3 ruimer opgezet worden, komen de wissels op een iets andere plek te liggen. De dienstsporen van lijn 3 zijn inmiddels ook opengebroken zodat dit meteen gerealiseerd kan worden.

De keerlus zal na de zomer enige tijd gebruikt worden door de GTL's van tramlijn 3 omdat het traject naar Loosduinen zal worden aangepast. In december zullen volgens de huidige planning de GTL's definitief verdwijnen van tramlijn 3. De keerlus aan het De Savornin Lohmanplein krijgt dan een nieuwe functie omdat de kort-traject diensten van RandstadRail lijn 3 hier zullen keren.

De werkzaamheden aan de tramhalte aan het Valkenbosplein zijn bijna klaar. De halte is ruimer opgezet en heeft perrons die voldoen aan de RandstadRail-norm. Op 11 maart was de hulphalte richting het centrum nog in gebruik terwijl de echte halte visueel eigenlijk al klaar was. Bij de reizigers gaf dit enige verwarring.

Het Castricumplein, vorig jaar nog gebruikt door de ingekorte lijn 6, krijgt ook een (tijdelijke?) RandstadRail-functie. De sporen zijn eind februari opgehoogd met zand. Waarschijnlijk heeft dit te maken met de proefritten welke in april gemaakt zullen worden op de Meppelweg. Omdat de Apeldoornselaan nog niet toegankelijk is, kunnen de voertuigen dan achteruit door de keerlus rijden. Vervolgens kan men dan weer terug naar de Meppelweg. Het is ons niet duidelijk of de keerlus definitief blijft liggen in de toekomst.

Vanaf 20 maart starten langs de Leyweg de werkzaamheden voor de nieuwe keerlus van de nieuwe tramlijn 6. Deze lijn met de werktitel '6K' zal na de ingebruikname van RandstadRail lijn 4 zijn eindpunt krijgen net achter het ziekenhuis Leyenburg. Bij dit ziekenhuis zal een OV-knooppunt worden gerealiseerd. Op 8 juli 2006 moet het allemaal klaar zijn.

In de hal van het Centraal Station zijn twee grote trappen aangebracht. Binnenkort is het niet meer mogelijk om de

tramperrons te bereiken via de kopse kanten, maar zullen deze trappen moeten worden beklommen als men richting het Centrum wilt rijden. Richting Ternoote zijn de tramperrons dan te bereiken via het busplatform. In het weekend van 8 en 9 april zullen de buitenste sporen worden aangesloten. Nu rijden de trams nog via de binnenste sporen, maar dit gedeelte zal helemaal worden gesloopt. RandstadRail blijft rijden via deze buitenste sporen, de GTL's zullen in de toekomst weer naar het midden verhuizen. Ook zullen er liften komen. Wist u dat er in het hele Den Haag Centraal geen liften zijn te bekennen?

Bij remise Zichtenburg is het stukje inrukspoor vanaf Kraayenstein op de Nikkelwerf buiten dienst gesteld. De trams rijden nu meteen vanaf De Werf het remiseterrein op. Ook het verbindingsspoortje tussen de in- en uitruksporen is nu officieel vrijgegeven. In principe is het nu mogelijk om met een tram om de remise heen te rijden. Het depot van de gemeentereiniging is eind februari ook verhuisd naar een andere locatie zodat men nu verder kan bouwen aan de nieuwe werkplaats. Volgens planning zal de nieuwe werkplaats medio oktober in gebruik worden genomen. De werkplaats aan de Lijsterbesstraat zal dan worden gesloten.

Vreemde passagier

Op 7 februari meldde een bestuurder van tramlijn 6 aan de centrale post dat er om 6 uur in de ochtend een hond in de tram zat. De hond was zonder baasje en zonder te betalen bij de Delftse laan op de tram gestapt. Een oplettende passagier meldde dit aan de bestuurder. Deze zette de tram stil en wachtte op de politie. Via een chip kon het baasje achterhaald worden. De eigenaar vertelde later dat de hond wel vaker de tram nam omdat hij dat blijkbaar erg leuk vindt. Of de hond een boete heeft gekregen voor zwart rijden vertelt het verhaal niet.

Halte Randveen

Tijdens de vernieuwing van het traject Castricumplein – De Uithof begin vorig jaar werd de halte Randveen opgeheven. Deze halte werd vaak gebruikt door oudere mensen die daar in de buurt wonen. Er werden 200 handtekeningen verzameld om te bewerkstelligen dat de halte weer terug zou komen. Op dit moment kunnen de mensen kiezen uit de beginhalte bij De Uithof of de Beresteinlaan. Dit is voor deze mensen eigenlijk niet te doen omdat ze of een drukke weg moeten oversteken of een eind moeten lopen. Stadsgewest Haaglanden heeft toegezegd dit te onderzoeken en sluit bij voorbaat niet uit dat de halte mogelijk toch weer terug komt.

Proef met fietskluizen

Als de fiets niet mee mag in de tram dan ligt het voor de hand om een veilige stalling te creëren bij een aantal haltes. Onder dit motto opende verkeerswethouder Bruno Bruins op 1 maart de eerste tien Haagse fietskluizen aan de Melis Stokelaan bij de keerlus van lijn 9. De huur bedraagt 7,50 euro per maand. Er zijn ook twaalf kluizen voorzien bij de eindhalte van lijn 6 bij De Uithof en acht exemplaren bij de bushalte van de lijnen 13 en 25 aan het begin van de Erasmusweg. Alle dertig kluizen zijn onderdeel van een proef. Indien dit aanslaat zijn meer kluizen voorzien. Informatie hierover is te vinden op: www.denhaag.nl/fietsvoorop

Wist u dat

- de keerdriehoek voor de Amerikaanse ambassade op het Lange Voorhout gedeeltelijk is opgebroken?
- de vorig jaar in de GTL's ingebouwde nieuwe deuren soms erg langzaam open gaan?
- het opstarten van 'visiontainment' in de GTL's gepaard gaat met echte Windows geluidjes?

- er nog maar één GTL blauw-grijs is maar dat dit door de totaalreclame niet zichtbaar is?
- de tunnelingang op de Prinsegracht de enige toegang is richting tramstation Ternoote?
- de HTM volgend jaar meer dan 200 trams heeft?

Materieel tram

In de centrale werkplaats zijn er al veel GTL's voorzien van een airc-installatie. Steeds vaker kom je in de stad GTL's tegen met een 'wit hoedje'. De 3082 werd als eerste totaalreclame tram voorzien van een dergelijke installatie. De komende maanden zullen steeds meer GTL's met een airc-installatie op straat verschijnen.

In de werkplaats bevindt zich ook PCC-meettram 1315. Deze tram wordt omgebouwd voor RandstadRail en wordt daarom een twee-richting wagen. De PCC heeft een geheel gewijzigde kop waar GTL-achtige koplampen hun plaats vonden. Ook de achterzijde heeft een dergelijke verlichting. Verder zijn er nog kleine wijzigingen uitgevoerd. De tram heeft een aantal keren proef gereden in deze uitvoering. Op zaterdag 4 maart raakte de tram in de Edisonstraat defect en moest terug worden gesleept door de Partytram 1302 in tegengestelde richting. De komende weken zal de PCC bij de schilder in een RandstadRail jasje worden geschilderd.

De status van de TW6000 trams is nog steeds ongewijzigd. Vanuit Hannover kwam het gerucht dat het trambedrijf in Budapest toch interesse zou hebben voor de trams, maar tot op heden is daarover nog geen definitief besluit gevallen. Het belangrijkste nieuws was toch eigenlijk wel de komst van het eerste RandstadRail-voertuig. Deze arriveerde in de vroege morgen van 1 maart in Den Haag. Verderop in dit nieuws leest u daar meer over.

Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein

Vanaf 1 maart zijn de tarieven van de sneltram (Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein) als volgt gewijzigd.

zone	Volrtarif	Reductietarif	Dalkaartje
1 zone	1,35	1,05	0,80
2 zones	2,00	1,55	1,30
3 zones	2,65	2,05	1,70
4 zones	3,30	2,55	2,05

R A N D S T A D R A I L

HTM verwelkomt het eerste RandstadRail-voertuig

Exact 25 jaar na de aflevering van de eerste GTL op 27 februari 1981 werd in Salzgitter het eerste RandstadRail-voertuig verzonden. Op 27 februari 2006 werd bij de fabriek van Alstom de 4002 opgeladen voor vertrek naar Den Haag. Het transport bereikte op 28 februari de Nederlandse grens. In de vroege morgen van woensdag 1 maart arriveerde de 4002 in Den Haag. Onder grote publieke belangstelling werd de vrachtwagen met daarop de nieuwste aanwinst begeleid naar de Werf. Om 01:15 uur stond het voertuig op de Haagse rails. De 4002 werd door GTL 3131 naar spoor 1 geduwd waar het voertuig werd gewassen. Vervolgens werd de tram in de nieuwe hal geplaatst. De 4002 is een prachtig voertuig en voorzien van allerlei technische snufjes. In de tram is de apparatuur voor de OV-chipkaart reeds aangebracht. Sommige lezers zullen zich afvragen waarom de 4002 als eerste voertuig werd afgeleverd en niet de 4001. De 4001 staat nog steeds in Salzgitter en is voorzien van allerlei meetapparatuur en zal samen met de 4003 nog een bezoek gaan brengen aan de (Siemens-)testbaan in Wildenrath.

Op donderdag 2 maart werd de 4002 officieel gepresenteerd aan de pers. Na de symbolische overhandiging van een Alstomsleutel reed verkeerswethouder Bruno Bruins de tram onder luide muziekklinken en onder een confettiregen naar buiten. De rest van de middag stond de 4002 voor het HTM-personeel buiten opgesteld.

De komende maanden zullen er regelmatig nieuwe voertuigen worden afgeleverd. Het eerstvolgende exemplaar zal waarschijnlijk de 4004 zijn. Voorlopig zullen de nieuwe voertuigen nog niet op straat verschijnen. Proefritten zijn pas in april voorzien.

Infrastructuur

Met het plaatsen van de vier laatste stalen segmenten in de eerste helft van februari is de "Netkous" te Den Haag bijna compleet. Er ontbreken nog enige smalle stukjes maar deze worden ter plekke ingelast. Begin maart werd het Netkous viaduct verbonden met het bestaande tramviaduct. De acht, deels gebogen liggers, werden in het eerste weekend van maart op hun plaats gehesen. Wat nu nog rest is het plaatsen van de gebogen liggers aan de kant van Siemens. Naar verwachting zal dit eind maart plaats vinden.

Het nieuwe perron van de toekomstige RandstadRail-halte bij de Melanchtonweg in Schiebroek werd in het weekeinde van 24/2 t/m 26/2 met een spectaculaire hijsklus aangebracht. De perronliggers met een lengte van 27 meter en een gewicht van 120.000 kilo, met behulp van een uitzonderlijk vervoer vanuit Groningen aangevoerd, werden door één van de grootste mobiele telescoopkranen in Nederland op hun plek gehesen. De perronliggers vormen de basis waar straks de perrons op worden gebouwd. De halte Melanchtonweg komt op het bestaande viaduct. Het ernaast gelegen fietsviaduct wordt gesloopt en de fietsroute beneden langs geleid. Het inhijzen gebeurde op vrijdag- en zaterdagnacht.

- Langs de sporen van de Hofpleinlijn werden de eerste assentellers geplaatst. Zowel langs de Hofplein- als de Zoetermeerlijn werd in januari, februari en maart gewerkt aan de aanleg van nieuwe kabelgoten. Te Rotterdam Hofplein werden gedeeltelijk ramen teruggeplaatst achter de banken op het perron. Nadat deze enkele jaren geleden na veelvuldig vandalisme verwijderd waren, waren de reizigers van het hooggelegen station overgeleverd aan de elementen.

- Op de fly-over bij Den Haag Laan van NOI verschenen eind februari de eerste bovenleidingportalen.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Innovatieve Bussystemen

Mondiaal is er een groeiende belangstelling voor innovatieve bussystemen. Bekend zijn al de voorbeelden uit grote en snel groeiende steden in Zuid-Amerika (Bogota, Curitiba, Porto Alegre, Quito) en Azië (Beijing, Djakarta, Kunming, Seoul, Tsunkin) waar de bus door het creëren van specifieke infrastructuur – mede bij het ontbreken van een tramtraditie – als massavervoermiddel wordt ingezet. Maar ook in West-Europa zien we tal van ontwikkelingen, waarbij het vooral gaat om bussen van grote capaciteit, vrije busbanen en geleidingssystemen – al maken die in het algemeen de chauffeur nog niet overbodig – en innovatieve aandrijfsystemen ter bescherming van het milieu en om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te reduceren. In ons land werd deze maand aan de tot nu toe weinig succesvolle systemen Phileas en Parkshuttle de Zeus toegevoegd, al is contractie maar een betrekkelijke noviteit: in Amsterdam had men in de jaren twintig van de vorige eeuw al een behoorlijke vloot elektrische taxi's, terwijl in het meer recente verleden in Dordrecht enkele elektrische midibussen gereden

hebben. En dan staat ons nog de superbuss van Wubbo Ockels te wachten!

Wat hier ook van zij: omdat het openbaar vervoer van de toekomst sterk van innovaties afhankelijk zal zijn zullen wij in deze rubriek aan relevante ontwikkelingen aandacht blijven schenken. Wie een handzaam overzicht wil hebben van wat er op dit gebied actueel is kan het lezen worden aanbevolen van het februarinummer van 'Stadtverkehr', dat geheel aan deze materie gewijd is.

ALMERE Connexion

Op 16 februari was de GS (Gotenburg) 803 voor een demonstratie in Almere, een dubbelgelede wagen van het nieuwe type Volvo B7500 LE Bi-artic. Conclusies kunnen aan dit bezoek vooralsnog niet verbonden worden.

AMSTERDAM GVBA

Niet alleen doen de Volvo's 416, 430, 433 en 434 nog alle dienst als lesbus, op 20 februari reed de 434 ook nog op lijn 48. De opstapper CS – Prinsengracht – Stopera, die buiten het reguliere openbaar vervoer valt, en dan ook geheel voor rekening van Amsterdam rijdt, dreigt voor de zoveelste keer te verdwijnen.

ARRIVA

Voor stad Groningen kwam eind 2005 in dienst de 241, Mercedes-Benz 0530G Citaro met 46/109; deze verving de laatste 0405G. De in no 563 genoemde 551-557 zijn type 0530N Citaro met 33 zit en 70 staan. Van de ex-NoordNed bussen zijn/worden de logo's nu verwijderd. De officiële fusiedatum is 1 januari 2006.

BBA Streekvervoer

Voor de streekbusdiensten in Noord-Brabant en Utrecht beschikte de BBA op 1 januari 2006 over het volgende wagenpark:

MB200	Den Oudsten	40 42	1986 425,430
MB200	Den Oudsten	40 42	1987 434
B10M	Den Oudsten	41 40	1991 441-460,464-470
B10M	Berkhof	40 39	1992 471-472,474-497
B10M	Berkhof	40 56	1994 498-516
B10M	Berkhof	32 56	1996 517-536
SB220	Berkhof	43 20	2004 556-557 1)
SB220	Berkhof	43 20	2003 559-560 2)
SB220	Den Oudsten	41 39	1990 584-588
SB220	Den Oudsten	41 39	1991 589-595
SB220	Den Oudsten	41 39	1992 596-606
MB 0530 Citaro		40 51	2000 611-635
MB 0530 Citaro		40 51	2001 636-655,657/8/60
MB 0530 Citaro		37 52	2002 661-681
MB 0530 Citaro		37 52	2003 682-705
SB220	Berkhof	41 39	1994 710-717,719
SB220	Berkhof	41 38	1994 720-729
MB 0550 Integro		49 31	2000 731-737
MB 0550 Integro		49 24	2001 738-751 3)
MB 0550 Integro		45 25	2002 752-763
MB 0530 Citaro		39 50	2003 800-810
Volvo B10MBo	Den O.	42 42	1996 812-817 Interliner
Volvo B10MA	Berkhof	71 85	2003 820 4)
Volvo B10MA	Berkhof	65 65	1990 821-825
Van Hool AG300	49 91		2002 831-850
DAF MBG205	Den O.	59 66	1987 870,872-876
DAF MBG205	Den O	59 66	1988 877,879-881
Ambassador200		41 39	2004 901-902
Ambassador200		39 41	2004 903-905 5)

Ambassador200	42 38	2005 5050-5052
B10M Den Oudsten	41 39	1989 961-967,969
B10M Den Oudsten	41 39	1990 6)

ex Limex 904-905 (1995)
 ex Limex 906,903 (1995)
 741-751 Interliner
 ex CFL 48 (1995); stadsdienst Breda
 ex MTI 02-25/6/8 (2002)
 976-979,982-984,986-989

Hoewel een deel van dit park, evenals een aantal stadsbussen, destijds in de ESO/VSN nummering was opgenomen lijkt vermelding daarvan niet meer opportuun.

In 2004 werden afgevoerd: 431, 878, 968, 985 en 854,857 (MBG205 1982), 941 (B10M 1986), 945-955 (B10M 1988), 973-975 (B10M 1989) en in 2005: 718. Dit jaar werd de 430 opgelegd en ging 434 naar BBA Tours; eveneens opgelegd werden 877 en 880. Sinds januari worden op de Interliners 400 en 401 ingezet de bussen 6601-6608, die bij Connexxion hebben gereden onder de nummers 5801, 5802, 5800, 5795, 5797-5799 en 5796. Daarmee is de nummerreeks 6600, waarmee ooit de dienst werd aangevangen, terug op de lijn. Van Vliet trucks leverde de gebruikte wagens 5396-5398 DOB B96 ex Huther & Junkes (Duitsland) uit 1997 en 5399 DOB B90 ex Simon (Lux.) uit 1996.(adv/wp/en).

CONNEXXION

In Twente zijn ook in dienst gesteld de rode buurtbussen 7405-7412 MB 308CDI met 8 zit. In afwijking van de standaardbussen (38 zit) hebben de stads- en servicebussen 8937-8968 32 zit en 4 klap; de totale capaciteit is onveranderd 80 personen. Ook 3982 ging in 2005 naar Snelle Vliet (413). Daarentegen zijn nog in Delft voorhanden de 4350, 4363, 4370, 4403, 4405, 4426 en 4428 en in Krimpen de 4372 en 4373. NS vloot werden 1128, 1132, 1136, 1137 en de eerder opgelegde 5595, 5602, 5603, 5605 en 5608. 1313 en 1315 werden nog in 2005 afgevoerd, evenals de Schipholbussen 2225 en 2226, in 2006 gevolgd door 2530 en 2531 (ex 571 en 572). In Middelburg werden 2092-2098 inderdaad vervangen door B96. 2772-2774 gingen in december 2005 in opslag.

De herinnering aan oud-NS dochter RTM, sinds 1978 bekend als ZWN en in 1994 nog gefuseerd met Westnederland, dat toen ZWN ging heten, wordt levend gehouden in het museumcomplex op De Punt te Ouddorp, voorzien van een steeds meer uitdijende tramlijn. Daar heeft men nu ook een werkgroep autobussen, die thans beschikt over vier wagens: Bellewagen 147 uit 1946, DAF midi 88 (NS 6082) 'Oranjetip' uit 1970 (ook bekend als pontbus), Leyland semitoer 107 (2750) 'Grasklokje' uit 1977 en sinds 28 november 2005 Van Oeveren 40 (3733), een DAF MB semitoer uit 1986; deze is uitgevoerd in geel en draagt Connexxion stickers. Bij de SVA is nog voorhanden 38 (4324) 'Wasbeer' uit 1966.

Met de sloop van de garage Rhenen verdween weer een historische openbaarvervoerlokatie. Sinds 1887 resideerde hier de Ooster Stoomtram, toen het sluitstuk van de lijn Zeist - Arnhem in gebruik genomen werd. In 1926 nam de NBM de zaak over, nadat de lijn inmiddels geëlektrificeerd was en in 1937 werd het complex het eindpunt van de lijn, toen het traject richting Arnhem werd gesloten, en vanaf voorjaar 1949 had de bus het rijk alleen. Vanaf 1973 onder de naam Centraal Nederland, sinds 1994 als Midnet en vanaf 1999 als Connexxion. Door de overname van het busvervoer door de BBA, eind 2004, werden de etablissementen overbodig.

GRONINGEN Public Express

De in september 2004 met enig vertoon en gele bussen gestarte dienst naar Oldenburg rijdt wegens matige belangstel-

ling nu nog drie keer per dag (9:30, 15:30 en 20:30) en op zondag alleen des middags. De vroege ochtenddienst is opgeheven.

NOORD-BRABANT

Bij de hernieuwde aanbesteding worden West- en Midden Brabant samengevoegd, evenals Noordoost Brabant en de Meierij. De interliners maken deel uit van West/Midden.

NIJMEGEN NOViO

Van de afgevoerde bussen serie 600 gingen 603-605, 607 en 608 in 2003 naar Curacao, in 2004 gevolgd door 626-629. 630 is nog buiten dienst voorhanden. In verband met het afblazen van de verkoop aan HTM is directeur Van Lokven op non-actief gesteld.

ROTTERDAM RET

Leverancier van de nieuwe bussen is EvoBus; de negentig Mercedes-Benz O530 Citaro zijn de eerste in Nederland volgens de Euro5 uitstootnorm en daartoe uitgerust met SCR-katalysator. Met de over twee jaar beschikbaar komende deeltjesfilters zijn zij schoner dan aardgasbussen. Mercedes verwacht de overstap naar waterstof in 2015 te kunnen maken. Vanaf mei worden de wagens geleverd met een tempo van 15 stuks per week, zodat de laatste in augustus binnen is. De kleurstelling van de bussen is ontleend aan die van de Citadis trams. De Stadsregio Rotterdam heeft een terugkoopgarantie verleend voor het geval de RET na aanbesteding het stadsvervoer zou verliezen.

In 2005 werden nog afgevoerd 115 en 488, zodat deze uit ons overzicht 1.1.2006 kunnen worden verwijderd.

Op 22 februari hebben RET en Connexxion aangekondigd de haalbaarheid te gaan onderzoeken van de oprichting van een gezamenlijk busbedrijf voor de randstad, dat een sterke partij moet zijn bij komende aanbestedingen.

ROTTERDAM Havenbedrijf

Sinds 1 maart laat het Havenbedrijf (Port of Rotterdam) op de al enige tijd busloze Wilhelminapier in de spitsuren een shuttledienst rijden tussen het Metrostation Wilhelminaplein en het World Port Center. Ingezet wordt een elektrobus van het type ZEUS (Zero Emission Urban Shuttle), vervaardigd door Spijkstaal met Bredamenarinibus uit Italië.

SYNTUS

Ook aanwezig is Variobus 93. Deze en zijn soortgenoten hadden aanvankelijk de nos 1491-1493. De 1423 hoort bij de levering 2004. In december 2005 kwamen de Sprinters 110-112. Een eerdere 110 heeft niet bestaan. Wel nog aanwezig is 7744. De 1016-1030 gaan vooreerst niet weg

UTRECHT GVV

Bij Van Hool werden 17 AG300 Euro5 besteld voor levering dit jaar; in 2007 komen er dan nog eens 16 en 13 AGG300. De 404 is verkocht aan AP-trading.

ZEELAND Van Oeveren

In de concessie Schouwen, met doorverbindingen naar Rotterdam en Goes, wordt Connexxion terzijde gestaan door C.H. van Oeveren te Zierikzee, die hiertoe op 1 januari 2006 over de volgende bussen beschikte:

51	MB 0405	43	1990
55-56	SBR3000 Berkhof	46	1994 XX 5707-5708
57	MB 0408	49	1996
58	MB 0405G	61	1996
61	MB 0550 Integro	49	1997
63	MB 0408	49	1998
64	MB 0550 Integro	49	1999
65	MB 0550 Integro	49	2000
66	MB 0550 Integro	49	2001

70-71	MB 0408	53	2003	1)
72	MB 0407	53	2004	2)
73	MB 0550 Integro	56	2005	3)

ex Mekers 65, 66 (1993)

ex Melers 67 (1998)

ex Van Delen 40 (2003)

In februari werden de 55 en 56 vervangen door de Connexion 2911 en 2912, die de nummers 75 en 76 kregen (en/van Oeveren)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Nogmaals: Gera/Gotha. In het vorige nummer, HOV/RN 566, ging uw redacteur in de fout. In beide berichten moet Gera Erfurt zijn, waardoor het bericht Gera vervalst.

Hieronder geven wij de gecorrigeerde berichten.

Erfurt. In januari en maart 2006 werden/worden 6 KT4D motorrijtuigen aan Gotha verkocht. Zie bericht Gotha.

Gotha. In januari 2006 werden uit Erfurt de KT4D motorrijtuigen 533, 541 en 545 overgenomen. In maart 2006 volgen nog de 542, 543 en 549. Het is aannemelijk dat na het in dienst stellen van deze trams de Duewags ex-Mannheim aan de kant worden gezet.

ALGERIJE.

Algiers. De metrolijn (9 kilometer) wordt aangelegd door een combinatie onder leiding van Siemens Transportation Systems (Frankrijk) waarin o.a. Vinci Construction en CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles). Door Entreprise Métro d'Alger (EMA) werd de opdracht gegeven voor de aanleg van een eerste gedeelte waarvoor CAF 14 zeswagens metrotreinstellen levert.

DUITSLAND oost.

Dresden. Begin december 2005 werd de eerste steen gelegd voor de nieuwbouw van de remise Reick. Deze vervangt de bestaande remise en de remise Tolkwitz. Er komt een doorrijdbare remise met negen sporen voor 45 dertig meter trams, een werkplaats, wasinstallatie, dienstgebouwen en een railbouwplaats bereikbaar via een spoor-aansluiting vanuit de Niedersedlitzer Strasse.

Per 1.1.2006 bestond het voor de normale dienstuitvoering bestemde wagenpark uit 188 motor- en 33 aanhangrijtuigen.

motorrijtuigen:

73 T4D-MT

47 NGT6DD 2501-2547, eenrichting

13 NGT6DD 2581-2593, tweerichting

23 NGT8DD 2701-2723, eenrichting

32 NGT12DD 2801-2832, eenrichting

aanhangrijtuigen:

33 TB4D

Verder zijn aanwezig een aantal buiten dienst gestelde Tatra's, waarvoor men een koper zoekt.

Zoals eerder bericht werden in 2004 twintig NGT8DD trams besteld, die geleverd worden in de periode augustus 2006 tot december 2007. Eind 2005 werden er nog eens tien bijbesteld. Deze worden geleverd in 2008. Na aflevering van deze trams loopt het Tatra tijdperk ten einde.

Erfurt. Actueel lijnennet:

lijn 1: Europaplatz – Domplatz – Günterstrasse

lijn 2: Riegelberg – Messe

lijn 3: Europaplatz – Windischholzhausen

lijn 4: Bindersleben, Kirschweg – Thüringenhalle

lijn 5: Zoopark – Steigerstrasse

lijn 6: Rieth – Wiesenhügel

lijn 7: Messelijn: Hauptbahnhof – Messe.

Het verbindende traject Rieth – Salinenstrasse komt in 2007 in dienst. Er staan dan nog twee verlengingen op het verlanglijstje van de Erfurter Verkehrsbetriebe. Een verlenging van lijn 2 vanaf de Messe naar Schmira en een verdere verlenging van lijn 4 in Bindersleben.

Gera. Bij Alstom in Salzgitter zijn de NGT8G motorrijtuigen 201-206 in productie genomen.

Potsdam. Op 28.5.2006 wordt het lijnennet gewijzigd. Rekening houdend met gewijzigde vervoerstromen wordt het Hauptbahnhof het centrale punt waar vandaan alle stadsdelen direct, zonder overstappen, per tram bereikbaar zijn. Gepubliceerd werd het concept lijnennet 'Takt +' waar reizigers zich over kunnen uitspreken. Een definitieve vaststelling volgt later.

Takt + concept lijnennet per 28.5.2006

lijn 91 Pirschheide – Schloss Charlottenhof – Platz der Einheit – Hauptbahnhof – Waldstrasse – Rehbrücke

lijn 92 Kirschallee – Campus FH – Platz der Einheit – Hauptbahnhof – Waldstrasse – Gausstrasse – Juchacz Strasse

lijn 93 Glienicker Brücke – Holzmarktstrasse – Platz der Einheit – Hauptbahnhof – Waldstrasse – Rehbrücke

lijn 94 Schloss Charlottenhof – Platz der Einheit – Holzmarktstrasse – Fontanestrasse

lijn 96 Viereckremise – Campus FH – Platz der Einheit – Hauptbahnhof – Waldstrasse – Gausstrasse – Juchacz Strasse

lijn X98 Platz der Einheit – Hauptbahnhof – Waldstrasse – Gausstrasse

lijn 99 Fontanestrasse – Holzmarktstrasse – Platz der Einheit – Hauptbahnhof – Waldstrasse – Gausstrasse – Juchacz Strasse

Na de viering van het 125 jarig jubileum werd de vereniging 'Historische Strassenbahn Potsdam' opgericht. Naast het restaureren en onderhouden van het historische wagenpark wil men met gebruikmaking van nog aanwezige onderdelen een motorwagen van de serie 1-29, bouwjaar 1907/1908, nabouwen. Daar is veel geld voor nodig maar men hoopt de wagen in 1907 bij het 100 jarig jubileum van de elektrische tram in dienst te kunnen stellen.

Info: www.historische-strassenbahn-potsdam.de

DUITSLAND west.

Bochum. In de stillere uren eindigen nu diensten van lijn 302 bij het tusseneindpunt Buddenbergplatz. In de nabije toekomst rijden alle trams van deze lijn door tot Laer Mitte. Bij de daarvoor bestemde instanties zijn de plannen ingediend voor een verlenging van lijn 310 vanaf de Unterstrasse / Universitätsstrasse naar Langendreer (S-Bahnhof). In een volgende fase gaat lijn 310 vanaf de huidige route langs de autoweg A43 vanaf Langendreer Denkmal naar Witten rijden. Naar verwachting worden al eind van dit jaar de normaalsporige hogevloer Tango-motorrijtuigen afgeleverd. Deze komen begin 2007 in dienst. Dan begint de aflevering van de 30 bestelde Variobahn motorrijtuigen.

Bonn. De aanleg van de tramlijn naar het westelijke stadsdeel Hardtberg gaat niet door. De gemeente heeft geen geld en de deelstaat geeft het geld liever aan ander projecten met een hogere vervoerwaarde.

Bremen. In aflevering is de serie GT8N-1 motorrijtuigen 3101-3120. Deze trams hebben een lengte van 35,4 meter en zijn 2,65 meter breed. Er kunnen 105 zittende en 134 staande passagiers mee worden vervoerd. In tegenstelling tot de 100% lagevloertrams van het type GT8N (3001-3078) hebben deze dubbelgelede trams een 70% lagevloer (100% tussen de deuren). Uiterlijk medio 2006 moet de Bremer Strassenbahn een optie voor nog eens 23 trams in een bestelling omzetten. Nog eens zes trams zijn nodig als het komt tot een uitbreiding van het tramnet. Eind 2006 komt het

nieuwe traject naar Überseestadt (wijziging lijn 3) in gebruik. Het tracé is al duidelijk zichtbaar en een kort stukje rails werd onlangs gelegd.

Darmstadt. De procedures lopen voor de 800 meter lange verlenging van lijn 8 vanaf het huidige eindpunt Alsbach naar de Melibokusschule. Als deze eind 2006 kunnen worden afgesloten rijdt de tram hier in december 2007. In de ambtelijke voorbereiding voor de aanleg van een tweede spoor in Arheilgen en een verlenging naar Arheilgen Nord is vertraging ontstaan. Het al langer buiten dienst staande tweeassige aanhangrijtuig 202 (ex Regensburg 80, bouwjaar 1956) staat nu op de Luisenplatz naast de sporen ten dienste van een daar gevestigd café.

Dortmund. De Dortmunder Stadtwerke AG - Verkehrsbetriebe (DWS 21) exploiteert een tramnet van 75 kilometer met de volgende kenmerken: zes Stadtbahn-lijnen met een lengte van 55 kilometer (waarvan 17½ km in tunnel), twee tramlijnen (403, 404) met een lengte van 20 kilometer.

lijnennet

- lijn 403 Dorstfeld – Kampstrasse – Reinoldikirche – Ostentor – Brackel – Asseln – Wickede
- lijn 404 Marten, Walbertstrasse – Dorstfeld – Kampstrasse – Reinoldikirche – Ostentor – Borsigplatz – Westfalenhütte
- lijn U41 Brambauer – Grävingholz – Hauptbahnhof – Kampstrasse – Stadtgarten – Stadthaus – Märkische Strasse – Hörde – Clarenberg
- lijn U42 Grevel – Kirchderne – Brunnenstrasse – Reinoldikirche – Stadtgarten – Städt.Kliniken – Barop – Hombruch
- lijn U45 Hauptbahnhof – Kampstrasse – Stadtgrten – Stadthaus – Westfalenpark – Westfalenhallen
- lijn U46 Brunnenstrasse – Reinoldikirche – Stadtgarten – Polizeipräsidium – Westfalenhallen
- lijn U47 Westerfilde – Huckarde – Hafan – Hauptbahnhof – Kampstrasse – Stadtgarten – Stadthaus – Märkische Strasse – Hauptfriedhof – Aplerbeck
- lijn U49 Hafan – Hauptbahnhof – Kampstrasse – Stadtgarten – Stadthaus – Westfalenpark – Hacheney

De lijnen U45 en U46 zijn bij Westfalenhallen exploitatief aan elkaar gekoppeld. Bij evenementen rijdt een lijn U45E naar het Westfalen Stadion.

De twee noord-zuid Stadtbahn-assen doorkruisen het centrum ondergronds, de oost-west as met de tramlijnen 403 en 404 verloopt nog bovengronds, maar de 2335 meter lange tunnel tussen de halten Ostentor en Heinrichstrasse is al in ruwbouw gereed. Door de gefaseerde financiering komt de nieuwe tunnel pas in het voorjaar van 2008 in dienst en rijden de lijnen 403 en 404 dan hun verder ongewijzigde route als lijn U43 en lijn U44. Voor deze twee lijnen werden bij Bombardier 47 (+ 5 optie) 70% lagevloer trams besteld die tussen oktober 2007 en augustus 2010 worden afgeleverd. Dat betekent dat tot 2010 de laatste Stadtbahn N-motorrijtuigen nog in dienst zijn. Hiermee is bewust een keuze gemaakt voor een deling van het tramnet in een hogevloeren lagevloernet. Deze keuze werd beïnvloed door de tramachtige, deels enkelsporige lijn naar Wickede. Op dit traject, waar veel halten nog op straatniveau liggen, zou het gezien het wegprofiel bijzonder moeilijk zijn geweest om hoge halteperons te realiseren. Bijkomend voordeel is dat hierdoor ook het traject van lijn 404 via de Borsigplatz naar Westfalenhütte door de smalle straten in de binnenstad kan blijven bestaan. Ten oosten van het tunnelstation Reinoldikirche komt een aftakking en komt lijn 404 (U44) even voor de halte Geschwister-Scholl-Strasse weer bovengronds. Bij de bouw van het station Reinoldikirche is destijds al rekening gehouden met de oost-west lijn en een hoog perron aangelegd. Dit moet nu worden aangepast voor de lage (en smalere) trams. Tussen de drie tunnelassen liggen verbindings-

sporen. Na het gereedkomen van alle tunnelassen resteert nog een verlanglijstje met negen wensen. Drie hiervan bevinden zich in een ver gevorderd stadium van voorbereiding. Zo hoopt men in de tweede helft van 2006 te beginnen met de uitbreiding van het tunnelstation Hauptbahnhof, dit in samenhang met de verbouwing van dit station waarbij een winkelcentrum over de DB sporen wordt gebouwd. Het station voor de Stadtbahn krijgt vier sporen en bredere perrons. Vanaf het eindpunt Hacheney wil men lijn U49 verlengen tot Wellinghofen. Er komt een tunnel onder de B54 door die doorloopt tot in Wellinghofen. Even voor het toekomstige eindpunt Godekinstrasse komt de lijn weer bovengronds.

Vanaf de halte Huckarde Abzweig wordt een nieuwe lijn aangelegd naar Kirchlinde. Tot Rahm worden hiervoor ten noorden van de Emschertalbahnhof sporen aangelegd. Tussen de voorsteden Jungferntal en Kirchlinde moet een brug over de autoweg A45 worden gebouwd. In Kirchlinde komt een kort tunneltraject en een eindpunt bij het Schulzentrum.

De zes andere projecten liggen zover in de toekomst dat het nog geen zin heeft daarover te berichten.

Duisburg. Met ingang van de zomerdienst (juni 2006) moet rekening worden gehouden met vermindering van de dienstuitvoering. Er moet € 8 miljoen worden bezuinigd. Om die reden werd ook afscheid genomen van museummotorwagens 23 (ex Hamborn, 1912). Men had deze tram willen restaureren voor het 125 jarig jubileum maar bij een inspectie bleken de kosten zo hoog dat men daarvan heeft afgezien. Voor een symbolisch bedrag is de wagen verkocht aan de Bergischen Museumsbahnen.

Düsseldorf. Om voor extra vervoeren (WK Voetbal 2006, Messe) en netuitbreiding over meer materieel te kunnen beschikken worden van de twaalf sinds 2000 terzijde gestelde GT8SU-motorrijtuigen (serie 3200) zeven rijtuigen gereactiveerd. Met het aangepaste NF motorrijtuig 2016 worden nog steeds testen uitgevoerd. Derhalve loopt de sanering van de NF8/NF10 trams vertraging op.

Na de zomer wil men het nachtnet anders organiseren met 3 tram- en 8 buslijnen die tussen 0.30 uur en 3.30 uur elk uur vanaf het Hauptbahnhof vertrekken. Hier bestaat ook aansluiting op de S-Bahn lijnen S6 en S8. Het plan kan nog worden aangepast met verbindingen naar naburige gemeenten als deze willen meebetalen.

De nieuwe Eis Arena aan de Theodorstrasse gaat in september 2006 open. Er komt een voorlopige busverbinding in afwachting van de verlenging van lijn 701 in 2008. Vanaf Rath (S-Bahnhof) wordt een nieuw traject aangelegd met een lengte van 2 kilometer. Bij het kruispunt Theodorstrasse/Am Hülserhof komt een eindpuntlus. Al eerder schreven we over het idee om lijn U79 te verlengen naar de Universität. Men is nu aan het berekenen hoe dit kostenneutraal geëxploiteerd kan worden alvorens tot een besluit te komen.

De plannen voor de Hafanbahn worden verder uitgewerkt. Er wordt gereden via de bestaande routes van de lijnen 709 en 708 met een nieuw aan te leggen traject Bilker Kirche – Franziusstrasse – Holzstrasse alwaar een keerlus komt. Als de inspraakprocedures vlot verlopen kan in 2008 met de aanleg worden begonnen. Ook werd besloten tot de aanleg van een nostalgische tramlijn op de route Landtag/Kniebrücke – Am Handelshafen. Deze voor toeristen bestemde lijn heeft ook een aanvullende vervoerwaarde. De bedoeling is om voor deze lijn replica's te laten bouwen. Mede gezien de ontbrekende financiering kan nog niet worden aangegeven wanneer met de aanleg wordt begonnen.

Essen. Zie bericht Mülheim.

Frankfurt am Main. Op 9.2.2006 liep de inzage termijn af voor het plan lijn U4 te verlengen vanaf Bockenheim via Ginnheim – Riedberg naar Kalbach. Na de afhandeling van de bezwaarschriften kan in 2007 met de aanleg worden begonnen. In 2013 is de opening. Voor de inwoners van Ginn-

heim betekent dit de opheffing van tramlijn 16 en gedurende een aantal jaren vervangend busvervoer. Regelmatig komt het idee boven drijven om het gedeelte van U-/Stadtbahnlijn U5 naar Preungesheim te vertrammen. Een meerderheid in de gemeenteraad ziet dat niet zitten dus blijft het zoals het is, inclusief het eerder genomen besluit lijn U5 vanaf Preungesheim te verlengen tot Frankfurter Berg.

In het kader van het GVP (Generalverkehrsplan) werd besloten om lijn 11 in Höchst te verlengen tot Höchst Bahnhof. Zeer opmerkelijk is de voorgenomen aanleg van vier verbindende tramtrajecten in het centrum waardoor een ringlijn ontstaat.

Frankfurt a.M. / DB S-Bahn. In het kader van het GVP (Generalverkehrsplan) werd besloten om de Noord-Mainlijn Frankfurt Süd – Frankfurt Ost – Maintal – Hanau als S-Bahn te gaan exploiteren. Ook werd besloten om de Regional Tangent West aan te leggen: Bad Homburg – Oberursel – Eschborn – Höchst – Flughafen – Sportfeld – Neu Isenburg – Neu Isenburg Zentrum. Deze tangentlijn is al jaren een heet politiek hangijzer. Een goedkoper alternatief, meer gebruik maken van bestaande infrastructuur, is afgewezen.

Freiburg. Begin februari 2006 leverde Siemens de eerste Combino Advanced af van de serie 286-290. De vier andere volgen binnenkort. Deze trams zijn gebouwd volgens de nieuwe specificaties voortkomend uit het saneringsconcept voor de Combino's. Na onderzoek door onafhankelijke deskundigen worden de trams door de FVAG (Freiburger Verkehrs AG) afgenomen. Na aflevering gaan de leenwagens 281-285 voor aanpassing/sanering terug naar de fabriek. Ter herinnering. Na het bekend worden van de problemen met de Combino's weigerde Freiburg de aflevering van de bestelde tweede serie 281-289. In 2004 stelde Siemens de al gebouwde 281-285 ter beschikking als compensatie voor de buiten dienst gestelde 271-279. Nu de problemen opgelost lijken levert Siemens de ontbrekende 286-289 en een extra tram: de 290. Deze dient als compensatie voor de 272 die Siemens gebruikt voor testen.

Heilbronn. Zie onder Karlsruhe.

Kaiserslautern. We moesten diep in het archief duiken voor de 'Citybahn'-tramplannen die, naar het zich nu laat aanzien, voorlopig niet tot uitvoering komen.

Karlsruhe. In Blankenloch Nord werd de keerlus met ongeveer 200 meter verlegd om de aansluiting te realiseren met de nieuwe tramlijn naar Stutensee – Spöck. Deze lijn komt op 24.6.2006 in dienst. De Fahrradexpress op lijn S1 naar Bad Herrenalb zal deze zomer niet meer rijden. Er was te weinig belangstelling voor dit fietsenvervoer. Hiermee lijkt het lot van de hiervoor ingerichte dubbelgelede motorrijtuigen 120 en 121 (uit 1969) bezegeld.

Tramnet Heilbronn. Met de verlenging van lijn S4 naar Öhringen Cappel op 10.12.2005 (HOV/RN 564) is dit met een lengte van 154 kilometer Duitslands langste tramlijn. Met dien verstande dat in de praktijk geen enkele dienst het gehele traject Achern – Baden-Baden – Karlsruhe – Bretten – Eppingen – Schwaigern – Heilbronn – Weinsberg – Öhringen aflegt. Lijn S4 wordt in elkaar overlappende gedeelten geëxploiteerd met meersysteem trams. Zoals op meer lijnen van de AVG (Albtal Verkehrsgesellschaft) rijden op lijn S4 ook sneldiensten die niet aan alle halten stoppen. Trams vanuit Achern rijden na Heilbronn niet verder dan Weinsberg. Het eindpunt Öhringen Cappel wordt bereikt door trams die hun beginpunt hebben in Karlsruhe of Schwaigern West waardoor tussen Heilbronn en Öhringen elke twintig minuten een tram rijdt. Op het traject Schwaigern West – Heilbronn – Weinsberg is op enkele dagdelen een 10 minuten dienst. Elke twee uur rijdt de DB nog met dieselmaterieel van Heilbronn naar Schwäbisch Hall. Voor de verlenging naar Öhringen Cappel werd de Hohenlohebahn van de DB met 15kV/16,7Hz wisselstroom geëlektrificeerd. De sys-

teemgrens ligt even na de halte Heilbronn Pfühlpark. Ook het gedeelte van de spoorlijn tussen Heilbronn Hauptbahnhof en Trappensee (de eerste halte na Pfühlpark) werd geëlektrificeerd waardoor het mogelijk is om bij stremming van het stadstraject in Heilbronn om te rijden via de spoorlijn. Naast het aanpassen van de acht bestaande stations werden tien nieuwe halten aangelegd. Hiervan worden er enkele op een later tijdstip in gebruik genomen. In de regel hebben alle halten perrons met een lengte van 120 meter waardoor het mogelijk is om met drie gekoppelde trams te rijden. Een uitzondering is de stille halte Wieslensdorf met een peronlengte van slechts 15 meter. Voor het in- en uitstappen worden dan slechts twee deuren geopend. In Weinsberg werd tussen beide sporen een keerspoor aangelegd. Het eindpunt Öhringen Cappel is op zijn eenvoudigst aangelegd. De aankomende trams lopen over naar de eindhalte op het tegenover gelegen spoor waar aansluiting is met twee opstelsporen voor zes trams. Plannen zijn er voor een verdere verlenging van de tramdienst tot Waldenburg maar dat kan nog even duren.

Keulen. Per schip werden twee van de drie benodigde tunnelboren voor de nieuwe noord-zuidlijn aangevoerd. Ze worden na montage neergelaten in de tunnelschacht bij de Bonner Wall/Bonner Strasse en beginnen op 6.6.2006 met het boren van twee enkelsporige buizen met elk een lengte van 2,7 kilometer. Tot de Kurt-Hackenberg-Platz met een diameter van 7,30 meter; vanaf hier gaat een derde boor met een diameter van 5,70 meter door tot onder de Breslauer Platz. Deze smallere diameter is mogelijk omdat op dit gedeelte geen tussenstations komen. Het tunneltraject komt in 2010 in dienst. Over het verdere bovengrondse verloop vanaf de Bonner Strasse richting Arnoldshöhe is men het nog niet eens.

Mülheim. Het in 2005 bij een aanrijding zwaar beschadigde motorrijtuig 270 (ex Essen 1020) wordt hersteld met de van Essen overgenomen B-bak van motorrijtuig 1011.

Meoline, het samenwerkingsverband van de vervoerbedrijven van Mülheim, Essen en Oberhausen, blijkt niet zo succesvol als verwacht. Oberhausen heeft zich uit dit verband losgemaakt. Eén van de problemen ligt op het personele vlak. De naam Meoline blijft, een nieuwe deelname van Oberhausen op later tijdstip wordt niet uitgesloten. Personeel en materieel worden nu ingebracht door de Mülheimer Verkehrs Gesellschaft (MVG) en de Essener Verkehrs-AG (EVAG). In de toekomst worden nieuwe bussen aangeschaft door Meoline. Kortgeleden nam Meoline 29 Citaro-bussen in dienst in Meoline design maar wel met MVG en EVAG wagenparknummers. In 2006 volgt een nieuwe bestelling waaraan ook Oberhausen deelneemt. De 13 bussen voor de Stadtwerke Oberhausen (STOAG) worden dan in de STOAG kleuren geleverd.

Neurenberg-DB. S-Bahn Nürnberg. In februari 2006 tekenden de Freistaat Bayern en de Deutsche Bahn de aanlegfinancieringsovereenkomst voor de nieuwe S-Bahnlijn Neurenberg – Fürth – Erlangen – Forchheim (38 kilometer). Dit na een vorig jaar genomen besluit het traject Neurenberg – Fürth viersporig te maken. De 15 bestaande stations langs de lijn worden aangepast met o.a. 76 cm. hoge perrons en er komen vier nieuwe stations. Buiten de daluren komt er een twintigminutendienst tot Erlangen en twee treinen per uur naar Forchheim. En dat alles in 2010. De komende jaren wordt ook veel geld uitgegeven om de bestaande lijnen op te waarden. In 2009 wordt lijn S1 vanaf Lauf verlengd tot Hartmannshof. Het huidige S-Bahnnet bestaat uit 3 lijnen:

S1: Neurenberg Hbf – Schwaig – Steinberg – Lauf

S2: Neurenberg Hbf – Feucht – Moosbach – Altdorf

S3: Neurenberg Hbf – Eibach – Schwabach – Roth

Oberhausen. Meoline: zie bericht Mülheim. De historische motorwagen 25 uit 1899 staat met schade aan de motor in

de werkplaats. Na reparatie kan het op 28.5.2006 deelnemen aan de ritten met historisch materieel ter gelegenheid van 10 jaar bus- en tramverkeer naar Sterkrade via de aparte bus-/trambaan langs het winkel- en uitgaanscentrum Centro.

De deelstaatregering van Nordrhein-Westfalen heeft een streep gehaald door een aantal concrete openbaar vervoer plannen. Daaronder de verlenging van de Essense tramlijn 105 vanaf Essen, Frintrop via Oberhausen, Neue Mitte (Centro) naar Mülheim, Auf dem Bruch.

Wuppertal. Nog altijd problemen met de financiering van de reconstructie van de Schwebebahn. Overeengekomen is een subsidie van € 105 miljoen te verdelen over meerdere jaren. Over een omstreden bedrag van € 115 miljoen buigt zich een bemiddelaar. De hervatting van de werkzaamheden wordt na een nieuwe aanbesteding in 2007 verwacht.

EGYPTE.

Alexandrië. Een delegatie van het vervoerbedrijf bracht in december 2005 een bezoek aan Leipzig. Er zijn contacten met een aantal LVB bedrijven zoals Verkehrs-Consult Leipzig. In de komende jaren wil Alexandrië zijn tram- en busnet uitbreiden. Tot in een cirkel van 50 kilometer worden nieuwe woongebieden ontwikkeld. Jaarlijks vervoeren de 16 tram- en 167 autobuslijnen ruim 315 miljoen passagiers.

GRIEKENLAND.

Thessaloniki. Een nieuw consortium onder leiding van Attiko Metro, het metrobedrijf van Athene, gaat proberen het vastgelopen metroplan vlot te trekken. Bombardier, ooit genoemd als de leverancier van 17 vierdelige volautomatische treinstellen, is uit beeld. AnsaldoBreda gaat nu voor de 9,4 kilometer lange lijn 18 treinstellen leveren. Wanneer met de aanleg wordt begonnen staat nog in de sterren.

GROOT BRITTANNIË.

Blackpool. Ook deze winterperiode werd een deel van de sporen vernieuwd. In december 2005 keerde het prototype motorrijtuig 611, 'Roadliner', terug uit het trammuseum Birkenhead. Met deze tram werden in 1998-2000 in Blackpool testritten uitgevoerd. Of het ooit tot een verdere ontwikkeling of bestelling komt mag worden betwijfeld. Blackpool lijkt interesse te hebben in Skoda-Astra trams.

Edinburgh. Drukke, drukte, drukte... Er zijn in de Schotse hoofdstad straten waar de autobussen bumper aan bumper rijden. In een overbelaste verkeerssituatie zijn er volop argumenten te bedenken voor de terugkeer van de tram. In Edinburgh voegen ze daar nog het argument van stadsontwikkeling langs de geplande tramlijnen aan toe. Vanaf het begin van de plannenmakerij is in een voorbeeldige voorlichtingscampagne de bevolking geïnformeerd. Niet verwonderlijk dat de acceptatie van de plannen groot is. Tijd dus om, na een laatste bericht in dit blad in 2002, nader op de plannen in te gaan.

Voor het uitwerken van de verkeersplannen werd in 2002 de gemeentelijke dienst Transport Initiative Edinburgh (TIE) opgezet. De plannen omvatten de aanleg van drie tramlijnen, busbanen, fietspaden, parkeerterreinen, een spoorlijn naar het vliegveld en de invoering van een stedelijk tolsysteem. Uit de tolgelden zou de aanleg van de derde tramlijn worden gefinancierd. Wij beperken ons tot de tramlijnen. Het centrale deel van de stad wordt gevormd door de Old Town en de New Town met daar tussenin het verdiept aangelegde Waverly Station. Dit gebied wordt door de tramlijnen 1 en 2 aangedaan. Lijn 1 wordt een 20 kilometer lange ringlijn met tramverkeer in beide richtingen. In het noorden aan de Firth of Forth wordt het stadsdeel Newhaven ontwikkeld.

Route lijn 1: North Edinburgh Tramway: St.Andrew Square – Waverly Station – Princes Street – Haymarket – Craigleith – Granton – Newhaven – Leith Walk – St.Andrew Square.

Route lijn 2: West Edinburgh Tramway: St.Andrew Square – Waverly Station – Princes Street – Haymarket – Murrayfield – South Gyle – Ingliston – Airport, met in Ingliston een aftakking naar Newbridge.

Omdat het plan bestaat de luchthaven aan te sluiten op het spoorwegnet werd om financiële redenen bedacht om lijn 2 slechts aan te leggen tot het grote winkelcentrum bij South Gyle. Maar in 2005 werd toch besloten het oorspronkelijke plan uit te voeren. Bij de aftakking van de tramlijn in Ingliston wordt een groot parkeerterrein aangelegd. Zo'n vijftig jaar nadat in Edinburgh de laatste dubbeldektrams reden moeten beide tramlijnen in 2009 in dienst komen met modern lagevloermaterieel. Nog niet bekend is welk trammaterieel zal worden aangeschaft. Deze keuze vindt plaats in nauw overleg met de exploitant. De niet door de gemeente gesubsidieerde exploitatie komt voor 15 jaar in handen van het Franse bedrijf Transdev. Deze exploiteert o.a. ook de trambedrijven in Grenoble, Straatsburg, Manchester en Nottingham. Door Transdev, TIE en het gemeentelijke busbedrijf Lothian Buses wordt een apart bedrijf opgericht om tot een optimale afstemming te komen tussen tram en bus. Men probeert ook het interlokale busbedrijf First Group hierbij te betrekken om te voorkomen dat deze op haar stadstrajecten de tram gaat beconcurreren.

Tot slot de South East Edinburgh Tramway, of te wel lijn 3. Een moeilijke lijn. Al vanaf het begin was er veel discussie over het eindpunt van deze lijn. Uiteindelijk werd gekozen voor Newcraighall.

Route lijn 3: St.Andrew Square – Waverly Station – North Bridge – High Street – South Bridge – Newington (universiteit) – Newcraighall.

Een moeilijke lijn omdat in de Old Town door zeer smalle straten wordt gereden, die gedeeld moeten worden met het drukke wegverkeer. Maar het allergrootste probleem, is de financiering. Voor de aanleg van de lijnen 1 en 2 kwam het geld, na goedkeuring door het Schotse parlement, beschikbaar. De aanleg van lijn 3 zou moeten worden betaald uit de Congestion Charge, de stadstolheffing. Uiteindelijk wilde de gemeentelijke politiek wel de tram maar geen tolheffing. In een referendum werd het tolplan met circa 75% van de stemmen van tafel geveegd en daarmee ook tramlijn 3. Tenzij ergens anders geld gevonden wordt is de aanleg van lijn 3 de komende jaren niet aan de orde.

Leeds/ Liverpool/ Portsmouth. Steeds hogere aanlegkosten, een terugtrekkende overheid en onvoldoende private investeerders hebben de tramplannen doen sneuvelen.

Southport. Vorig jaar zomer werd hier een Pier Tram in dienst gesteld. Een moderne gelede hogevloertram gebouwd door UK Loco pendelt hier op een circa 1 kilometer lange 1067mm lijn.

IERLAND.

Dublin. Met de nota 'Transport 21' heeft de Ierse regering een investeringsplan gepubliceerd voor het hele land. Van de € 34,4 miljard gaat bijna de helft naar Dublin. Naast een verlenging van de DART voorstadlijn en de aanleg van twee metrolijnen gaat er ook geld naar de uitbreiding van het tramnet.

Om met dit laatste te beginnen: de Tallaght lijn (rode lijn) wordt verlengd naar de Docklands met een aftakking naar City West. De Sandyford lijn (groene lijn) wordt verlengd in zuidelijke richting naar Cherrywood (± 7 km) en later tot Bray waar kan worden overgestapt op de DART. Een derde tramlijn moet in het centrum de beide bestaande lijnen met elkaar verbinden en gaat dan in noordelijke richting naar het Dublin Institute of Technology in Grangegoman. De metro-

plannen komen en gaan, maar nu is er sprake van twee lijnen. De Metro North van St. Stephens Green (eindpunt groene tramlijn) via Dublin Airport naar Swords en een Metro West die de rode tramlijn met de Metro North verbindt via Clondalkin, Liffey Valley en Blanchardstown. Iets hiervan komt ons bekend voor. De DART wordt via het centrum ondergronds verlengd tot Heuston. Tot slot is er sprake van de aanleg van een vierde DART lijn vanuit het centrum naar Lucan. Ierse plannen zijn nog al eens aan veranderingen onderhevig. Ook dit plan heeft iets gemeen met eerdere plannen: er wordt geen tijdsplan genoemd.

INDUSTRIE.

Bombardier Transportation (BT). De tegenvallende resultaten worden gecompenseerd door reorganisaties waarbij duizenden arbeidsplaatsen vervallen. De fabriek in Wakefield werd gesloten. Gesloten worden binnenkort Ammendorf en Kalmar (Zweden), fabrieken waar vroeger ook trams werden gebouwd. In Hennigsdorf vervallen meer dan 500 arbeidsplaatsen. Bombardier heeft zich garant verklaard deze vestiging tot eind 2009 open te houden. Dank zij een order van DB Regio NRW voor de levering van 78 (+ 72 optie) vierdelige treinstellen serie 422 lijkt dit wel te lukken. Omdat ook Alstom bij deze bestelling is betrokken vindt hier een deel van de eindmontage plaats. In november 2005 werd een kantoor geopend in Singapore ten behoeve van de Aziatische markt. Hier kunnen klanten voor advies terecht over alle grote transportsystemen. BT is eigenlijk geen speler van betekenis in het segment smalspoor en trams. Met het oog op de Zwitserse markt werd door de fabriek in Villeneuve (waar o.a. de NINA treinen worden gebouwd) een metersporige vijfdelige lagevloer tram ontwikkeld op basis van de Cityrunner. Dit nieuwe product wordt als 'RAILplus' op de markt gebracht.

Stadler. Winpro in Winterthur is sinds september 2005 een bedrijf binnen Stadler Rail AG. Om met één naam naar buiten te treden werd Winpro per 1.1.2006 Stadler Winterthur AG. Dit bedrijf bouwt draaistellen en kleine tweeassige diesellocomotieven en heeft een service- en onderhoudsafdeling.

Zoals eerder bericht onder Bochum, levert Stadler aan de Bogestra 30 Variobahn lagevloer trams en 6 zesassige hogevloeromotorrijtuigen van het type Tango. Men overweegt nu een twaalfassige Tango te ontwikkelen met een 70% lage vloer. Ondanks het formaat noemt Stadler dit toch trams. De aan de Forchbahn en Trogenerbahn geleverde motorrijtuigen behoren tot dit type.

IRAN.

Mashad. Veel later dan ooit eerder bericht verwacht men dat in 2008 de 19 kilometer lange oost-westlijn in dienst komt. Hiervan ligt 10½ km. ondergronds. Aan het westelijk eindpunt wordt een grote remise gebouwd voor 200 tramwagens. Dat is voldoende voor het geplande net van 3 lijnen (70 km.). In China zijn achtassige trams besteld. Of de destijds uit Düsseldorf overgenomen Duweg trams ooit dienst gaan doen blijft zeer de vraag. Ze staan al jaren bij een busgarage in het oosten van de stad.

ISRAËL.

Jeruzalem. Het leggen van de eerste rails werd uitgesteld tot maart 2006. Over het Philaas systeem wordt niets meer vernomen.

Tel Aviv. Het tramproject lijkt nu echt van de grond te komen. Ook de regioliijnen zijn inmiddels ingepland. Alles hierover is te zien op de vernieuwde projectsite www.nta.org.il. Veel beelden van de huidige verkeerssituaties, werken aan

het traject en zelfs twee filmpjes (tv-schermjes aanklikken) waarbij een van de filmpjes gaat over het trambedrijf van Athene, bedoeld als kennismaking met deze voor Israël nieuwe vorm van openbaar vervoer. Het tweede filmpje geeft een animatie over het toekomstige regio tramnet.

KOREA zuid.

Daegu. Op 18.10.2005 werd de tweede metrolijn (lijn 2) in dienst gesteld op de 28 kilometer lange lijn Munyang – Banwoldang – Sawol (26 stations). In Banwoldang, in het centrum, kunt u overstappen op metrolijn 1.

LETLAND.

Riga. Ongeveer de helft van de vierassige T3M (T6B5) Tatra-motorrijtuigen wordt gemoderniseerd (± 30 stuks). Hierbij krijgen ze een nummer vanaf 501 met daarvoor het remise kengetal. Als eerste kwamen eind december 2005 de 3-501 en 3-502 gekoppeld in dienst.

NOORWEGEN.

Bergen. Voor de aanleg van de 10 kilometer lange tramlijn Torgalmeningen – Danmarks plass – Nestlun worden in Nestlun de eerste werkzaamheden uitgevoerd. Hier werden ook al de eerste bovenleidingmasten gezet. Eindelijk komt er beweging in dit project.

Oslo. De aanpassing van het lijnennet in oktober 2005 is succesvol geweest. Dagelijks worden ongeveer 15.000 reizigers méér vervoerd. Het is nog de vraag of deze zomer de tram tot Kolsås wordt verlengd ter vervanging van de metro. Er gaan nu stemmen op om de metrolijn naar Kolsås te moderniseren en om te bouwen met stroomrail en dan tijdelijk bussen te laten rijden.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl-LLB. Linzer Lokalbahn (LiLo). In februari 2006 keerde het laatste tot tweesysteem omgebouwde motorrijtuig (ET 22.152-ET 22.158) terug uit Zwitserland. De ex-Keulse motorrijtuigen ET 22.135, ET 22.141 en ET 22.142 worden gesloopt evenals de ET 22.133 die momenteel op de lijn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg (LVE) verblijft. Daarentegen gaat de ET 22.134 naar Vorchdorf. Ook de uit 1912 stammende vierassige elektrische locomotief E 22.006 (ex Barmen, ex Wuppertal) staat op de sloopleist.

Stern & Hafferl-LVE. Lambach – Vorchdorf-Eggenberg. Sinds 26.1.2006 is motorrijtuig ET 20.111 (ex-Extertalbahnhof 5) weer in dienst. Voor het herstel werd de ET 20.110 (ex-Extertalbahnhof 4) opgeofferd, waarvan het restant werd gesloopt. Beide motorrijtuigen botsten op 18.9.2004 tegen elkaar. Het van de Linzer Lokalbahn afkomstige tramstel ET/ES 22.133/233 (ex-Keulen) wordt binnenkort gesloopt. Daarvoor in de plaats komt dan de ET/ES 22.134/234 van de Linzer Lokalbahn naar Vorchdorf. Dit grotere tramstel wordt ingezet in de dagelijkse scholierendienst.

Stern & Hafferl-VA. Vöcklamarkt – Attersee. Hier bevindt zich het in 1913 door Ganz gebouwde motorrijtuig ET 20.104 (ex-Lokalbahn Wien – Pressburg). De oude tweeasser wordt ingezet voor speciale ritten en maakte zich de afgelopen maanden nuttig in de winterdienst waartoe het werd uitgerust met een sneeuwschuiver.

Graz. Zoals eerder bericht (zie HOV/RN 560) werd lijn 5 met ingang van 27.2.2006 ingekort tot de keerlus Zentralfriedhof. Naar Puntigam worden bussen ingezet. In december 2006 keert de tram terug op de dan iets verlengde lijn. Het plan om de tramlijn vanaf Maut Puntigam tot de tunnel bij de Triesterstrasse van dubbelspoor te voorzien verschuift naar een later tijdstip.

Wenen. In totaal gingen er tot nu toe 23 motorrijtuigen en 20 aanhangrijtuigen naar Krakow. Zie voor de nummers bericht Krakow. De laatste 8 motorrijtuigen van het type E (+ 2 ter

zijde gesteld) worden ingezet vanuit de remise Speising. Naar verwachting rijden ze nog tot aan het begin van de zomer(school)vakantie. De oudste wagen dateert uit 1961. Bij de motorrijtuigen type E1 en E2 en de aanhangrijtuigen type c3, c4 en c5 bereiken een aantal binnenkort de revisietermijn. Er worden nog wel revisies uitgevoerd maar voor een aantal wagens lijkt daarmee het eind in zicht. Dat geldt zeker voor de rijtuigen die bij aanrijdingen ernstig beschadigd raken. In een volgend nummer geven wij een materieeloverzicht.

Nog dit jaar wordt de remise Breitensee gesloten.

POLEN.

Bydgoszcz. Tot 2013 wil men het metersporige tramnet met ongeveer 10 kilometer uitbreiden. Daarbij krijgt het station weer een tramverbinding. Het goed onderhouden wagenpark bestaat uit 114 vierassige motorrijtuigen van het type 805Na. Deze worden ingezet op zes tramlijnen (1, 2, 3, 4, 6 en 8) en twee spitslijnen (7 en 9).

Krakow. Tot 2008 wordt € 60 miljoen in verkeersprojecten geïnvesteerd. Het grootste deel hiervan gaat naar de aanschaf van 24 lagevloertrams en een 11,8 kilometer lange nieuwe tramlijn naar de zuidelijke stadsdelen Kurdwanow en Azory. Vanaf het centraal station wordt hiervoor van bestaande sporen gebruik gemaakt, 5,9 kilometer (waarvan 1,4 km. ondergronds) wordt nieuw aangelegd.

Tot nu toe werden 23 motor- en 20 aanhangrijtuigen uit Wenen overgenomen. Een overzicht.

motorrijtuigen:

Krakow	Ex-Wenen	Krakow	Ex-Wenen	Krakow	Ex-Wenen
101	4488	109	4492	117	4710
102	4651	110	4493	118	4682
103	4655	111	4470	119	4472
104	4644	112	4721	120	4635
105	4645	113	4489	121	4674
106	4648	114	4709	geen	4481
107	4461	115	4467	geen	4490
108	4462	116	4712		

Ex-Wenen 4481 en 4490: plukwagens

aanhangrijtuigen:

Krakow	Ex-Wenen	Krakow	Ex-Wenen	Krakow	Ex-Wenen
562	1176	569	1175	577	1262
563	1255	570	1253	578	1287
564	1256	572	1189	579	1289
565	1258	573	1204	580	1215
566	1198	574	1195	581	1218
567	1254	575	1184	geen	1263
568	1180	576	1257		

Ex-Wenen 1263: plukwagens

Lodz. De uit Essen overgenomen 1012 kreeg het nummer 51.

Poznan. Een aantal Combino's staat al anderhalf jaar buiten dienst. Met Siemens werd overeengekomen de aankoopprijs tot 69% te voldoen, alle trams weer in dienst te stellen en na de sanering de resterende 31% te betalen. Siemens betaalt het trambedrijf een vergoeding die overeenkomt met de prijs van één Combino.

Szczecin. Het is tijd voor een nieuw kleurenschema. Drie trams van een verschillend type kregen elk een andere kleurencombinatie waaruit het publiek een keuze mag maken.

Warschau. Al eerder schreven we over de offerte-aanvraag voor de levering van 15 lagevloertrams. Daar komt een aanvraag voor nog eens 30 trams bij. Er zijn plannen voor een nieuwe tramlijn door het oude centrum. Uit historisch oogpunt gezien is daar bovenleiding ongewenst en moeten hier trams gaan rijden met voeding uit accu's. Lagevloermotorrijtuig 3002 werd hiervoor als proef met accu's uitgerust. Na testritten op een nog niet geëlektrificeerde nieuwe lijn rijdt

deze tram gedurende twee maanden op lijn 12 waar een gedeelte met neergelaten stroomafnemer wordt gereden. Het nieuwe tramtraject Nowo Bernowo – Plasków kwam op 20.12.2005 in dienst.

Warschau en zeven naburige gemeenten hebben het eigendom overgenomen van de interlokale tramlijn naar Grodzisk. Men gaat fors investeren en 13 lagevloertrams aanschaffen.

Met van de PKP overgenomen en gemoderniseerd materieel is sinds 3.10.2005 de particuliere spoorwegmaatschappij SKM actief in het voorstadverkeer tussen Warschau Zachodnia en Falebcia.

Wroclaw. Bij Skoda Transportation loopt de productie van acht zesassige eenrichting lagevloertrams van het type Vektra 16T. De eerste wordt eind 2006 afgeleverd, de rest in 2007. De trams zijn een verdere ontwikkeling van het aan Praag geleverde type 14T, hebben een 65% lage vloer en een asindeling Bo'2'Bo'.

PORTUGAL.

Lissabon. Na de opheffing van lijn 24 in 1995 werd in 2003 het traject Carmo – Campolide opgeknapt. Proefritten stranden regelmatig op fout geparkeerde auto's en dat zou de hervatting van de tramdienst tot nu toe beletten. Maar het ziet er nu toch echt naar uit dat lijn 24 nog dit jaar terugkeert.

Porto. Op 6.5.2006 vindt de jaarlijkse tramparade plaats. Alle info op: <http://museu-carro-electrico.stcp.pt/>

De verlenging van tramlijn 18 naar het Praça de Batalha (zie HOV/RN 565) komt nog in 2006 in dienst. Er is sprake van een tweede traject tussen Batalha en Carmo via de Dom Pedro V straat waardoor in het oude centrum een ringlijn ontstaat. Ook de verlenging van lijn 1 vanaf het huidige eindpunt Cantareira langs de Douro naar Castelo do Queijo (HOV/RN 534) staat nog steeds op het programma. Hier liggen vrijwel overal nieuwe sporen. Oud materieel voor de klassieke tramlijnen is nog volop aanwezig. Voor de steile trajecten worden de trams voorzien van nieuwe railremmen. En zo wordt het officieel in 1996 opgeheven trambedrijf steeds weer een stukje groter. De exploitatie van het nostalgische trambedrijf is onveranderd in handen van het gemeentelijke vervoerbedrijf STCP waaronder ook het busbedrijf valt. Het moderne sneltramnet valt onder het bedrijf Metro do Porto.

SLOWAKIJE.

Banska Bystrica. Hier werd in 1989 een trolleybusbedrijf geopend dat uitgroeide tot een net van acht lijnen. Totaal onverwacht werd dit bedrijf per 1.1.2006 opgeheven omdat de exploitatie in handen kwam van een ander bedrijf die dit goedkoper doet met dieselbussen.

TUNESIË.

Tunis. Zoals eerder bericht werden bij Alstom 30 lagevloer trams besteld van het type Citadis 302. Deze vijfdelige tweerichting trams met een lengte van 32 meter en een breedte van 2,40 meter worden geleverd in 2006/2007. Opmerkelijk is de vrij rechte achterkant met daarin een hulpstuurstand. Voorzien van één stuurstand worden de trams in Tunis rug-aan-rug gekoppeld. De capaciteit is 196 passagiers verdeeld over 50 zit- en 138 staanplaatsen.

VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN.

Dubai. De Japans/Turkse combinatie Dubai Rapid Link (DURL), waarin o.a. Mitsubishi en Yapi Merkezi, gaat hier een volautomatisch metronet aanleggen dat in de eindfase twee lijnen telt met een lengte van 70 kilometer.

Rode lijn: (50 km.) Jebel Ali Port – University – Internet City – Souk Al Nakheel – Burj Dubai – Financial City – Emirates

Towers – Trade Center – Burjuman – Union Square – Sala-haddin – City Center – Airport Free Zone.

Groene lijn: (20 km.) Festival City – Health Care City – Burjuman – Union Square – Airport Terminal 1 – Airport Terminal 3 – Rashidiya.

Van de in totaal 43 geheel gesloten stations komen er 10 ondergronds. Verder wordt de metro overwegend op viaducten aangelegd. Tussen Burjuman en Union Square lopen beide lijnen een kort stukje samen en passeren het internationale vliegveld ieder aan één zijde. Bij Kinki Sharyo werden 385 metrorijtuigen besteld, waarbij het vermoedelijk gaat om 77 vijfdelige treinstellen met gescheiden afdelingen voor mannen en vrouwen. Deze worden geleverd in 2008-2010. Een eerste gedeelte van de metro wordt in 2009 geopend.

Er is een plan voor de aanleg van een tramlijn langs de kust tussen Madinat Jumeirah en Dubai Marina. In het steenrijke woestijnachtige emiraat wonen de meeste mensen langs de kust. Anders dan gedacht zijn de inkomsten uit olie van ondergeschikt belang. Dubai moet het hebben van zijn haven- en handelsactiviteiten en van een opkomende toeristenindustrie. Er zijn grote luxe complexen in aanleg zoals de palmvormige kunstmatige eilanden in zee.

ZWEDEN.

Stockholm. De eerste resultaten met het op 3.1.2006 ingevoerde tolsysteem zijn positief. In het centrum nam de verkeersdruk af en kwamen de bussen sneller vooruit. Het openbaar vervoer steeg met ± 20.000 reizigers per (werk) dag. Naast de in HOV/RN 566 genoemde maatregelen werden in de spitsuren tijdelijk vier snelbuslijnen toegevoegd ter versterking van de metro waar een tijdelijk technisch materieeltekort bestond. Het nieuwe voorstadstation Arstaberg werd op 9.1.2006 geopend. Door materieelgebrek bleef de frequentie op lijn 22 (Tvärbanan) tien minuten.

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) is in de regio Stockholm de eigenaar van de metro- en traminfrastructuur en geeft de exploitatieconcessies uit. De exploitatie van de drie Pendeltåglijnen wordt uitgevoerd door Kéolis. De voorstadlijnen, Pendeltåg, hebben een lengte van ± 200 kilometer en bestaan uit twee noord-zuid lijnen en een aansluitende lijn in het zuiden. De volgende Pendeltåg-lijnen zijn in exploitatie:

- Bålsa – Kungsängen – Sundbyberg – Karlberg – Centrum – Älvsjö – Farsta Strand – Västerhaninge – Nynäshamm Fåhjetterminal.
- Märsta – Karlberg – Centrum – Älvsjö – Södertälje Centrum.
- Södertälje Centrum – Gnesta.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

Materieeloverzichten NMBS per 1 januari 2006

– directie Treinen

- 385 Elektrische locomotieven: 1181-1192; 1201-1212; 1301-1360; 1501, 1503, 1504; 1601, 1602, 1604-1606, 1608; 2001-2019, 2021-2025; 2101-2160; 2204, 2206, 2213, 2214, 2216, 2221, 2223, 2224, 2226, 2229, 2230, 2233, 2236, 2240, 2243, 2247-2249; 2301-2306, 2308-2360, 2362-2383; 2503, 2505-2507, 2510, 2513, 2514; 2551-2558; 2601-2615, 2617-2635; 2701-2760
- 37 Diesellocomotieven: 5501-5512, 5514, 5515, 5517-5519, 5521, 5523, 5526, 5528-5533, 5535, 5537-5541; 6225, 6227, 6264, 6306, 6313, 6324

- 308 Dieselerangeerlocomotieven: 7336, 7337, 7338*, 7339, 7340, 7341*, 7343*, 7344-7349, 7353*, 7356*, 7357, 7358, 7361-7366, 7367*, 7368*, 7369, 7370*, 7371, 7373, 7374, 7375*, 7376-7395; 7401-7410; 7701-7870; 8201-8212, 8213*, 8214-8221, 8222*, 8223, 8224, 8226-8228, 8229*, 8231*, 8232-8237, 8238*, 8239-8243, 8244*, 8245, 8246*, 8247*, 8248, 8249*, 8250*, 8251*, 8252, 8253*, 8255-8274
- 667 Elektrische treinstellen: 153-169, 171, 174-198, 200-210, 212-270; 301-440; 441-490; 501-570; 595-600; 601-655, 657-715, 717-782; 801-844; 901-931, 933-952; 3101-3108; 4301-4307, 4321, 4322
- 96 Dieseltreinstellen: 4101-4196

- directie Infrastructuur

- 53 Diesellocomotieven: 6201-6203, 6207, 6210, 6212-6219, 6222, 6223, 6228, 6229, 6231, 6236-6238, 6241-6243, 6247, 6249, 6251, 6255, 6257, 6261-6263, 6267, 6274, 6275, 6278, 6282, 6285, 6288, 6291, 6292, 6295, 6304, 6305, 6309, 6311, 6312, 6316, 6317, 6319, 6320, 6323, 6328-6330
- 7 Dieselerangeerlocomotieven: 7350-7352, 7354, 7355, 7359, 7360

- directie Materieel ('zwaar materieel')

- 24 Dieselerangeerlocomotieven: 8035, 8066-8069; 9109, 9111, 9116, 9123, 9124, 9128, 9132, 9135, 9136, 9138, 9146, 9147, 9149, 9150, 9152, 9153, 9156, 9158, 9159

- TUC-Rail

- 45 Diesellocomotieven: 5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5215-5217; 5301-5303, 5305-5309, 5311-5313, 5315, 5316, 5318, 5320; 5401, 5403, 5407; 6204, 6221, 6244, 6246, 6250, 6253, 6254, 6256, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294, 6296, 6297, 6299, 6315, 6331

Opgenomen is al het tractiematerieel dat ter beschikking stond van de NMBS-holding. Het met een * gemarkeerde materieel stond op 1 januari 2006 officieel terzijde in afwachting van een nadere beslissing (in parc).

De treinstellen 325 en 326 zijn eigendom van de CFL, de 4321 en 4322 van de DBAG.

Materieeloverzicht DLC

• DLC beschikte op 1 januari 2006 over 12 diesellocomotieven Class 66: PB03, PB12-PB15, PB18-PB20 (in lease van Porterbrook), 6301-6304 (geleest van Mitsui Rail Capital Europe; ex ER6, ER7, ER10 en EM4). De PB13 werd verkregen door de 'overname' van de ex HGK 65 op 1 december.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Strijd om splitsing DB-concern woedt voort

De strijd om de privatisering van het DB-concern, met als inzet het al dan niet splitsen van exploitatie en infrastructuur, woedt zoals te verwachten was onverminderd voort. Eigenlijk is alleen het DB-concern zelf tegen een splitsing, waarschijnlijk omdat de infrastructuur potentieel een gigantisch kapitaal vertegenwoordigt. Dat kapitaal is te gelde te maken door gronden te verkopen of te bebouwen; dat DB daarmee eerder als een onroerend goed-speculant dan een spoorbedrijf handelt wil president-directeur Hartmut Mehdorn uiteraard niet horen.

De politiek, en met name de linkse partijen, zijn inmiddels knap wantrouwend geworden. Terecht, zo bleek, want een

rapportage van DB aan de parlements-commissie voor verkeer bevatte een groot aantal onleesbaar gemaakte passages. Deze bleken niet, zoals DB aanvankelijk beweerde, vertrouwelijke financiële gegevens te bevatten, doch het voornemen om na een –integrale– beursgang een aanzienlijk deel van het spoorwegnet buiten dienst te stellen. In totaal zou het om 6.000 kilometer gaan, ofwel één zesde deel van het gehele Duitse spoorwegnet. *“De grootste bijdrage aan de effecten van onrendabele investeringen in infrastructuur wordt geleverd door een tragere c.q. afnemende opheffing van onrendabele spoorlijnen na een (integrale –red) beursgang van DB. Een infrastructuurbedrijf in handen van de overheid zou niet in staat zijn de inkrimping van het spoorwegnet met hetzelfde tempo en in dezelfde omvang te realiseren als een integraal geprivatiseerd DB-concern”.*

Deze onthulling van “Bündnis90/Die Grünen” droeg uiteraard niet bepaald bij aan het vriendschappelijke klimaat tussen de kemphanen. DB-chef Mehdorn haastte zich dan ook om de schuld te geven aan de adviseurs die het rapport hadden opgesteld. DB heeft volgens Mehdorn geen plannen om lijnen stil te leggen, en kan dat ook niet zonder instemming van de politiek doen. Gelet op het feit dat de Duitse Bundestag pas deze zomer een besluit over de beursgang zal nemen zijn ook de komende maanden de nodige onthullingen en ruzies te verwachten. Wordt dus vervolgd...

Bezuinigingen

De door het kabinet Merkel voorgenomen bezuinigingen op het regionale spoorvervoer houden de gemoederen eveneens flink bezig. In de jaren 2006 – 2009 gaat het om € 2,3 miljard tot € 3,3 miljard, ofwel 7,9% tot 9,1% van het totale budget. Het gaat daarbij om gelden die zowel voor exploitatie, infrastructuur als voertuigen gebruikt kunnen worden. Voor alle deelstaten betekent dit bezuinigingen, met als risico dat de positieve trend van stijgende reizigersaantallen mogelijk doorbroken wordt. De deelstaten protesteren heftig, doch de vraag is of deze protesten wat uithalen. Een parlementariër gooide nog wat olie op het vuur door te stellen dat de bezuinigingen makkelijk kunnen worden opgebracht door regionale treindiensten sneller aan te besteden; dit levert meestal een prijsdaling van 10% of meer op. De goede man vergat echter dat de vervoergroei wordt gerealiseerd door een verbetering van het product trein als geheel, dus inclusief een uitgebreidere dienstregeling. Juist die verbeteringen worden gefinancierd met de bij een aanbesteding behaalde winsten. De deelstaat Rheinland-Pfalz gaf al aan dat de bezuinigingen mogelijk tot gevolg hebben dat de reactivering van de Hunsrückbahn (HOV-RN 12/2005, pag 339) niet kan worden doorgezet. Wordt zeker vervolgd.

Corruptie-verslag

De Deutsche Bahn stelt jaarlijks een verslag op van alle gevallen van corruptie, omkoping en fraude. In 2005 werden 430 gevallen ontdekt, waarbij in 124 gevallen aangifte werd gedaan. Het gaat daarbij onder meer om DB-personeel dat geld aannam in ruil voor opdrachten. DB is hier in 2000 mee begonnen, en geldt als koploper in de corruptiebestrijding. Ondanks deze positieve houding ontstond in maart enige beroering omdat uit het corruptie-verslag bleek dat DB niet in staat was om frauduleuze contracten met de firma Toprote te verbreken. Dit heeft in 2005 een schadepost van zeker € 250.000 opgeleverd.

Overname Conliner Westhafenverkehre

Na de overname van het Amerikaanse Bax Global (zie pag. 58) heeft Railion (of beter gezegd, Stinnes) nu Conliner overgenomen. Dit bedrijf verzorgt spoor- en wegvervoer tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam naar onder meer Duitsland, Oostenrijk, Italië en de voormalige Oost-

blok-landen. De activiteiten van Conliner worden geïntegreerd in het Stinnes-concern.

Overname goederenvervoer Estland

DB heeft de smaak van de overnames goed te pakken, want men is volgens het blad “Wirtschaftswoche” ook geïnteresseerd in de overname van het Estlandse goederenvervoer. De Eests Raudtee is voor één derde deel eigendom van de Estse staat en voor twee derde van private partijen. Het 700 kilometer lange net is vooral van strategisch belang, omdat het een belangrijke verkeersader vormt tussen de ijsvrije Estse Oostzee-havens en Rusland. Om die reden hebben ook groepen Russische en Estse investeerders interesse aan de overname.

MacFahrkarte

DB heeft een nieuwe tariefactie gelanceerd via hamburgerketen McDonalds. Voor € 99,- is daar een boekje met 4 enkele reistickets te koop. De afgelegde afstand maakt niet uit, en de tickets gelden ook in de ICE. In totaal worden 1 miljoen rittenboekjes verkocht; deze zijn vanaf 6 maart bij elke McDonalds in Duitsland verkrijgbaar, uiteraard zo lang de voorraad strekt. De tickets zijn geldig tot 1 juni, evenwel niet op vrijdagen en zondagen.

Open dagen

DB is “official carrier” van het wereldkampioenschap voetbal van komende zomer. Om dit feit luister bij te zetten worden in de twaalf speelsteden de zogeheten “Bahn-Tage zur FIFA WM 2006™” georganiseerd. Naast diverse voetbalgerelateerde activiteiten, waarbij toegangskaarten voor de wedstrijden gewonnen kunnen worden, is ook dieseltreinstel VT08 te bewonderen; met dit treinstel reed het Duitse kampioenselftal van 1954 terug van Bern naar Bonn. De open dagen vinden nog plaats in Hannover (19.3.), Dortmund-Rathausplatz (26.3.), Köln-Heumarkt (2.4.), Frankfurt / Main (9.4.), Kaiserslautern (16.4.), Stuttgart (23.4.), München (30.4.), Nürnberg Hbf en DB-museum (7.5.), Leipzig (14.5.), Gelsenkirchen Husemannplatz (21.5.) en Berlin Hbf (4.6.).

Sneeuwperikelen

Rondom het weekend van 4 en 5 maart werd het zuiden van Duitsland getroffen door een ongekende sneeuwval. De sneeuwhoogten tot meer dan een meter veroorzaakten veel verkeersellende. Het treinverkeer had hier eveneens van te leiden; veel treinen liepen forse vertraging op of moesten geheel worden opgeheven. Met name de lijnen in het Zwarte Woud en in het zuiden van Beieren moesten soms meerdere dagen gesloten worden nadat treinen zich vastreden in de sneeuw. De Aussenfernbahn Reutte – Garmisch-Partenkirchen was nog tot en met 9 maart gestremd. Busvervoer was door de sneeuw evenmin een optie, zodat bijvoorbeeld de reizigers van Cisalpino 157 (Stuttgart – Milaan) op 4 maart in Singen strandden. De meesten van hen werden in hotels ondergebracht.

In de Harz was het station Brocken onbereikbaar door een sneeuwmuur van 3 meter hoogte. De op 9 februari afgeleverde sneeuwruimer 99-09-82 kon hier laten zien waar hij toe in staat was, en met succes. In Thüringen raakte onder meer de Rennsteigbahn ondergesneeuwd; loc 213 334 hield de lijn met een uit Meiningen afkomstige sneeuwpluog zo goed en zo kwaad mogelijk vrij.

Fotowedstrijd DB Niedersachsen

DB regio Niedersachsen organiseert een fotowedstrijd naar aanleiding van het 60-jarig bestaan van de deelstaat Niedersachsen. Hiertoe is een treinstel serie 425 en een loc serie 146 beschikbaar gesteld, die als “jachtmotief” voor deze wedstrijd dienen. De voertuigen moeten in Niedersach-

sen gefotografeerd zijn. Er zijn reischeques ter waarde van € 180, € 120 en € 60 te winnen, alsmede 10 Niedersachsen-tickets. Kleurenfoto's formaat 13x18 kunnen tot 30 april worden gezonden aan Deutsche Bahn, Kommunikation, Joachimstraße 2, 30159 Hannover.

Interregio

De vorige editie van HOV-RN meldde dat de laatste Interregio Chemnitz – Berlin per 28 mei zou verdwijnen in verband met de opening van de Berlijnse noord-zuid-tunnel. Eind februari maakt DB bekend de Interregio nog tot eind december voort te laten bestaan. Wel wordt het eindpunt in Berlijn verlegd naar het Ostbahnhof of Zoo.

Regionaal vervoer

Nord-Ostsee-Bahn (NOB)

De maatregelen die de NOB heeft genomen om de betrouwbaarheid van de treindienst Hamburg – Westerland te verbeteren lijken te werken. De punctualiteit bedroeg in februari 93,2% tegenover 89,5% in januari en 72,8% in december. Het bedrijf maakt nu een gebaar naar haar klanten: abonneementhouders krijgen –onafhankelijk van de reguliere “niet goed, geld terug”-regeling– een tegemoetkoming van € 50. De helft van het bedrag kan worden besteed bij de treincatering, de andere helft kan worden besteed bij bedrijven op het eiland Sylt. Hulde voor zo'n initiatief, aldus de burgemeesters uit de regio.

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB)

De in Bremervörde gevestigde EVB heeft bij Siemens twee nieuwe diesellocs type Eurorunner ER20 (Herkules) aangeschaft. De eerste loc met nummer 420 12 is op 24 februari afgeleverd, de tweede volgt in mei van dit jaar. De locs worden ingezet in het containervervoer in de regio's Bremen, Bremerhafen en Hamburg.

Döllnitztalbahn

Het treinverkeer op de Döllnitztalbahn Oschatz – Mügeln – Kemmlitz is tot vermoedelijk 20 april 2006 stilgelegd. Volgens de Leipziger Volkszeitung is dit vanwege de sanering van bruggen in Oschatz. De website van de Döllnitztalbahn meldt alleen dat de lijn tot 20 april stil ligt, maar meldt geen oorzaak. Evenmin is op de site iets te lezen over de uitbreiding van de Döllnitztalbahn, welke op 14 februari 2006 door het Sächsische ministerie van Verkeer werd goedgekeurd. Het gaat hier om het traject Nebitzschen – Glossen (1,484 kilometer) dat door de gemeente is aangelegd. Wanneer het traject in gebruik wordt genomen is nog niet bekend.

Interconnex

De InterConnex-treindienst Gera – Berlin – Rostock wordt met ingang van 29 mei aanstaande ingekort tot het traject Gera – Berlin-Lichtenberg. Dit vanwege werkzaamheden tussen Berlin en Rostock, die het knippen van de treindienst zouden vereisen. Ter compensatie wordt vaker gereden tussen Berlin en Leipzig. Vanaf medio december zal weer naar Rostock worden gereden. Wel is het de bedoeling om in het weekeind met een aangepaste dienstregeling naar Rostock te blijven rijden vanwege het vakantieverkeer.

S-Bahn Berlin

Op 8 maart werd een studie naar de verlenging van de Berlijnse S-Bahn gepubliceerd. Uit de rapportage blijkt dat de 7,9 kilometer lange verlenging van Spandau naar Falkensee in aanmerking kan komen voor subsidie van de federale overheid. Of het € 30 miljoen kostende project daarmee realiteit wordt hangt echter af van de beschikbaarheid van geld.

ODEG

De overname van de treindiensten van Berlin-Lichtenberg naar Tiefensee, Frankfurt (Oder) via Eberswalde respectievelijk Seesow en Eberswalde – Templin is succesvol. De ODEG vervoert op deze lijnen dagelijks 9.300 reizigers, een toename van 5 procent. In de weekeinden is het aantal reizigers zelfs 30% hoger. Voor 2006 wordt een verdere toename verwacht, onder meer als gevolg van diverse marketing-acties.

EgroNet

Onder de naam EgroNet werken vervoerbedrijven uit Beieren, Thüringen, Sachsen en de Tsjechische regio Bohemen samen in de verbetering van het regionale openbaar vervoer. Hiertoe is onder andere het EgroNet-ticket in het leven geroepen; met die kaart kan voor € 14 een gehele dag worden gereisd in het vervoergebied. De kaart is een succes, want jaarlijks stijgt de verkoop met 10 tot 12 procent. De initiatiefnemers zijn nu onderscheiden met de *Fränkische Umweltpreis*.

HarzElbeExpress (HEX)

Connex-dochter HEX investeert in het opknappen van de sporen in station Oschersleben. Begin maart moeten de werkzaamheden afgerond zijn, zodat de treinen sneller kunnen aankomen en vertrekken. Hiermee worden de aansluitingen van en naar andere treinen verbeterd. De investering door Connex is opmerkelijk, daar DB Netz eigenaar van de sporen is. Kennelijk was dit de enige manier om de gewenste kwaliteitsverbetering tijdig te realiseren.

Begin maart doken persberichten op die meldden dat de HEX-dienst Quedlinburg – Thale met ingang van de zomer van 2006 zou worden opgeheven. De verkeersminister van Sachsen-Anhalt sprak de geruchten tegen. Wel zou het volgens de minister wenselijk zijn dat het aantal reizigers toeneemt, de huidige 700 tot 800 dagelijkse reizigers vormen een wat magere basis voor de toekomst van de lijn.

Harzer Schmalspur Bahn

Het nieuws van de afgelopen maand is natuurlijk de opening van de HSB-smalspoorlijn Gernrode – Quedlinburg. De 8,9 kilometer lange lijn werd op 4 maart geopend na een bouw-tijd van 11 maanden. De ingebruikname van de lijn werd op feestelijke wijze luister bijgezet, waarbij uiteraard het nodige stoomspektakel en vuurwerk werd geboden. De openingstrein werd getrokken door twee Mallet-locs, de 99 5901 en 99 5902. De reguliere dienstregeling telt 9 treinparen van en naar Quedlinburg, dat overigens ook met de normaalsporige HarzElbeExpress bereikbaar is. Omdat het lijngedeelte bij Quedlinburg parallel aan de normaalspoorlijn verloopt wordt reeds volop gespeculeerd over de mogelijke ontmoetingen van smal- en normaalsporige stoomlocs. Op de openingsdag was dat niet het geval, maar wie weet wat de toekomst brengen zal?

Extertalbahn

Voor de tweede maal in korte tijd is een deel van de bovenleiding van de Extertalbahn ontvreemd. Op 24 februari verdween 800 meter stroomdraad bij Alverdissen. Het dieven-gilde moet verstand van zaken hebben gehad, want voor de diefstal werd de bovenleiding vakkundig geaard. De heraanleg van de bovenleiding, nodig voor de beoogde exploitatie als historisch museumbedrijf, heeft daardoor een onbekende vertraging opgelopen.

Wiehltalbahn

Het voortbestaan van de 30 kilometer lange Wiehltalbahn (Osbergshausen – Waldbröl – Morsbach) wordt bedreigd. Deze zijlijn van de spoorlijn Köln – Gummersbach wordt als

museumlijn geëxploiteerd door de "Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.". Naast toeristische treinen vindt ook sporadisch goederenvervoer plaats. Desondanks wil de gemeente Waldbröl de lijn van DB Netz kopen, om deze vervolgens vanwege de hinder af te breken. DB Netz, niet vies van wat extra inkomsten, wil daar graag aan meewerken. De lokale ondernemers hebben geen hinder, en zouden de lijn zelfs willen gebruiken voor goederenvervoer. Daarmee wordt de opheffing juridisch lastig, want dat kan alleen als de lijn buiten gebruik is gesteld. Het verloop van deze soap, alsmede informatie over de rijdagen, is te vinden op www.wiehltalbahn.de.

Raubach – Selters (Westerwald)

Op 3 maart werd het traject Raubach – Selters van de spoorlijn Altenkirchen – Siershahn op feestelijke wijze opnieuw in gebruik genomen. De openingstrein werd gereden door loc Reuschling 80, de voormalige loc 105 van het spoorbedrijf van chemieconcern Bayer. Deze op de V100 gelijkende loc uit 1963 trok 3 personenwagens. De lijn zal vooral dienst doen voor het goederenvervoer ten behoeve van de firma Schütz in Selters. Dagelijks zullen goederentreinen met coils vanuit Finnentrop worden aan- en afgevoerd.

Odenwaldbahn

De vorige maand gemelde capaciteitsuitbreiding op de Odenwaldbahn (zie pag. 60) zijn, zoals toen al vermoed werd, onvoldoende. Het aantal klachten over volle treinen blijft constant. Door de krappe reserve –van de 22 Itinotreinstellen zijn er in de ochtendspits 21 nodig– is capaciteitsuitbreiding onontbeerlijk. Verkeersverbund RMV, dat eigenaar van de treinen is, wil de situatie nog tot het voorjaar aanzien.

Rail4Chem

Het ook in Nederland actieve Rail4Chem heeft een opmerkelijke aankoop gedaan. De vloot werd uitgebreid met twee Zwitserse locs type Re 4/4¹, de Re 416 626 en 627. De locs hebben inmiddels een opknopbeurt ondergaan bij WinPro in Winterthur. Onduidelijk is waar zij worden ingezet.

DB WestFrankenBahn

In januari 2006 is DB-Regio-dochter WestFrankenBahn (WFB) van start gegaan. In dit nieuwe bedrijf zijn de treindiensten Aschaffenburg – Miltenberg – Wertheim, Miltenberg – Walldürn, Wertheim – Lauda – Crailsheim, Crailsheim – Heilbronn en Würzburg – Lauda ondergebracht. Op dit 371 kilometer lange net worden 22 van WFB-stickers voorziene treinstellen serie 628.2 en 628.4 en 10 treinstellen serie 642 ingezet. De thans nog sporadisch ingezette getrokken treinen met diesellocs serie 218 wil men binnenkort eveneens vervangen door treinstellen. De treinstellen serie 628 wil men ombouwen tot serie 629; hiertoe moet de stuurstandwagen worden gemotoriseerd. Bij die gelegenheid wil men ook de inrichting van het treinstel vernieuwen. De eerste maanden zijn naar tevredenheid verlopen, met ondanks de barre weersomstandigheden een punctualiteit van ruim 95%. Gemikt wordt op een vervoergroei van 15%.

Schönbuchbahn

In de carnavalstijd is de machinist van de laatste trein van Böblingen naar Dettenhausen overvallen door twee verklede personen. Dit gebeurde toen de machinist zijn RegioShuttle in de wagenhal van Dettenhausen wilde plaatsen. De machinist werd onder bedreiging met een pistool gedwongen het kasgeld af te geven. Het bedrijf heeft een beloning van € 1.500 uitgelooft.

Isaraue

Onder deze naam zijn de plannen voor een 37 kilometer lange magneetzweeftrein-verbinding tussen München Hbf en het vliegveld van München gepubliceerd door het Eisenbahn Bundes Amt (EBA). Daarmee is de inspraak formeel van start gegaan. Het voorgestelde tracé verloopt vanaf het Hauptbahnhof ondergronds in noordelijke richting. In de buurt van Autobahn A92 komt de lijn bovengronds om gebundeld met deze snelweg de gemeenten Oberschleißheim, Unterschleißheim, Haimhausen, Eching, Neufahrn en Freising te doorkruisen. Bij het vliegveld zwenkt de lijn af in de richting van de bestaande S-Bahn om ondergronds onder het luchthavengebouw te eindigen. Hoewel de plannenmakers optimistisch zijn, blijft het –gezien het bestaan van twee S-Bahn-verbindingen naar het vliegveld– de vraag wat het nut van deze lijn is.

Infrastructuur

IJzeren Rijn

De Vlaamse Minister-President Yves Leterme en vertegenwoordigers uit het Ruhrgebied gaan samen lobbyen voor het herstel van de IJzeren Rijn. Samen eisen ze op korte termijn een heropening van de lijn met de mogelijkheid om 15 treinen per dag te laten rijden tussen Antwerpen en het Ruhrgebied.

Fehmarnbelt

De plannen voor een vaste oeververbinding over de Fehmarnbelt stuiten in Mecklenburg-Vorpommern op kritiek. Men is bang dat de aan te leggen brug tussen Puttgarden en Rødby de doodsteek zal zijn voor het scheepvaartverkeer. Schleswig-Holstein lobbyt wel voor de brug, die in totaal zo'n € 5 miljard moet kosten. De bondsregering lijkt vooralsnog niet overmatig enthousiast.

Onderhoudstoestand

De vereniging van private spoorvervoerders (Netzwerk Privatbahnen) luidde in februari opnieuw de noodklok over de toestand van het Duitse spoorwegnet. Het aantal snelheidsbeperkingen neemt alarmerend toe, zonder dat DB Netz zich daar al te druk over lijkt te maken. In de deelstaten Hessen en Rheinland-Pfalz bestond eind 2005 op 217 plaatsen en over een totale lengte van 157,7 kilometer een snelheidsbeperking. In de meeste gevallen kan niet worden vastgesteld wat de reden voor de snelheidsbeperking is, daar DB Netz dit niet bekend maakt. Vooral de kleinere, niet door DB bereden lijnen ondervinden hiervan hinder. Het Netzwerk Privatbahnen heeft het EBA gevraagd dit te onderzoeken, hetgeen ook gebeuren zal.

Het probleem werd eerder aangekaart tijdens een forumdiscussie op de beurs Rail#tec in Dortmund. Daar vlogen de Prignitzer Eisenbahn en DB Netz elkaar tijdens een forumdiscussie in de haren over het feit dat DB Netz het onderhoud aan onder meer de lijnen naar Enschede en rondom Oberhausen stelselmatig heeft verwaarloosd. Sinds de overname van de treindienst door de PEG werkte DB Netz ineens wel aan de lijnen, wat voor de PEG tot grote overlast en extra kosten voor vervangend busvervoer leidde. Andere regionale vervoerders gaven te kennen dezelfde hinder te ondervinden.

Heilbronn – Würzburg

De deelstaat Baden-Württemberg is woedend op DB Netz, dat stelselmatig weigert de spoorlijn Heilbronn – Würzburg aan te pakken. In december 2002 heeft de deelstaat de treindienst verdicht, waardoor een (partiële) spoorverdubbeling nodig en haalbaar zou zijn. Door de extra treinen krijgt DB Netz namelijk meer inkomsten uit de infraheffing, terwijl

bovendien gebruik kan worden gemaakt van gunstige financiële regelingen. Daarmee was de financiering feitelijk rond. DB heeft echter aanvullende financiële eisen geformuleerd, waaronder een 20-jarige garantie op de inkomsten uit de infraheffing. Baden-Württemberg weigert in te stemmen met dergelijke voorwaarden, maar kan vanwege de monopoliepositie van DB Netz niet om dit bedrijf heen.

Verkoop spoorlijnen

In februari is de infrastructuur van 5 lijnen te koop aangeboden. De koopsommen zullen niet hoog zijn, want de meeste trajecten kennen een forse onderhoudsachterstand. Het gaat om de volgende lijnen:

- Kavelstorf (Kr. Rostock) – Rostock Seehafen: enkelsporige geëlektrificeerde goederenlijn met 25 – 35 treinen per dag.
- Stralsund – Sassnitz (KBS 195), trajectdeel Lietzow – Sassnitz: thans gebruikt door 36 regionale treinen per dag.
- Kall – Höddelbusch (ex KBS 432): dit 10 kilometer lange traject wordt alleen gebruikt voor zomerse toeristische treinen naar de Eifel.
- Duisburg-Wedau - Mülheim (Ruhr)-Speldorf: 3,1 kilometer lange verbinding met 2 goederentreinen per dag, te verkopen wegens hoge aansluitkosten op de nieuwe beveiliging.

Diverse werkzaamheden

- De afrondende fase van de werkzaamheden voor de Berlijnse noord-zuid-tunnel is in volle gang. Ten behoeve van de verbinding tussen de nieuwe lijn en de werkplaats Rummelsburg is op 4 en 5 maart een 86 meter lange brug over de lijn Ostbahnhof – Erkner ingeschoven. Hiervoor moest het treinverkeer worden onderbroken. Gelijkijdig werden aan het Ostkreuz voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de reconstructie van dit drukke en gecompliceerde knooppunt. Door het verwijderen van volkstuinten zijn bovendien nieuwe fotografermogelijkheden ontstaan.
- Op 9 maart werd de Berlijnse noord-zuid-tunnel voor het eerst bereden met een ICE3-treinstel. Op 18 april begint het proefbedrijf, dat ook bedoeld is om machinisten wegbedkendheid te geven. Tot die tijd moet men zich behelpen met een computersimulatie.
- In het weekend van 10 en 11 april zal ten behoeve van de bouw van de stadstunnel van Leipzig de Portikus, het historische ontvangstgebouw van het voormalige Bayerische Bahnhof worden verplaatst. Het gevaarte wordt tijdelijk 30 meter verderop geplaatst, om ruimte te maken voor de bouw van het ondergrondse S-Bahnstation Leipzig-Markt. Na afronding van de bouwwerkzaamheden wordt het 30 meter brede gebouw weer teruggeplaatst. Een animatie is te vinden op <http://www.sachsen.de/de/wu/smwa/portikus/>.
- De spoorlijn Leipzig – Chemnitz zal worden aangepast voor de inzet van kantelbakmaterieel. Hiertoe wordt met name de signalering aangepast. Vanaf mei worden hier treinstellen serie 612 ingezet.
- Op 26 februari werd op het met ETCS level 2 uitgeruste traject Jüterbog – Leipzig voor het eerst met een snelheid van 180 kilometer per uur gereden. Voor de ETCS-dienst op dit 100 kilometer lange traject worden 5 locs serie 101 voorzien van ETCS-apparatuur.
- De spoorlijn Halberstadt – Vienenburg wordt voor een bedrag van € 95 miljoen opgeknapt. De baanvaknelheid gaat ophoog en de lijn wordt geschikt gemaakt voor kantelbakmaterieel. Dit geld wordt door de Duitse staat en de EU opgehoest. De lijn maakt deel uit van de interregionale verbinding Halle – Hildesheim – Hannover.

Materieel

Revisie treinstellen

DB heeft een aanbesteding gedaan voor het opknappen van 20 tot 70 diesel-treinstellen. Hoewel niet vermeld is om welk type het gaat, heeft deze aanbesteding vermoedelijk betrekking op de serie 614. Er wordt namelijk gevraagd de treinstellen in te korten van een drie- naar een tweedelig stel. De werkzaamheden omvatten voorts een modernisering van het interieur, de inbouw van een rolstoellift en het verhogen van het vermogen om rijkarakteristieke overeenkomstig de series 640 – 649 te verkrijgen. De ombouw moet in 2007 starten en loopt tot eind 2010. Het aantal te behandelen stellen hangt af van de resultaten die DB Regio boekt bij aanbestedingen.

Baureihe 141

Op 25 februari kwam een einde aan de reguliere inzet van de locs serie 141. De laatste inzet werd gereden door loc 141 083 met trein N24815 Hannover Hbf – Braunschweig. DB had hier de nodige ruchtbaarheid aan gegeven, zodat velen getuige konden zijn van de laatste inzet van de "Knallfrosch", zoals de bijnaam van de loc luidt. Om 14.30 uur werd reed de loc naar het Betriebswerk Braunschweig. Slechts de locs 141 400, 402 en 439 worden nog af en toe ingezet in de regio Kassel, doch lang zal dat naar verwachting niet duren.

Baureihe 605

De plannen om de buiten dienst gestelde diesel-ICE-treinstellen serie 605 in te zetten voor het vervoer van voetbalelfallen tijdens het WK lijken concreet te worden. Op 8 maart werd treinstel 605-017 van Hamburg naar Berlin-Rummelsburg overgebracht voor opleidingsritten.

Baureihe 644

De diesel-elektrische treinstellen van de serie 644 (Talent) blijken brandgevoelig te zijn. Op 27 februari brandde de BD-bak van de 644 026 uit op het station van Mechernich. De bak moet als verloren worden beschouwd, omdat deze door de hitte geheel vervormd is. Een week later vatte een motordraaistel van de 644 010 vlam in Porz-Heumar. De oorzaak bleek een niet goed aangedraaide schroef van een luchtslang te zijn, met als gevolg dat de rem niet loste.

Huur materieel

Het deze zomer in Duitsland plaatsvindende WK voetbal zal voor een aanzienlijke toename van het aantal reizigers leiden. DB speelt hierop in door het verlengen van bestaande treinen en het inzetten van extra treinen. Hiertoe worden van de ÖBB 15 locs (vermoedelijk Taurussen 1016 en 1116) gehuurd, en worden 100 IR-wagons gereactiveerd. Met dit materieel worden extra treinen gereden naar en van de steden waar wedstrijden plaatsvinden.

Containerwagens

DB heeft in het mededelingenblad van de Europese Unie de aanbesteding van 324 vierassige containerwagons uitgeschreven. Het gaat om wagons van het type Sgnss600, waarop ruimte is voor 3 20-voetscontainers. Lengte 19.740mm en een maximum snelheid van 120 kilometer per uur. De opdracht omvat twee opties voor 615 respectievelijk 185 wagons, allen te leveren tot en met 2008.

Werkplaatsen

DB gaat fors investeren in nieuwe werkplaatsen. In Leipzig wordt een werkplaats gebouwd voor ICE-treinstellen. De bouw van deze werkplaats is reeds aanbesteed; in juli wordt bekend wie de bouw mag verzorgen. In Münster komt een

werkplaats voor DB Regio, die reeds eind dit jaar gereed moet zijn. In Frankfurt (Main) werd een nieuwe werkplaats voor de S-Bahn geopend. Deze werkplaats ligt op de plek van het voormalige poststation bij het Hauptbahnhof.

Zand

Aanbestedingen leveren af en toe interessante informatie op. Uit de aanbesteding van remzand blijkt dat DB jaarlijks meer dan 10 miljoen kilo hiervan gebruikt. Een aardige zandbak dus.

Materieel-overzicht

Door toedoen van de digitale zet-duivel was het overzicht van het DB-wagenpark per medio december 2005 niet in de voorgaande editie te vinden. In deze editie treft u het daarom alsnog aan.

E-loks Deutsche Bahn & Railion

Serie	Aantal	Bijzonderheden
101	145	
103	5	<i>Alleen bijzondere taken</i>
110	208	<i>3 museum, 1 DB-Systechnik</i>
111	226	
112	91	<i>1 DB-Systemtechnik</i>
113	2	<i>1 museum</i>
114	38	
115	33	<i>Ex-110/113</i>
120	44	
121	16	<i>Ex-120</i>
127	1	<i>Siemens Europrinter proto</i>
128	1	<i>AEX 12X proto</i>
139	44	<i>1 DB-Systemtechnik</i>
140	341	
141	33	<i>1 museum, 23 buiten dienst</i>
143	626	
145	79	
146.0	26	
146.1	32	
146.2	22	<i>Nieuw type lokkast</i>
150	2	<i>Museum</i>
151	167	<i>Deels automatische koppeling</i>
152	170	<i>152 190-5 afwijkende motoren</i>
155	225	
171	9	<i>25kV, terzijde</i>
180	19	<i>15kV / 3kV</i>
181	24	<i>15kV/25kV, 1 museum</i>
182	25	<i>Taurus</i>
185.0	200	<i>15kV/25kV</i>
185.2	40	<i>Nieuw type lokkast</i>
189	100	<i>4-systeem</i>

Dieselloks Deutsche Bahn & Railion

Serie	Aantal	Bijzonderheden
202	1	<i>Erzgebirgsbahn</i>
203	12	
204	31	<i>24 buiten dienst</i>
212	24	<i>3 museum, rest buiten dienst</i>
213	14	<i>1 dienstvaardig</i>
215	14	
216	32	<i>2 museum, rest buiten dienst</i>
217	13	
218	377	<i>2 museum, 9 NBS-noodloks</i>
225	71	<i>Ex-216/218</i>
232	328	<i>100 buiten dienst</i>
233	64	<i>Ex-232</i>
234	12	<i>Ex-232</i>
241	10	<i>Ex-232</i>
290	82	<i>1 museum</i>
291	13	
294	318	
295	100	
298	76	

Rangeerloks

Serie	Aantal	Bijzonderheden
312	19	<i>1 museum, rest terzijde</i>
333	22	
335	78	
345	52	
346	53	<i>44 terzijde</i>
360	29	<i>26 terzijde</i>
362	113	
363	207	
364	63	
365	59	<i>45 stuks terzijde</i>
399	4	<i>Inselbahn Wangerooge</i>

Elektrische treinstellen

Serie	Aantal	Bijzonderheden
401	118	<i>= 59 treinstellen ICE-1</i>
402	46	<i>= 46 treinstellen ICE-2</i>
403	38	<i>ICE-3</i>
406	13	<i>ICE-3 meersysteem</i>
411	54	<i>ICE-T 7-wagenstel</i>
415	11	<i>ICE-T 5-wagenstel</i>
420	259	<i>S-Bahn</i>
423	432	<i>S-Bahn</i>
424	40	<i>S-Bahn Hannover</i>
425.0	156	
425.2	58	<i>S-Bahn Rhein-Neckar</i>
425.3	20	
426	41	
450	4	<i>2-systeemtrams Karlsruhe</i>
472/73	62	<i>S-Bahn Hamburg</i>
474/75	103	<i>S-Bahn Hamburg</i>

Diesel-treinstellen

Serie	Aantal	Bijzonderheden
605	19	<i>ICE-TD, terzijde voor verkoop</i>
610	20	<i>Pendolino</i>
611	48	<i>Neitech</i>
612	191	<i>Regioswinger, 1 DB Syst.techn.</i>
614	84	<i>= 42 treinstellen</i>
624/34	24	<i>= 12 treinstellen</i>
628.1	3	
628.2	146	
628.4	293	<i>2 eigendom CFL</i>
628.9	8	
640	30	<i>LINT-27</i>
641	37	<i>Walvis, SNCF X37500</i>
642	263	<i>Desiro</i>
643.0	75	<i>Drietjes</i>
643.1	26	<i>Tweetjes Aachen</i>
644	62	<i>Drietjes diesel-elektrisch</i>
646.0	30	<i>GTW 2/6</i>
646.1	13	<i>GTW 2/6</i>
648.0	6	<i>LINT-41</i>
648.1	21	<i>LINT-41</i>
648.2	32	<i>LINT-41</i>
650.0	27	<i>RegioShuttle</i>
650.1	23	<i>RegioShuttle</i>
650.2	3	<i>RegioShuttle</i>
650.3	23	<i>RegioShuttle</i>
672	18	<i>LVT/S Burgenlandbahn</i>

Museum

ET 65 006-5

Motorwagen ET 465 006-5 heeft zijn gehele leven doorgebracht in het lokale verkeer rondom Stuttgart. Tussen 1933 en 1939 werden 25 exemplaren gebouwd door Maschinenfabrik Esslingen en in dienst gesteld als serie eIT12; in 1940 werden zij vernummerd tot ET65. De vierassige motorwagens deden tot 1960 dienst in combinaties met twee kortge-

koppelde Württembergse tweeassige wagons en een bijbehorende vierassige stuurstandwagen.

Vanaf 1960 werden de tweeassers vervangen door één vierassige Umbau-wagen. De motorwagens werden toen genummerd in de serie 465, de stuurstandwagens in de serie 865. Deze combinaties domineerden tot in de jaren zeventig het Stuttgarter voorstadsverkeer. In 1978 nam de S-Bahn de dienst over met treinstellen serie 420, en was het gedaan met de "Rote Heuler". De 465/865-006 werd nog tot eind jaren negentig voor speciale ritten, en is vanaf september vorig jaar is het treinstel in Plzen (Tsjechië) gerestaureerd. Op 26 februari keerde het stel in blakende welstand terug naar Stuttgart, waar het door eigenaar SVG (Schienenverkehrsgesellschaft) voor bijzondere ritten zal worden ingezet. Eén van de gelegenheden om mee te rijden met dit karakteristieke materieel vindt plaats tijdens een materieelshow op 21 mei aanstaande. Informatie hierover is te vinden op www.svgmbh.com.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd werden de 25121 en 25676.

Nieuw in dienst kwamen de 27179 en 27180, waarmee de hele serie 27000 compleet is, tenzij de SNCF alsnog besluit een extra bestelling te plaatsen. Ook de eerste loc van de vervolgsérie 37030-27059 is inmiddels in dienst, terwijl al zeker zes locomotieven zijn afgeleverd.

Er gaan hardnekkige geruchten dat proefloc 47001 (Prima 6000) zal worden aangepast tot 37000, waarbij hij het nummer 37060 zal krijgen. Nu maar hopen, dat het niet weer zo'n saaie 1 aprilgrap is...

Op 11 maart brak brand uit in de CC 6534. Aangezien er nog maar enkele exemplaren van deze serie in dienst zijn, welke momenteel op hun laatste benen rijden, zal herstelling er niet meer in zitten.

Op 20 maart wordt een 27300 in combinatie met een gemoderniseerde VB2N (Voiture Banlieu à 2 Niveaux) treinstam gepresenteerd te Paris Montpernasse. Vermoedelijk zal het gaan om de 27302, waarvan de Transillien-schildering recentelijk werd gecompleteerd met de gekleurde vormen.

Diesel locomotieven

Afgevoerd werden de 63546, 72073 en rangeerloc Y 7461. Van meer spectaculaire aard was het afvoeren van de 66501. Deze loc, één van de weinige 66400-en in FRET-livre, botste samen met de 66403 op 16 februari te Sarreguermes hard achterop een andere goederentrein en raakte onherstelbaar beschadigd. Het is het eerste slachtoffer uit de serie 66400/69400.

De 72073 is eveneens een redelijk opvallend slachtoffer, omdat deze loc eerder al buiten dienst stond, maar weer in dienst kwam. Toen was echter al onzeker of dat voor lange tijd zou zijn. De 72010, 72013, 72014 en 72069 van FRET zijn (weer) overgeplaatst van Nevers naar Chalindrey, dat eerder afscheid nam van alle 72000-en in de goederendienst. Ze zullen worden ingezet voor kalktreinen tussen St Germain sur Meuse en Varangeville in de regio Lorraine. Deze fraaie verbinding was een tiental jaar geleden bekend van de elektrische locomotieven serie 12100 die er reden. De bovenleiding hangt er overigens nog steeds, maar er rijden al jaren diesels.

Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66230, 66287, 66310, 66452 en 66489 in 69230, 69287, 69310, 69452 en 69489. De 69452 was gelijk één van de 66400/69400-en, die als sneeuwplough gebruikt werd, zoals altijd bij veel sneeuwval. De loc werd voorzien van sneeuwplough en door

een andere diesel voortgeduwd. Het gevolg was een meter sneeuw op de voetplaats van de loc... Overigens verschijnen de 69400-en af en toe ondanks de verbouwing gewoon nog in reizigersdiensten van TER 66400-en.

Inmiddels is bij Alstom in Belfort de 75001 zo goed als gereed en de loc heeft zijn Prima-snuut al buiten laten zien. Er kan nu dus definitief gezegd worden dat niet gekozen is voor een meer gestroomlijnde neus, zoals de aanvankelijke ontwerpen lieten zien. De loc lijkt nu gewoon heel veel op een elektrische Prima, maar heeft roosters in de zijwand en een deels wat hogere dakopbouw.

Treinstellen

Afgevoerd werden de Z6305 en Z6331 en de Caravelles X 4323, X 4387 en X 4438.

Er werden natuurlijk weer talrijke nieuwe treinstellen afgeleverd. Aangezien het weinig zinvol lijkt elke maand weer opnieuw te vermelden tot welk nummer de nieuwe dubbeldekkers en AGC's nu in dienst gekomen zijn, zal dit nog maar van tijd tot tijd gebeuren.

ZWITSERLAND

Er zijn wel eens dingen, waar we in Nederland alleen maar van kunnen dromen, maar in Zwitserland zette de **Meiringen-Innertkirchen Bahn** op verzoek van enkele fotografen haar blauw/witte motorwagen ex-VBW in voor fotoritten. Het is de enige zich nog in de originele toestand bevindende motorwagen van de voormalige regionale maatschappij tussen Bern en Worb, de *g. Blaue Bähnli*.

Zeven jaar geleden opende de **Rhätische Bahn** de Vereinatunnel tussen het Prätigau en het Engadin. Een gezamenlijke studie door het bondsbureau voor ruimtelijke ontwikkeling en het kanton Graubünden wijst uit, dat het bouwwerk een grotere stroom toeristen naar het Unterengadin heeft getrokken. De angst voor massale toename van het autoverkeer bleek ongegrond, terwijl de regionale economie op vrijwel hetzelfde peil bleef. In totaliteit geeft de studie een positieve balans weer, daar vooral het Val Mustair, en in mindere mate het Unterengadin, profiteerde van de winterzekere verbinding.

Op 28/02/2006 werd door de **Schweizerische Bundesbahn**, het kanton Zürich en de stad Winterthur het startschot gegeven voor de bouw van de halte Winterthur-Hegi als derde uitbreiding van de S-Bahn Zürich, die eind december 2006 in gebruik zal worden genomen. Aan de oostelijke stadsrand van Winterthur halteren dan dagelijks 72 treinen. Ondanks dat de betonnen dwarsligger oprukt, heeft de SBB zich als milieuvriendelijke onderneming ten doel gesteld dwarsliggers af te nemen uit bossen, die door leveranciers zullen worden herplant. Jaarlijks heeft men 10.000 kubieke meter hout nodig, dat is gecertificeerd voor wissels en lijngedeelten. 70 % komt uit Zwitserland, de overige 30 % uit Europese buurlanden.

Stadler AG en Windhoff GmbH sloten het moderniseringsprogramma van de 52 Tm 232 rangeerloos ten behoeve van de dienst infrastructuur af.

De campagne om de vrachtauto via de Alpen per trein te vervoeren werpt zijn vruchten af. In 2005 werden wederom minder vrachtritten via de alpen gereden. 4%, oftewel 51.000 ritten. Tegenover het jaar 2004 is dit een daling van 14%.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 14-03					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	total loss
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	total loss
mBvk1/2	290 8577	8639	-	14-09-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over

▪ Een behulpzame lezer zond ons enige informatie omtrent de verhouding tussen zitplaatsen eerste en tweede klasse in de VIRM-zeswagenstellen. Een trein bestaande uit drie 'normale' vierwagenstellen bieden 100 zitplaatsen tweede klasse meer dan twee zeswagenstellen. Wanneer alle ABv6-bakken gelijk uitgevoerd zouden zijn met de zitplaatscapaciteit die ze in een viertje bieden, behoorde dit probleem tot het verleden. In de zesjes is de verhouding eerste/tweede klasse ongeveer 1 op 3,5, terwijl 1 op 4 min of meer als standaard wordt aangehouden. In de vierwagenstellen is de verhouding met 1 op 4,5 iets beter verdeeld. Indien NSR alle ABv6-bakken van de VIRM-en uitvoert als in de viertjes, kan een groot aantal zitplaatsen tweede klasse gewonnen worden.

▪ Thans wordt een constructiewijziging voorbereid om de bestemmingsdisplays van zowel het VIRM- als het DD-AR-materieel aan te passen. Het 'verdwijnen' van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn maakt enkele bestemmingen overbodig; daarnaast kunnen de displays nog steeds niet 'Almere Oostvaarders' tonen (wel 'Almere Buiten Oost'), terwijl het ook zeer wenselijk is een aantal exotische bestemmingen toe te voegen. Ten tijde van werkzaamheden en/of stremingen keren de treinen op stations die normaliter onderwegstops zijn. Tenslotte tonen de LED- en LCD-schermen van de dubbeldekkers nog steeds de afkorting 'CS' in plaats van 'Centraal' dan wel 'Centrum'. Ook omdat het reizigersinformatiesysteem van SGMm wel de correcte bestemmingen kan tonen, is het zinvol de systemen van VIRM en DD-AR te actualiseren.

▪ De weer als zeswagenstam rijdende 9456/8656 blijkt in de zogeheten 'Digitale Materieelagenda' van de Railpocket-handcomputer alleen als 9456 voor te komen. Voor het rijdend personeel is dat erg onhandig, omdat zij zo van dit treinstel geen storingen kunnen doorgeven. Iets dergelijks gold enige tijd voor de 8610 (ex-9410).

▪ Die 8610 kwam medio maart in dienst, na in Amersfoort in twee bakken van telapparatuur voorzien te zijn. Het stel, waarvan het treinstelnummer aan één zijde trouwens gereduceerd is tot '10', kwam binnen zes dagen vier keer stil te staan met vaste remmen. Op 16-03 strandde het stel als 3018 bij Maarn met twee hevig rokende draaistellen. Wachende reizigers op Veenendaal-De Klomp hadden alarm geslagen nadat het stel het hele station blauw had gezet. Te Maarn werd het brandende draaistel geblust, waarna het stel in Utrecht uit de dienst genomen werd. Na overbrenging naar OB Amsterdam kwam de VIRM op 17-03 weer in

dienst.

▪ mBvk 290 8611 van de botsing te Amsterdam op 21-05-2004 is inmiddels volledig kaalgemaakt in het revisiebedrijf Haarlem. Wat thans rest is een kaal karkas, zonder stoelen en ramen.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2886	03-03	2986	2983
			03-03
		2984	17-03

▪ De van schade aan een koppeling herstelde 2022 kwam op 22-02 achter ICM 4075 van het revisiebedrijf Haarlem naar het onderhoudsbedrijf in Leidschendam. De Sprinter was aanvankelijk op 16-02 afgeleverd, maar nog voordat Haarlem verlaten was, bleek de compressor defect te zijn. In het RB kon die niet hersteld worden, want de ICM moest eraan te pas komen de 2022 naar zijn thuisbasis te slepen.

▪ Mogelijk wordt het strandvervoer tussen Amsterdam en Zandvoort komende zomer mede uitgevoerd met SGM-tweewagenstellen. Als de plannen doorgang vinden, worden zes tweetjes benodigd.

▪ De deurproblemen die met grote regelmaat bij de SGM-en én de van nieuwe deuren voorziene tweetjes optreden en waarover hier al regelmatig bericht is, blijken geenszins in omvang en ernst af te nemen. De problemen bestaan voornamelijk uit het spontaan sluiten van de deur waar de conducteur de centrale deurbediening heeft bediend. Naar het schijnt 'overruled' de automatische sluitfunctie (na tien seconden sluit een buitendeur automatisch als er niemand erdoor is in- of uitgestapt) de gedraaide driekantsleutel van de conducteur. Deze onvolkomenheid kan verholpen worden door de driekantsleutel boven alle signalen in het deursysteem te plaatsen, behalve het 5-kilometerrelais, dat aanspreekt als bij een snelheid van 5 km/h nog deuren geopend zijn. Tevens zou het verhogen van de tijdvertraging van tien naar zestig seconden veel problemen wegnemen. Bij de SGM-tweewagenstellen is dat overigens al geschied. In de praktijk leidt deze wijziging ertoe dat alleen nog op eindstations de deuren automatisch sluiten maar bij de meeste normale onderwegstations niet (voordat de conducteur de centrale deursluiting heeft bediend).

▪ Tevens ontstaan vaak problemen wanneer een SGMm in de schoonmaakstand staat. Deze S-stand wordt namelijk niet alleen gebruikt als een stel daadwerkelijk wordt gereinigd, maar ook als het langs het perron staat en (voor-) verwarmd moet worden. Als de schoonmaakstand wordt uitgeschakeld, sluiten de deuren centraal maar zonder klembeveiliging. Bij het wegrijden van een opstelsterrein is dat geen probleem, maar in een station kunnen gevaarlijke en klant-onvriendelijke situaties ontstaan.

▪ Het reizigersinformatiesysteem van SGMm gaat niet goed om met de eindbestemming Almere Oostvaarders. Zowel het LED-scherm als de automatische omroep laat de laatste s van Oostvaarders weg. Aan een oplossing wordt inmiddels gewerkt.

Mat '64

▪ Op 12-03 werd voor een van de eerste keren zinvol gebruik gemaakt van de sleutelkastjes in de Plan V's. Die dag was er door een fout in de planning van werkzaamheden een 'overstap' gecreëerd van 50 minuten tussen de pendelbussen Geldermalsen – Leerdam en taxi's Beesd – Leerdam. NSR besloot op 11-03 derhalve extra treinen te rijden tussen Dordrecht en Leerdam, zodat de overstap verkleind werd naar twintig minuten. Men kon alleen machinisten extra in dienst roepen, maar door de inzet van de 901 en 907 was dat geen probleem.

ICM

- Koploper 4088 werd op 17-02 gebruikt om Buffel 3427 van het revisiebedrijf Tilburg terug te brengen naar Venlo. Op de terugweg nam het stel de 3418 mee, die een bezoek aan de kuilwielenbank in Utrecht bracht. Op 18- en 19-02 maakte het stel proefritten vanuit Eindhoven naar Zwolle en Nijmegen voor metingen aan de ventilatie van de tractiemotoren. Tijdens de ritten werd om de tien kilometer kort gestopt en direct weer aangezet.
- Het overbrengen van de sBk- en mBk-bak van de 4005 van Amersfoort Bokkeduinen naar het terrein van Stator in Utrecht lijkt vooralsnog onmogelijk te zijn. Het spoor waar het 'stel' zou moeten staan en waar tot voor kort de 129 stond, is niet meer verbonden met het spoorwegnet. Naar het schijnt, is het voor een kraan niet mogelijk om de beide bakken daarop te plaatsen.

Thalys

Zie het bericht op de binnenzijde van de cover.

Serie 1700 & 1800

- Inmiddels worden bij het revisiebedrijf Tilburg op grote schaal klimaatbeheersingsinstallaties voor de 1700- en 1800-en afgeleverd. In tegenstelling tot eerdere plannen, krijgen de locs die nu nog een LT1-beurt ondergaan, direct de koelinstallatie. Op grote schaal worden nu de zijpanelen van de dakdelen opnieuw grijs gespoten, om het bekende (en lelijke) 'postzegeffect' te voorkomen dat zou optreden bij het monteren van de kasten. Bij de 1769, die als prototype fungeerde, werd deze werkwijze ook direct toegepast. Als prototype voor 1800-en is de terzijdestaande 1830 in het revisiebedrijf binnengenomen.
- De plannen met de ATB-V-installatie in loc 1855 veranderen regelmatig. Thans lijkt het de bedoeling ETCS volledig in te bouwen en de ATB als 'back-up' achter de hand te houden. Eerder werd ook gedacht aan het volledig verwijderen van de ATB. De loc heeft tussen het nummer en het (mooie) gemeentewapen van Eindhoven inmiddels de tekst "ATB-V test vehicle" en het NedTrain-logo opgeplakt gekregen.

Plan U

- De zes Plan U's die aan de Slowaakse maatschappij verkocht worden, zijn de 125 en vijf stellen uit de groep 116, 117, 121, 150, 151, 191 en 193.

DDM/DD-AR

- Als aanvulling van het bericht op blz. 75 kan gemeld worden dat niet alleen de sloop van Bv 26-37 472 overwogen wordt, maar ook die van rijktuig 280 7234 (DDM-2). Dit rijktuig raakte beschadigd bij een brand in Rotterdam en staat sedert 17-04-2003 in het revisiebedrijf Haarlem. In hoeverre de bij Zwolle zwaar beschadigde Bv 280 7208 (zie 'Murphy') de kansen voor de 280 7234 vergroot, is nog niet duidelijk. Het lijkt erop dat NS wel erg makkelijk omspringt met het beschadigde materieel. Binnen enkele jaren zal het bedrijf weer geconfronteerd worden met een materieeltekort, als de reizigers aantallen blijven groeien, Plan T en V gaat uitstromen en ruim vijftig ICR-rijtuigen aan HSA worden verhuurd.
- Bij de treinstammen DDM-1 wordt zo nu en dan pijnlijk duidelijk dat de samenwerking tussen NSR en NedTrain zeer te wensen overlaat. Geruime tijd reed DDM-1-stam met Bvk 6913 met slechts vijf rijktuigen rond. In het onderhoudsbedrijf Amsterdam zijn altijd meerdere inzetbare en dienstvaardige rijktuigen beschikbaar die in de stam kunnen worden ingerangeerd. Door allerlei communicatieproblemen tussen NSR en NedTrain lukt het niet telkens om één van de vier (!) reserverijktuigen te plaatsen. Het gemis van zitplaatsen wordt vooral in de spitsuren gevoeld door de reizigers, die vervolgens hun ergernis op het treinpersoneel bot-

vieren. Omdat de problematiek al langere tijd speelt, wordt inmiddels gestudeerd op de mogelijkheid DDM-vijfwagenstammen van NSR-zijde simpelweg te weigeren. Weliswaar ontstaan voor korte tijd nog grotere problemen (in plaats van één rijktuig worden in één klap zes rijktuigen gemist), maar op deze manier wordt wel bewerkstelligd dat NedTrain sneller de stam compleet aflevert.

- Tot overmaat van ramp bleek bovengenoemde DDM-stam 6913 Bv rijktuig 6877 (26-37 477) te bevatten. Dit is de voormalige ABV 26-37 608. Hoewel de declassering al jaren geleden heeft plaatsgevonden, zijn nog steeds zwarte 1-en op de zijwand te vinden. Uitgerekend dit rijktuig bevond zich op de plek waar een ABV had moeten rijden, zodat veel vaste klanten op het verkeerde been gezet werden. Eenmaal binnen had men snel in de gaten dat van een eerste-klasseafdeling geen sprake was, hetgeen veel geloop en opnieuw ergernis tot gevolg had. Eerst bij een onderhoudsbeurt in de week van 06-03 werd de misleidende bestickering aangepast.
- Sneller dan verwacht wordt het DDM-1-materieel weer volledig ingezet als stoptreinmaterieel. Met ingang van de nieuwe dienstregeling die in december ingaat, worden alle rijktuigen die nu nog in de intercitydienst rijden daaruit teruggetrokken en aan een veiligheidsbeurt onderworpen. Aanvankelijk zullen acht stammen in de omloop zijn, waarna dit aantal zo spoedig mogelijk wordt verhoogd naar twaalf. Die zullen allemaal bestaan uit één Bvk, twee ABV's en drie Bv's. Van elk type rijktuig zal één rijktuig als strategische reserve achter de hand gehouden worden. De 6877 zou daarvoor overigens nog wel moeten worden hersteld van brandschade. Vier of vijf Bv-rijtuigen die uit ABV-rijtuigen zijn omgebouwd, zullen bovendien moeten worden teruggewijzigd naar ABV.
- Inmiddels voert NS Reizigers onderzoek uit in 'klantenpanels' omtrent de toekomst van het DD-AR-materieel. Zoals eerder gemeld, wordt gespeeld met de gedachte de DD-AR-stammen om te bouwen voor langeafstandsverkeer. Blijkens ontwerpschetsen van in- en exterieur en de vraagstelling wordt gestudeerd op een modernisering waarbij naast een nieuw interieur aan de buitenzijde alleen de beschrijving aan het nieuwe inzetgebied wordt aangepast, een ingrijpendere ombouw waarbij ook een nieuwe kop wordt aangebracht, alsmede de bouw van geheel nieuwe dubbeldekstrestellen. Dit nieuwe materieel zou dan (onder andere) smallere deurpartijen krijgen, namelijk 800 mm breed.

LighTTrain

- Op 13- en 14-03 konden reizigers hun oordeel geven over het meubilair voor het nieuwe Sprinter-materieel dat vanaf 2008 geleverd wordt. Zowel voor de eerste als de tweede klasse kon men kiezen uit vijf soorten stoelen. De opstelling was neergezet in de hal van Utrecht Centraal.

Rangeerlocomotieven

- Het verbod op het gebruik van locomotoren (op blz. 74 abusievelijk onder 'Eurailscout' vermeld!) werd in eerste instantie nog niet heel stringent nageleefd. Zo werden in het revisiebedrijf Haarlem in bedrijf zijnde Sikjes gesignaleerd. Al spoedig werden de locomotoren in Haarlem vervangen door Köf-rangeerlocomotieven van Shunter, waarvan er één nog in de oorspronkelijke DB-kleurstelling rijdt.
- In het onderhoudsbedrijf Leidschendam wordt gestudeerd op een constructiewijziging voor de rangeerloc 703. Zoals bekend kan de 700 geen DD-AR-Bvk-rijtuigen slepen aan de kant met de automatische BSI-koppeling. De 700 wordt namelijk met de rangeer (buffer-) koppeling aan het DD-AR-materieel gekoppeld, waarvoor de Scharfenbergkoppeling naar beneden gedraaid wordt. Die komt dan in aanraking met de AK van de Bvk's. Om die reden werd altijd

locomotor 338 als 'koppelwagen' gebruikt. Thans wordt gekeken of het mogelijk is de AK van de 700 zijdelings wegklapbaar te maken, zodat het gebruik van de Sik niet meer nodig is.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-70 672	06-03	20-70 262	29-70 493 (5593)				23-02
10-70 674	06-03	20-70 264	29-70 447 (5547)				09-03
10-70 675	16-03	20-70 265	29-70 445 (5545)				13-03
DDM-1 LTO							
binnengenomen		Afgeleverd					
26-37 614 (6614)	16-02	26-37 612 (6612) (2)					25-01
26-37 628 (6628)	23-03	26-37 613 (6613)					28-02
26-37 615 (6615)	03-03	26-37 416 (6816)					28-02
		26-37 105 (6905)					13-03
VIRM LT1				Plan V revisie R6			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
8644	03-03	8652	22-02	950	23-02	945	21-02
8628	13-03	8636	02-03	951	09-03	946	03-03
		8641	09-03			947	16-03
		9404	17-03				
ICRm nawerk							
binnengenomen		Afgeleverd					
20-70 204 (5603)		22-02	20-70 401				22-02
10-77 303 (5603)		22-02	10-77 331 (5631)				06-03
20-77 130 (5603)		22-02	20-77 156 (5631)				06-03
20-70 412		28-02	20-70 260 (5631)				06-03
20-70 252 (5605)		08-03	20-70 204 (5603)				16-03
20-77 123 (5605)		08-03	10-77 303 (5603)				16-03
10-77 305 (5605)		14-03	20-77 130 (5603)				16-03
Schades/defecten							
binnengenomen		Euvel		afgeleverd			
2022 (1)	17-02	defecte compressor		2022			16-02
444	28-02	botsschade		2022			17-02
529	03-03	botsschade		8610			17-02
28-70 112	06-03	botsschade		280 7234 (3)			24-02
830	08-03	vloerschade		B 523 (3)			24-02
5612	16-03	lekke watertank 20-77 135		20-70 256 (3)			24-02
				4077			03-03
				2026			07-03
				28-70 112			13-03
(1) na herstel van de schade aan de koppeling raakte de compressor defect							
(2) correctie HOV566							
(3) niet hersteld, overgebracht naar Amf Bokkeduinen							

Om ruimte te maken in het revisiebedrijf Haarlem werden enkele terzijde gestelde bakken op de 'nieuwe Watergraafsmeer' Amersfoort Bokkeduinen geplaatst. Plan T 510 sleepte in de nacht van 25- op 26-02 ICRm 20-70 256, DD-AR-Bv 280 7234 en de B-bak van de 523 naar Amersfoort. Naar het schijnt wordt geen van de drie bakken hersteld, hetgeen vooral voor de net dertien jaar oude Bv nogal vreemd genoeg mag worden genoemd (zie ook DDM). Ook de al lange tijd in Haarlem verblijvende Bk 916 (over, nadat de ABk op 26-02-2004 bij Utrecht Lunetten uitbrandde) en ABk 468 (brandschade) zullen naar Amersfoort gaan. Waarom de Bk 466 – de onbeschadigde ABk 466 en Bk 468 vormen samen treinstel 466 – wel in Haarlem blijft, is onduidelijk. Uiteindelijk worden alle rijtuigen gestald in de voor het opstellen van circa 40 bakken geprepareerde voormalige Wagenwerkplaats Amersfoort.

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				ICM Cw compressor			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1716 (2)	08-11	1715	13-12				
1719	24-02	1763	24-02				
		1751	02-03				
6400 LT1				Inbouw GSM-R			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6412	23-01	6412	15-03	3024	22-02	3030	21-02
						3029	23-02
						3024	24-02
Schades/defecten							

Binnengenomen		euvel		Afgeleverd	
3427 (1)	10-02	hydraulische lekkage		1706 (3)	13-12
1754	24-02	ATB defect		3427	17-02
1839	24-02	diverse herstellingen		6411	20-02
9506	24-02	proefneming airco		1705	24-02
6461	27-02	hydraulische lekkage		1733	28-02
266 452	27-02	diverse herstellingen		9506	07-03
6473	01-03	wielas wisselen		266 453	08-03
6484	01-03	olielekkage		6461	09-03
1835	03-03	kleine herstelling		1835	09-03
6503	06-03	motor wisselen		1718	09-03
266 453	06-03	defecte handrem			
1857	07-03	botsschade		266 453	15-03
6416	08-03	ontsporingsschade			
266 453	15-03	remblokken vervangen			
1741	15-03	defecte smoorspoelpomp			
(1) correctie HOV566					
(2) aanvulling					
(3) correctie HOV566					

Korte berichten

- Het 'bedrijf binnen een bedrijf' *RegioNS* dat de verbinding Zutphen – Apeldoorn exploiteert, heeft in 2005 een reizigersgroei van 6% weten te realiseren. Dat is enkele procenten meer dan de gemiddelde groei van het aantal klanten die het gehele NS-bedrijf wist te bereiken. Vanaf de enige halte op het traject, Klarenbeek, gingen 25% meer reizigers op stap.
- Het clownsduo Gerard Joling en Gordon, dat het voor sommige bevolkingsgroepen kennelijk aantrekkelijke televisieprogramma 'Joling & Gordon over de vloer' maakt, was eind februari te gast bij een NS-conducteur, die hen alle kneepjes van het conducteursberoep bijbracht. Ook liepen de beide heren mee met servicemedewerkers op Utrecht Centraal en brachten ze een bezoek aan een NedTrain-onderhoudsbedrijf.
- Op 03-03 werd het contract voor de renovatie van het winkelcentrum Hoog Catherijne in Utrecht definitief ondertekend door NS Stations, de gemeente Utrecht en eigenaar Corio. Corio gaat het complex renoveren; de eerste werkzaamheden zullen binnen een jaar van start gaan. Als eerste wordt het Muziekcentrum Vredenburg omgebouwd tot Muziekpaleis.
- Om verloedering van stations tegen te gaan, verhuurt NS Stations leegstaande ruimten. In Haarlem heeft dat geleid tot de introductie van een 'stationsdisco' op perron 3A. In de Wachtkamer Tweede Klasse wordt elke vrijdag tussen 20.00 en 01.00 uur een discofeest georganiseerd. Omdat de voormalige wachtkamer onderdeel is van het station, is de ruimte rookvrij.
- Binnen de leiding van NS vinden enige personele wijzigingen plaats. Pamela Boumeester, thans directeur van NS Reizigers, verhuist naar NS Stations en wordt daar ook directievoorzitter. Haar plaats wordt ingenomen door Jacques Huberts, thans nog directeur van NedTrain. Boumeester vervangt bij NS Stations Nol Groot, die zich binnen de directie van NS Reizigers gaat bezighouden met het vraagstuk van de serviceverlening in het binnenlands reizigersvervoer. De plek van Huberts wordt ingenomen door Arie van As.
- De invoering van het nieuwe boetebeleid op 01-10-2005 heeft geleid tot een afname van het aantal zwaarrijders met 40%. Voor 01-10 werden wekelijks 17.000 niet-betalende reizigers boet, momenteel zijn dat er nog 9.000.
- NS Vastgoed gaat het nieuwe stadskantoor van de gemeente Utrecht bouwen. Het betreft een gebouw van 64.000 vierkante meter met 269 parkeerplaatsen en een fietsenstalling met 1.400 plaatsen.
- In maart kreeg een groot aantal vaste klanten van NS het voordeelurenabonnement en/of de keuzedagen (voorheen vrije reisdagen) niet of met grote vertraging. Ook werden keuzedagen onjuist verstrekt. De problemen werden

veroorzaakt door een storing in het productiesysteem en leidden tot een merkbare toename van het aantal telefoontjes naar de klantenservice. Hoewel spoedig werd achterhaald welke klanten een verkeerd abonnement hadden gekregen, werd voor de gevallen waarin reizigers met een verlopen kaart in de trein werden aangetroffen conducteurs geïnstrueerd de betreffende reizigers naar het loket te sturen. Daar werden zij voorzien van een tijdelijk papieren voordeurenabonnement.

- In de drie weekeinden van 25-03, 01-04 en 07-04 werkt Rijkswaterstaat aan snelweg A58. Omdat deze weg volledig wordt afgesloten, heeft Rijkswaterstaat een contract met NSR afgesloten. Gedurende de genoemde weekeinden kan gratis met de trein gereisd worden tussen Roosendaal en Vlissingen.

Conducteurs

- Medio maart werd bekend dat de zogeheten PBT- (Proces Bijzondere Taken) teams van NSR worden opgeheven. De PBT-eenheden organiseerden en assisteerden bij uiteenlopende processen als ingangscntrole en het geven van reisinformatie bij ontregelingen. Ook konden ze ingezet worden bij controleacties in stations of treinen. De opheffing van de teams hangt samen met de scheiding die wordt aangebracht binnen het bestand conducteurs.

- Op het moment zijn alle conducteurs opgeleid tot Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA), maar gelet op de zwaardere eisen die de overheid gaat stellen de inhoud van de BOA, krijgt NS vanaf het eind van het jaar geen onthefing meer voor de opleiding geweldsbevoegdheid. Het is financieel en logistiek niet haalbaar om alle 3.800 conducteurs de opleiding geweldsbevoegdheid te laten volgen. Mede omdat NS van mening is dat de veranderende taken van de conducteurs, waarbij de nadruk meer komt te liggen op service en 'gastheerschap', niet te verenigen zijn met een instructie hoe geweld gebruikt moet worden, heeft het bedrijf besloten een splitsing aan te brengen. De PBT-teams en een aantal conducteurs zullen volgens de plannen worden geformeerd tot een circa 670 mensen grote groep die verantwoordelijk wordt voor 'security en toezicht'.

- De consumentenorganisaties lieten direct weten bezorgd te zijn over de voorgenomen veranderingen. Men vreest dat de veiligheid in en rond de treinen afneemt omdat de conducteurs niet meer zouden weten hoe ze moeten omgaan met geweld. Daarbij vergeten de 'klantenclubs' dat de invoering van de OV-chipkaart veel agressieve reizigers uit de trein zal weren.

Materieelpark

- Vanaf eind februari was de kuilwielenbank in het onderhoudsbedrijf Amsterdam buiten gebruik. Een DDM-1 Bvk was op 22-02 in het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Het rijtuig werd met het werkplaatssternet gebracht en onderging een behandeling op de kuilwielenbank. 's Avonds verdween het rijtuig weer in het sternet richting Amsterdam. Op 27- en 28-02 verbleef de 26-37 115 op 'de kuil' en werd in de late avond van 28-02 door de 1777, die EETC-rijtuig 05-80 055 had gebracht (zie EETC) teruggebracht naar Amsterdam. Op 03-03 kwamen de 9508 en 507 voor het afdraaien van enkele assen gezamenlijk van het onderhoudsbedrijf in Amsterdam naar Eindhoven. Nadat DDM-stam 6913 weer compleet was (zie DDM), was al spoedig de 6916 een bak te kort. Doordat de rijtuigen met het sternet met Leidschendam werden uitgewisseld, waren ze (veel) langer uit de roulatie dan bij een behandeling in de Zaanstraat.

- Ook in februari viel er nog steeds veel Plan T en V in voor niet-beschikbaar SGM. Op 17-02 pendelde de setjes 505+482 en 931+527 in de gekoppelde treinseries 4700 en

7300. Het laatste duo verscheen 's middags in de series 4800/4000. De onverbouwde 2895 en 2892 vervingen op 21- en 22-02 twee nieuwe soortgenoten in de 7300/4700, terwijl de 2949 juist in de dienst van een oude SGM liep in de serie 14000.

- Anderzijds liet ook mat '64 het afweten. In de week van 20-02 was weinig verbetering te zien in de materieelstand. Die dag waren niet minder dan twintig Plan V's tekort. Van de DD-AR-en waren gelukkig enkele stammen teveel op de baan, maar in totaal waren toch 43 bakken te weinig in dienst. Ook de VIRM-en sloegen onveranderd een slecht figuur. ICM hielp op veel plaatsen de nood te lenigen. Zo werd stel 4075 op 20-02 in allerijl uit de Haagse Binckhorst naar Den Haag HS gehaald om de defecte 527 van trein 5067 te vervangen. De Plan T reed vanaf Hilversum op halve tractie en moest uit de dienst genomen worden.

- De vervanging van VIRM door ICK geschiedde in februari ook volgens het inmiddels bekende schema. Twee composities, ieder met een loc voor en achter, waren op de baan. Één reed 2520/1933/1942/2555/2560/1973, de ander 2523/2528/1941/1950/2563/2568. Bij het 's morgens gereedmaken van trein 2523 ging het aanvankelijk af en toe verkeerd. Omdat deze trein normaliter met VIRM rijdt, kan één rangeermachinist middels het diagnosesysteem de remproef uitvoeren. Hij of zij kan echter niet in z'n eentje een getrokken trein binnen de vastgestelde tijd beproeven, zodat zo nu en dan vertraging ontstond.

- De storingsmonteur van Den Haag Centraal wenste op 25-02 niet gestoord te worden tijdens zijn lunchpauze en ging derhalve niet ter plaatse toen bijna gelijktijdig de 2539 en de 9839 defect raakten. Omdat aanvankelijk niet bekend was dat hij niet bij de twee treinen ging kijken, duurde het verhoudingsgewijs lang voordat ander materieel voorgebracht werd. Trein 2539 vertrok met 24 minuten en 9839 met 22 minuten vertraging.

- Het aantal malen dat treinen opgeheven moeten worden of vertraagd raken als gevolg van defecten, blijft onveranderd hoog. Te vaak zorgen stilvallende treinen op de vrije baan voor grote problemen en fikse stremmingen. Op 28-02 moest 2528 geheel worden opgeheven vanwege defecten aan de locs 1778 en 1854, nadat ze 's morgens al voor tien minuten vertraging hadden gezorgd in 2523. Die dag stond de 837 twintig minuten stil tussen Bunde en Beek-Elsloo door problemen met de snelschakelaar en ATB van loc 1780. De 1779, net terug van een proefrit vanuit OB Maas-tricht en Sittard, kwam te hulp. Eveneens op 28-02 viel 4169 (2945) stil bij Maassluis West en moest door de achteropkomende trein naar Rotterdam geholpen worden. De 2056 (8608+8675) liep twintig minuten vertraging op tussen Woerden en Gouda door technische problemen. In Den Haag kwam DD-AR 7424 als 3427 met waterlekkage in de hoogspanningsruimte binnen. Tegentrein 3418 moest worden opgeheven. Iets dergelijks gold voor 3443/3434, toen de 7856 met ATB- en snelschakelaarproblemen de residentie binnenkwam. Omdat de storingsmonteur juist op dat moment per auto op weg was naar de Binckhorst, had Ned-Train gedurende een half uur niemand beschikbaar om assistentie te verlenen bij de defecte trein. Gezien de staat waarin het NSR-materieelpark zich bevindt, zijn dergelijke werkwijzen bepaald risicovol te noemen. In Haarlem moest 2231 worden opgeheven omdat het combineren tussen de 7848 en 7446 (extra overgebracht uit Alkmaar om een manco aan te vullen) niet wilde lukken. In Rotterdam werden de 4019 en 4058 van het opstelsterrein gehaald om als vervangende 302231 naar Breda te rijden. Nadat op het opstelsterrein al lucht lekkage was opgetreden, moest eenmaal langs het perron de storingsmonteur deurproblemen verhelpen. Met twintig minuten vertraging kon de trein de Maasstad verlaten.

- Het aantal treinen dat vanwege de problemen in te kleine samenstelling rijdt, loopt dagelijks in de tientallen. Dat werd eind februari en begin maart nog erger. Het winterse weer velde vele ICM-treinstellen. Zowel de stellen met een nieuwe als met een oude compressor begaven het massaal. Omdat de treinstellen ook niet meer op eigen kracht het onderhoudsbedrijf in Onnen konden bereiken, werd op 02-03 de hulp ingeroepen van Railion. Omdat die niet direct een loc ter beschikking had, werd alsnog met gezonde stellen een sleepactie op touw gezet. De 4219 en 4236 (één compressor defect) reden de 4024 (geen tractie) en 4248 (compressor defect) van Den Haag naar Onnen. Vanuit Amersfoort brachten de gezonde 4089 en 4091 de 4038, 4037 en 4021 naar Onnen. De eveneens in Den Haag gestrande 4030 kwam met de 581 extra naar het noorden. Ook mat '64 en VIRM sloegen een slecht figuur, hoewel een grote klap bij de dubbeldekkers gelukkig (vooralsnog) uitbleef. Talloze treinstellen vielen uit, en dat terwijl er al zo veel treinen niet in de voorgeschreven samenstelling reden. In het weekend van 04-03 werkten de onderhoudsbedrijven continu door.
- Bij aanvang dienst op 09-03 waren niet minder dan 120 bakken te weinig in de omloop aanwezig. Is dat aantal nog enigszins te bevatten, het aantal bakken dat met defecten in de dienst moest blijven rijden, lag rond de 450. Het water staat NedTrain klaarblijkelijk aan de lippen, want het bedrijf kon niets anders doen dan melden dat er meer materieel de onderhoudsbedrijven in kwam dan dat er uitging. Die conclusie had iedere treinreiziger toen al getrokken. De problemen deden zich begin maart vooral voor bij de motoren. De korte periode met winters weer had vele motoren van Plan T en V en de locomotieven geveld, hetgeen (weer) te denken geeft over de wintervastheid van het materieel. Wat gebeurt er met het materieelpark en het treinverkeer bij drie weken sneeuw en vorst? Wellicht dat de overheid in een volgende vervoersconcessie – zo die in 2015 al aan NSR wordt gegund, gelet op de wanprestaties van de afgelopen twee jaar – uitdrukkelijk de eis moet opnemen dat ook bij temperaturen die boven de +20 of onder +3 graden Celsius liggen, er reizigersvervoer per spoor moet kunnen plaatsvinden.
- Hoewel de weersomstandigheden vanaf 04-03 verre van bar waren, bleef de materieelstand ronduit slecht. Op 16-03 waren 103 bakken te weinig in de omloop aanwezig.
- Één van de uitwassen van de opsplitsing van het NS-concern is het verschijnsel dat niemand zich verantwoordelijk voelt voor problemen die meerdere bedrijfsonderdelen aangaan. Een voorbeeld hiervan is het afdekken van beschadigd materieel. Zo staat in Roosendaal al maanden de 1838 buiten de loods opgesteld, in het zicht van de reizigers in de passerende treinen en kunnen zowel treinreizigers als weggebruikers zich vergapen aan een treurige rij beschadigde en uitgebrande bakken die op het buitenterrein van het revisiebedrijf Haarlem is verzameld. Waar in vroeger jaren de ergste schandvlekken werden gecamoufleerd, komt vandaag de dag niemand snel op dat idee. Medio maart werd een aantal brandschades in Haarlem afgedekt met zeil; ook werd gepoogd voor het eind van de maand maart de 1838 aan het oog te onttrekken.
- Nadat bij de rit met de Olympische Thalys een van de NOC*NSF-VIRM-en achter de hand werd gehouden, gebeurde op 17-03 iets soortgelijks. Blokkendoosmotorrijtuig 'Jaap' op 17-03 werd die dag gebruikt voor een rit van Utrecht naar Amersfoort met de NS-directie en minister Peijs, terwijl de oranje 4201 op Utrecht OZ op reserve gehouden werd voor het geval 'Jaap' het mocht begeven. De 4201 werd daarvoor speciaal uit Leeuwarden leeg overgebracht naar Utrecht en kwam eveneens leeg terug. De 283 zit- en 179 staanplaatsen biedende 4201 werd, met ruim honderd bakken te weinig in omloop, node gemist in de vrijdagavondspits.

Beneluxdienst

- Benelux 608, bestaande uit Bs 28-70 106 en loc 1189, raakte op 25-02 defect tussen de spanningssluis en station Roosendaal. Bij bediening vanuit het stuurstandrijtuig kwam de snelschakelaar van de NMBS-loc niet in. mDDM 7816 werd het grensbaanvak richting Essen opgestuurd om de onfortuinlijke combinatie op te halen, nadat was gebleken dat de trein ook niet kon terugrijden naar Essen. 's Avonds kwam de stam leeg naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Die dag werden overigens de treinen 632, 612, 639 en 619 al met binnenlands materieel gereden. NS zette de 9412 in. Op 26-02 was het de 8733 die voor NS Int reed.
- Begin maart waren er opnieuw problemen met de Beneluxstammen. Loc 1181 reed nog slechts op één motor en kwam op 06-03 achter 632 (1190+28-70 105) naar Brussel, terwijl Bs 28-70 112 op 03-02 bij een aanrijding op een tot nog toe onbekende plek werd uitgeschakeld. Het rijtuig kwam met het sternet naar het revisiebedrijf Haarlem. Op die maandag reed de 9425 na 4619/4620 (in plaats van een VIRM-VI) als 631 naar Roosendaal en kwam 's middags leeg naar Breda om vanaf daar 1957 te worden, die vanwege een defect aan de remmen van stam ICK-5358 in Den Haag was opgeheven. De NMBS stelde twee treinstellen AM77 serie 800 voor het Belgische gedeelte van 631 en de kerende 631. In Nederland was het de 8629 die als 300611 naar Amsterdam snelde.

Dienstregeling 2007

- De nieuwe dienstregeling voor 2007 stuitte zoals bekend op kritiek van de lokale, regionale en landelijke overheden en van consumentenorganisaties. Vooral de langere reisduur naar bestemming buiten de Randstad alsmede de sluiting van de drie Zeeuwse stations zette kwaad bloed. NSR heeft derhalve besloten dertig wijzigingen aan te brengen in de nieuwe dienstregeling. Het betreft betrekkelijk eenvoudige aanpassingen; het grootste deel van het nieuwe concept blijft gehandhaafd.
- NSR had ingecalculeerd dat de nadelen, die nu eenmaal aan elke dienstregeling verbonden zijn, zouden worden overvleugeld door de voordelen. Per saldo hield het bedrijf rekening met een reizigersgroei van 4%.
- Het 'probleem' van de slechtere bereikbaarheid van buiten de Randstad gelegen steden wordt vooral veroorzaakt dat enkele treinseries die thans non-stop rijden, bijvoorbeeld de serie 10500 Zwolle – Leeuwarden, in de nieuwe dienstregeling overal gaat stoppen. Waar gemeenten die hun huidige uurdienst verdicht zagen worden tot een halfuurdienst buitengewoon in hun nopjes waren met de nieuwe dienstregeling, zag Leeuwarden de aansluiting op het westen verslechteren. Het lijkt er derhalve op dat provinciale twisten worden uitgevochten over de rug van NSR.

OV-chipkaart

- Minister Peijs voert thans onderhandelingen met lagere overheden om de OV-chipkaart goedkoper te maken. Ze wil het zogenaamde 'euro-effect' voorkomen, waarbij consumenten zich bekocht voelen door een prijsstijging die categorisch ontkend wordt. De aanvankelijk genoemde aanschafprijs van € 7,50 zal derhalve waarschijnlijk dalen. In Rotterdam werd de kaart onlangs voor € 1,50 à € 3,00 aangeboden. PvdA-kamerlid Dijkzwaart tracht deze prijs de landelijke standaard te laten worden.
- Peijs heeft ook geld beschikbaar gesteld om de kaart in landelijke regio's te kunnen distribueren. De openbaarvervoerbedrijven zijn daar relatief duur uit, omdat ze nu weinig inkomstenderving ondervinden door zwartrijden. Juist uit de verwachte 'opbrengsten' van minder zwartrijden die door de kaart ontstaan, worden door de stedelijke vervoerbedrijven gebruikt voor het betalen van de voor de chipkaart benodig-

de apparatuur. Omdat dat op het platteland niet mogelijk is, geeft de minister extra geld.

Arriva

Kort nieuws

▪ Tijdens koopzondagen in Groningen houdt Arriva een nieuwe actie. Twee reizigers kunnen met één treinkaartje vanaf elk Arriva-station naar Groningen reizen. De actie geldt op de koopzondagen die door de gemeente Groningen zijn aangewezen. De eerste was op 05-03, de volgende zullen op 02-04 en 07-05 zijn. De actie geldt in combinatie met de Voordeelurenkaart, maar niet in combinatie met abonnementen, (jaar)trajectkaarten en OV-studentenkaarten.

Syntus

Materieel

▪ DH1-motorrijtuig 3101 botste in de morgen van 24-02 bij Zenderen met een auto, toen hij van Hengelo naar Almelo werd overgebracht. De Wadloper raakte fors beschadigd, zo sloeg onder andere de (volle) brandstoftank lek en raakte nog meer apparatuur onder de bak beschadigd.

▪ Een ongeval komt zelden alleen. Op 03-03 ontstond door olie lekkage brand onder de 3102, op dat moment als 31041 onderweg tussen Vroomshoop en Vriezenveen. Een DM '90 van NSR kwam het stel na enkele uren wegslepen naar Hengelo. Op 08-03 ging de 3102 in Onnen in herstelling; de 3101 was daar toen reeds binnengekomen. De volgende dagen werd de dienst op Almelo – Mariënborg uitgevoerd met LINT-en. Omdat de reizigersaantallen op het lijntje behoorlijk gestegen zijn, was de grotere capaciteit van de LINT geen overbodige luxe. De spitstoevoegers worden in veel gevallen gereden door een LINT die 's middags de werkplaats ingaat en derhalve vaak op één motor rijdt of andere hinderlijke (maar verder ongevaarlijke) defecten vertoont.

EETC

Exploitatie

▪ De terugkomst van de wintersporttreinen van EETC op 26-02 verliep met de nodige vertraging. Omdat te Utrecht Centraal als gevolg van werkzaamheden nog slechts vijf perronsporen beschikbaar waren, ontstonden daar voor het 'normale' treinverkeer forse vertragingen (928 +8, 2028 +7, 528 +14, 20528 +14, 830 +11, 2030 +14, 3030 +18). Niet alleen de afwijkende aankomsttijd van het forfaitair vervoer zorgde voor problemen, ook deed het reeds bekende probleem van de uitlopende stationnementen zich voor.

▪ In het laatste weekeinde dat de EETC-treinen reden, moest vanwege werkzaamheden tussen 's-Hertogenbosch en Geldermalsen worden uitgeweken naar Rotterdam. Pijnlijk was dat de eerste binnenkomende trein, 13210, op spoor 7 gepland was. Met ruimte voor tien bakken was dat ruimschoots te kort voor de vijftien rijtuigen lange trein. Vele reizigers zagen hun wintersport derhalve in de ballast eindigen, hetgeen een kleine blunder van plannende instanties van NSR genoemd mag worden. Met veel kunst- en vliegwerk kon de Skitrein vrijwel geheel langs het perron van spoor 9 komen, maar het scheelde allemaal erg weinig.

Materieel

▪ Müller-rijtuig 50 80 05-80 055 bleek na terugkomst in de Watergaafsmeer op 26-02 een behandeling op de kuilwielbank te moeten ondergaan. De installatie in het onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat was buiten gebruik, zodat het rijtuig door de 1777 op 28-02 naar bekend terrein gebracht werd: het onderhoudsbedrijf in Leidschendam. Op

28-02 kwam het rijtuig weer terug achter een onbekend gebleven 1700, die, vanwege enige eerdere communicatieproblemen, in allerijl werd afgekoppeld van een ICK-trektrekcompositie die in de diensten van VIRM werd ingezet. De hierdoor ontstane manco werd aangevuld door een in Eindhoven op reserve staande 1800.

Railion

6400

▪ De rechtbank van Rotterdam heeft bepaald dat IVW geen ontheffing meer hoeft te verlenen aan Railion voor het rijden met locomotieven voorzien van ATB-EG op baanvakken die van ATB-NG zijn voorzien. Na de indienststelling van ATB-NG op de noordelijke lijnen rijdt RN hier met ontheffing. Binnenkort verhuizen twee van de vier 6400-en de ATB Nieuwe Generatie aan boord hebben, de 6411 – 6414, naar Onnen.

232

▪ Op 15-02 ontstond een nieuw dieptepunt in de beschikbaarheid van de RN232: de 232 241 was de enige bedrijfsvaardige locomotief van deze serie. Vanaf eind februari nam het aantal dienstvaardige locs weer toe. Omdat de meeste locs een groot deel van de tijd in de werkplaats in Oberhausen verblijven, zal het omnummeren weinig tijd in beslag nemen. Sinds de RN232's door het Duitse moederbedrijf zijn overgenomen en weer terugverhuurd worden aan Railion Nederland, worden ze van een ander nummer voorzien. De serie 232 wordt gewijzigd in 032.

Exploitatie

▪ Op 24- en 26-02 reed Railion de tractie voor de wintersporttreinen van *The Train Company*, die dit seizoen nog niet vaak gereden heeft. Op 26-02 kwam de trein, vanaf Rosendaal getrokken door loc 6409, met ruim drie uur vertraging in Rotterdam aan. De trein bestond voor het grootste deel uit NMBS-rijtuigen, als voorste was een zitrijtuig type Bomz 236 van DB Nachtzug in de trein opgenomen.

▪ Op 16-02 maakte het NMBS-duo 5533 en 7786 een test/proefrit van Kinkempois naar Venlo op en neer.

▪ Op 20-02 werd het treinenpaar 53300 en 53030 van het infra-sarnet getrokken door de motorposten 3027 en 3030.

▪ Vanaf eind februari zijn de eerste dertig Belgische kalkwagens weer beschikbaar voor het Corusvervoer tussen Beverwijk en het Belgische Jemelle. Alle wagons krijgen een revisie en andere draaistellen, na de grote ontsporing bij Bortel vorig jaar.

▪ In de week van 13-03 startte Railion met het laten slopen van de blauwe schuifwandwagens type Shimmns, die al lange tijd werkloos in Amersfoort aan de kant stonden. De wagons leggen hun laatste meters op het spoor af door gerangeerd te worden naar de laad- en losplaats 'de Birk' in Amersfoort. Hier wordt de bak van de draaistellen gehesen op een dieplader. Hierna wordt een schuif geopend en worden de onderstellen hierin geplaatst. Zo gaat het geheel naar de sloper.

Overige vervoerders

ACTS

▪ Op 20-02 bracht loc 506 (de toekomstige 7104) de Cronifer Eanos-wagens van IJsselmonde naar Moerdijk. Het valt te hopen dat het schrootvervoer weer snel op gang komt.

▪ Sinds 28-02 brengt ACTS weer een partij walsdraad naar de Waalhaven. De wagons worden gelost op het terrein van Rhenus. De 7101 verzorgde het eerste transport.

▪ Eveneens op 28-02 nam de Bentheimer Eisenbahn in

trein 225 loc 7102 mee vanaf Coevorden naar Bad Bentheim. Op deze manier werd een lange rit met een losse loc uitgespaard. Vanaf Bentheim bracht de 7102 een trein met tunnelonderdelen naar Rotterdam.

- Op 01-03 ging de 7101 naar Duisburg om te reviseren wagens weg te brengen en gereviseerde mee retour te nemen.
- Op 09-03 reed de 513-9 een afvaltrein naar Berlijn. Op 12-03 kwam de loc terug met de lege Slips-wagens.
- Voor het vervoer van een grote partij containers deed de landmacht een uitvraag onder verschillende vervoerders. Half maart werden vanuit Coevorden, Ede-Wageningen en Amersfoort zo'n zes containertreinen gevuld. ACTS mocht die naar de Eemhaven in Roodeschool rijden. De containers hebben bestemming Afghanistan.
- In de week van 27-02 werd de 5812 voorzien van GSM-R. Tevens kreeg de loc nieuwe draaistellen en motoren, zodat hij na lange tijd weer inzetbaar is voor alle diensten. Loc 5811 kreeg in de week van 06-03 GSM-R; de 5814 staat gepland voor de week van 27-03. De werkzaamheden vinden plaats bij Strukton in Zutphen. Als de constructiewijziging ten einde is, wordt loc 1202 weer ingeleverd. Hoogstwaarschijnlijk komt deze bij Rail4Chem te rijden.

ERS

- Op 24-02 kwamen met trein 40124 twee zwarte G2000-locomotieven van Mitsui naar Rotterdam. De locs vervingen de ERS-locs 2001 en 2002, die meer defect aan de kant stonden dan rijvaardig waren. De nieuwe exemplaren hebben de fabrieksnummers 2005/5001607 en 2005/5001608 en zijn MRCE500 1607 en -1608 genummerd. Tevens dragen de locomotieven de namen Elena en Victoria, waarschijnlijk namen van dochters van Mitsui-directieleden! Op 28-02 kwamen beide nieuwe locs in dienst. De 'oude' ERS 2001 en 2002 zijn ontdaan van hun ERS-logo's en zijn begin maart overgebracht naar NedTrain Feijenoord. Daar houden ze de R4C-G2000 gezelschap, in afwachting op de dingen die komen gaan.

Rail4Chem

- De kleuren van de nieuwste G2000-locomotieven is enigszins afwijkend van de eerste 'breedbekkickers' van Rail4Chem. De 2005, 2006 en 2007 zijn geleasd van Angel Trains en de felle groene kleur is de nieuwe huisstijl van het verhuurbedrijf. Nieuweling 2006 ging op 10-03 retour naar Vossloh in Kiel vanwege een ernstig defect aan de overbrenging. De loc werd in opzending meegestuurd met trein 41749.
- Sinds 08-02 heeft R4C toelating verkregen voor het Franse spoornet en is hiermee de eerste private vervoerder die door heel dit land mag rijden. Sinds 03-01 rijdt R4C al een trein naar Lauterbourg, waar SNCF Fret de trein overneemt.
- Eind februari kreeg de PB05 onderhoud bij Shunter. Sinds die tijd rijdt de loc in treinen vanaf Rotterdam en is zijn vertrouwde routes van de DSM en Sloe naar Duitsland kwijtgeraakt aan andere R4C-Class 66's.
- Met ingang van 14-03 rijdt R4C een nieuwe shuttle-dienst vanaf Amsterdam Westhaven naar Duisburg. De trein rijdt drie retourslagen, waarvan één de 'nieuwe' Ceres-terminal in aandoet. Twee slagen gaan op de terugweg naar de ECT-terminal op de Maasvlakte.

HGK

- Het lijkt er op dat de rust is weergekeerd bij HGK. In maart werden weinig treinen naar de Sloehaven gezien, naar Amsterdam zelfs geen één. Containeroperator Conliner is overgenomen door Stinnes, het moederbedrijf van Railion. Mogelijk dat dit consequenties heeft voor de Duisburg-/Keulen-shuttle van HGK, waarvoor Conliner zorgt voor de belading.

Shunter

- Begin maart heeft Shunter haar nieuwe werkplaats aan de Waalhaven in gebruik genomen. Nadat enkele kleine locomotieven waren afgeleverd in de nieuwe werkplaats, stond op 10-03 ook een G1206 in de loods. ERS bezocht met de 6609 Shunter voor het eerst. Nu Shunter operationeel is, heeft NedTrain naar verluidt haar oude plan voor een nieuwe werkplaats in de Waalhaven ook weer uit de ijskast gehaald.

Connex Cargo Nederland

- De laatste maand rijdt Connex bijna wekelijks een trein, die bij Bad Bentheim het land in komt, naar Pernis. Daar levert de Class 66-loc ketelwagens af op de Vondelingenplaat bij de firma Koole. De trein komt in de regel op dinsdag aan en vertrekt weer op vrijdag.

DLC

- De Belgische vervoerder laat zich momenteel weinig zien in Nederland. Per 07-03 is – op papier – haar treinpaar van en naar Born gewijzigd. De aankomende 41608 arriveert om 05.01 uur te Born en de vertrekkende 41609 verlaat de terminal om 10.12 uur. In de praktijk vertrekt de 41609 soms nog steeds rond het middaguur uit Born. De treinen rijden alleen op dins- en donderdagen.

RRF

- Op vrijdag 17-02 werd de RRF3 vanaf de Botlek naar Alphen aan den Rijn gebracht. Het locje werd met een kraan gelost en was actief bij de spoorvernieuwing Alphen – Woerden gedurende de daaropvolgende week.
- Op 21-02 leverde RRF de V100 203.101 tijdelijk terug aan Spitzke, die de loc nodig had in het noorden van het land. Op 01-03 was de loc weer terug in het Rotterdamse havengebied. Dit voorjaar krijgt RRF de beschikking over een eigen V100.
- De laatste maanden laat de beschikbaarheid van de 600-en enigszins te wensen over. RRF1 staat met schade aan een loopstang en een motor bij NedTrain in Feijenoord. De RRF2 heeft z'n radiounit afgestaan en is nu aan het werk voor NedTrain in Hengelo als vervanging voor een locomotor. Na hersteld te zijn van een flink defect is de RRF3 momenteel actief op de Maasvlakte. De RRF4 doet dienst in Ede; de RRF5 staat aan de kant met een defect aan de radiografische besturing.

Spitzke

- Spitzke kreeg op 02-03 de beschikking over een derde V100. De loc, welke 006 als nummer heeft, luistert naar de naam 'Marieke'. De loc, bij de DB AG actief onder het nummer 202 340, kwam via Bad Bentheim op eigen kracht het land in.

ProRail

Infrastructuur

- Aanvankelijk was het de bedoeling de nieuwe stations Twello en Apeldoorn Osseveld in 09-2006 te openen. Nadat dat was gewijzigd in oktober, is nu besloten de opening tegelijk te laten plaatsvinden met de start van de nieuwe dienstregeling op 10-12. De nieuwe stoptrein Almelo – Apeldoorn zal de stations bedienen. Op 10-12 komen ook de stations Apeldoorn de Maten en Voorst-Empe aan de lijn Zutphen – Apeldoorn in dienst. De vier stations, de herindienststelling van het perron langs spoor 1 in Apeldoorn en de aanleg van extra wisselverbindingen aldaar zijn gefinancierd door de Regio Stedenhoek.
- Met de indienststelling van de viersporigheid Amsterdam – Utrecht wordt ook de snelheid op een gedeelte van

het emplacement aan de noordzijde van Utrecht Centraal verhoogd. De bogen in de vernieuwde sporen onder de fly-over door liggen ruimer, terwijl ook de hoekverhouding van de wissels is aangepast. Als de nieuwe infra in dienst komt, kan het treinverkeer met 80 km/h het emplacement oprijden en afremmen naar 60 km/h bij nadering van het perron. Thans bedragen die snelheden nog respectievelijk 60 en 40 km/h.

- Het Belgische kamerlid Sevenhans zegt begrip te hebben voor de problemen die de reactivering van de IJzeren Rijn met zich meebrengt, ook al was hij eerder een andere mening toegedaan. Eerst eiste de Belgische volksvertegenwoordiger van Vlaams Belang dat de lijn binnen zes maanden openging. Eind maart brengt het Beneluxparlement een advies uit naar de Belgische en Nederlandse regering. Een gemoderniseerde IJzeren Rijn denkt de NMBS pas in 2022 op z'n vroegst in gebruik te kunnen nemen. Een investering van 15 miljoen Euro kan men dan pas financieren.

- De eerste tunnel van de Betuweroute wordt pas medio september 2006 in gebruik genomen. De Botlektunnel vangt dan de Botlektunnel op de Havenspoorlijn. De brug vormt al jarenlang een bottleneck op de spoorlijn omdat die zeer regelmatig open gaat ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Hoewel de tunnel spoortechnisch al geruime tijd af is, mogen de goederentreinen er nog geen gebruik van maken omdat de tunneltechnische veiligheidsinstallaties, zoals een sprinklerinstallatie, nog niet volledig zijn aangebracht en getest.

De vertraging ontstond omdat – mede naar aanleiding van tunnelincidenten elders in Europa – de burgemeesters van de plaatsen die een tunnel van de Betuweroute op hun grondgebied kennen, nieuwe eisen gingen stellen. De minister trok daar weliswaar geld voor uit, maar kon niet meer voorkomen dat de inbouw van deze installaties - die halverwege het ontwerpproces werden ingebracht - de oplevering vertragen.

Werkzaamheden Woerden – Alphen

- Van 18- tot 27-02 vonden grootscheepse werkzaamheden plaats tussen Woerden en Alphen aan den Rijn, waardoor hier tijdens die periode in het geheel geen treinen reden. Er werd voor vervangende bussen gezorgd. Op de verbinding Gouda – Alphen aan den Rijn werden de gebruikelijke trams vervangen door sets van twee Plan V's, om de reizigersaantallen op deze omleidingsroute op te vangen. De HTM maakte van de gelegenheid gebruik om de A32-trams aan een grote onderhoudsbeurt te onderwerpen, waarvoor de wagens per twee naar het onderhoudsbedrijf in Leidschendam werden overgebracht.

- Al op 18-02 bleek dat ten behoeve van de werkzaamheden te veel assentellers op het emplacement Alphen verwijderd waren, waardoor diverse onterecht-bezetspoormeldingen ontstonden. Daardoor konden ook geen treinen meer rijden tussen Alphen en Leiden en tussen Alphen en Gouda. In allerijl werden ook op deze routes bussen ingezet. Tussen Leiden Centraal en Leiden Lammenschans werd gependeld met Plan V's, maar al vanaf 09.00 uur kon het treinverkeer tussen Leiden en Alphen weer worden hervat. Eerst tegen het middaguur kwam ook Gouda – Alphen weer in dienst.

- Overigens verliep die zaterdag de treindienst redelijk chaotisch. Omdat het bediensysteem van de treindienstleider Automatische Rijkweginstelling (ARI) te vroeg instelde, sloot het overpad in Alphen aan den Rijn dusdanig vroeg dat de mensen niet meer van spoor 2 naar spoor 1 konden oversteken. Ook gebeurde het dat ARI voor een uit Leiden komende trein de rijweg reeds had ingesteld voordat deze trein op het dubbelsporige gedeelte tussen Zoeterwoude Oost en Zoeterwoude West had kunnen kruisen met de te-

gentrein uit Alphen. Die trein, inmiddels al op het enkelsporige lijngedeelte tussen Zoeterwoude Oost en Alphen onderweg, moest terugkeren naar Zoeterwoude omdat in Alphen van de drie perronsporen met hoge perrons er één buiten dienst was. Daardoor konden er maar twee treinen tegelijk in Alphen verblijven.

- Railion bleek door ProRail niet op de hoogte gesteld te zijn van het niet bereikbaar zijn van de stamlijn. Al op 24-02 werd duidelijk dat op 27-02 de dienst op Gouda – Alphen de dienst niet met tramwagens gestart kon worden, omdat ze niet in en uit de loods gereden konden worden. Het verwijderen van de assentellers had daar naar verluidt mee te maken. Het duo 857+820 werd daarom ingezet als vervanging van één compositie trams, de uit Rotterdam overgebrachte 2894 voor de andere. De 857 en 820 kampten beide met luchtlekage maar konden door onderdelen- en ruimtegebrek niet gerepareerd worden in het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Ze konden alleen solo rijden of met elkaar gecombineerd.

- Het overbrengen van de trams kon ook in de nacht van 27- op 28-02 en in de daaropvolgende nacht geen doorgang vinden, hoewel er wel steeds treinen werden ingelegd. Op 28-02, 01-03 en 02-03 zorgden de 2894 en wisselende sets van twee Plan V's (28-02 en 01-03: 885+882) derhalve voor vreugde onder reizigers en personeel én voor een goede punctualiteit op het Alphense lijntje. Nadat de trams in de nacht van 02- op 03-03 overgebracht waren, moesten ze in Alphen nog gecontroleerd en weer van treeplanken voorzien worden. Eerst op 02-03 kwamen ze vanaf 16.00 uur weer in dienst. Direct waren slechts vier wagens beschikbaar, waarna op 03-03 bij Waddinxveen de rook al weer onder de 6103 vandaan kwam. Toen waren nog slechts de 6104, 6106 en 6101 dienstvaardig. Op 14-03 strandde tot tweemaal toe een tramtrein tussen Gouda en Alphen, waarna al weer snel op Plan V's werd overgegaan.

- Het baanvak Bodegraven – Alphen kon op 27-02 niet op tijd in dienst komen, omdat de Gouwebrug bij Bodegraven gestoord bleek te zijn. Toen vanaf 07.30 uur weer gereden kon worden, was de vreugde daarover van korte duur. Om 09.00 uur strandde trein 8827 (827+913+877) bij Zwammerdam met een defecte stroomafnemer van Plan V 827 en enkele defecte hangdraden. Het duurde meerdere uren voordat NedTrain de kapotte stroomafnemers van stel 827 had verwijderd. Aanvankelijk kon de trein alleen terugrijden richting Leiden, met de 827 gesleept. Doordat het echter niet mogelijk was tegen de rijrichting in de brug bij Alphen aan den Rijn met de nodige 'schwung' te passeren én tegelijk stapvoets over de ernaast gelegen overweg te gaan, duurde het nog ruim een uur voordat het gestoorde baanvak vrij was. De trein kwam namelijk alsnog naar Utrecht, waarbij de 813 en 877 de 827 duwden. Vervolgens bleek juist van de bewuste overweg bij Alphen een overwegboom beschadigd te zijn. Ook nu was het natuurlijk niet mogelijk tegelijk snel over de brug en langzaam over de overweg te rijden. Uiteindelijk kon om 15.30 uur het treinverkeer hervat worden.

- Rond 19.00 uur werd op het vernieuwde traject een knik in het spoor geconstateerd, die in de nacht van 27- op 28-02 werd hersteld.

- Naar verluidt moet een groot deel van de werkzaamheden eind dit jaar opnieuw uitgevoerd worden. ProRail heeft bij de spoorvernieuwing houten dwarsliggers laten leggen, maar de overheid heeft het gebruik hiervan uit milieuoogpunt verboden. De gecreosoteerde houten dwarsliggers kunnen het oppervlaktewater vervuilen.

- In het weekend van 11-03 vonden opnieuw werkzaamheden plaats tussen Woerden en Alphen, zodat het baanvak weer gestremd was. Ook ditmaal werd tussen Gouda en Alphen aan den Rijn met Plan V gereden. De 917 en 897

werden die dag ingezet. Op 12-03 was het een enkel stel. In de nacht van 10- op 11-03 kwamen weer twee tramwagens van het onderhoudsbedrijf in Leidschendam naar Alphen, nadat ze in Leidschendam een onderhoudsbeurt gekregen hadden.

- NS en ProRail hadden weinig geluk met het nieuwe baanvak. Op 15-03 trok Plan V 930 als voorste treinstel van 8820 tussen Bodegraven en Alphen aan den Rijn de bovenleiding naar beneden, waarbij de bovenleiding door de voorruit van cabine sloeg. De machinist bleef ongedeerd. Na ruim vier uur was de bovenleiding hersteld.

Infraproblemen

- Tussen Heerlen en Landgraaf liepen op 19-02 werkzaamheden uit, waardoor hier van 07.00 tot 08.50 uur geen treinverkeer mogelijk was.

- Op 21-02 werd het door ProRail gecontracteerde aannemers op last van de KLDP divisie Rail verboden de kadavers van dode vogels langs het spoor te verwijderen. Normaliter worden dode dieren door een aannemer verwijderd, maar door de dreiging van het vogelgriepvirus moest dit werk worden gedaan door speciaal geklede medewerkers van de Algemene Inspectie Dienst AID, tenminste wanneer het dode dier een zwaan, reiger, eend, gans of roofvogel was, of er meer dan twintig dode vogels bij elkaar (van elk willekeurig ras) lagen. NedTrain beval storingsmonteurs dat dode vogels middels handschoenen van treinen verwijderd moesten worden en dat tijdens dergelijke werkzaamheden een mondkapje gedragen diende te worden.

- Eveneens op 21-02 brandde de stationsrestauratie van station Schiedam Centrum grotendeels uit. Het op spoor 5 gevestigde etablissement verloor enkele jaren geleden landelijke bekendheid omdat de uitbater ervan zich niet wenst te conformeren aan een marketingformule van Servex. Juist omdat het cafetaria geen C'est du Pain, Smullers of Kiosk is geworden, konden reizigers er nog écht lekkere en betaalbare versnaperingen kopen.

- Vandalen vernielden in de avond van 26-02 de bedrading en enkele accukasten van vier overwegen tussen Heerhugowaard en Anna Paulowna. Hierdoor ontstonden op 27-02 grote vertragingen in de treinserie 3000. Nieuwe accukasten waren niet in voldoende mate op voorraad. Met de beschikbare twee exemplaren konden evenzoveel overwegen weer in orde gemaakt worden; met drie door de leverancier geleverde exemplaren de overige twee. Door de problemen met de vier overwegen raakten in totaal 22 op hetzelfde systeem aangesloten overwegen gestoord, waardoor weg- en spoorverkeer ernstig gehinderd werden. In de nacht van 27- op 28-02 vernielden vandalen opnieuw twee overwegen, nu tussen Schagen en Den Helder. De treinserie 3000 werd gekeerd in Alkmaar.

- Door een wisselstoring te Vlaardingen moesten op 01-03 na 08.00 uur alle SpitsPendels tussen Rotterdam en Vlaardingen worden opgeheven. Bijna tegelijkertijd moest de treindienst tussen Rotterdam Kleiweg en Hofplein tot een uurdienst worden uitgedund, omdat het overloopwissel naar het enkelsporig bereden viaduct richting Bergweg gestoord was.

- Tot twee keer toe binnen korte tijd trad een storing op in het systeem dat het de treindienstleider mogelijk maakt om seinen en wissels in Leiden en Den Haag Mariahoeve te bedienen. Was het de eerste keer in het holst van de nacht van 27- op 28-02, de tweede keer trad de storing in de morgen van 01-03 op. De Oude Lijn en de verbinding met Alphen raakten gestremd, hetgeen tot grote problemen in het Randstedelijke treinverkeer leidde. Na circa een half uur kon het treinverkeer weer op gang komen, maar de vreugde was van korte duur toen een storing bij het energiebedrijf leidde tot het wegvallen van alle stroom rond Dordrecht. Zowel de

bovenleiding als het 'gewone' stroomnet waren stroomloos, zodat de chaos compleet was. Ook de treindienstleidingspost Kijfhoek was gestoord, hetgeen ook problemen met de stroomvoorziening in Zevenaar (!) tot gevolg had. Door de Betuweroute zijn beide plaatsen kennelijk ook op dit gebied rechtstreeks met elkaar verbonden.

- De infrastructuur rond Woerden – gedeeltelijk nog zeer nieuw – blijft een zorgenkindje. Met grote regelmaat treden wisselstoringen op, zo ook in de nacht van 28-02 op 01-03. Een tweetal goederentreinen liep daardoor vertraging op. Nadat de storing verholpen was, bleek de wisselverwarming van het betreffende wissel defect te zijn, kort daarop werd ook een spoorstaafbreek opgemerkt. De treinen van de serie 4000 werden opgeheven tussen Gouda en Amsterdam. Trein 4021 was reeds Abcoude genaderd en reed derhalve met de reizigers naar Utrecht. Hoewel de Netwerkbesturing van ProRail van mening was dat er al genoeg stoptreinen reden tussen Utrecht en Amsterdam, wist NSR te bewerkstelligen dat de trein als 304018 naar Amsterdam kon rijden. ProRail was kennelijk uit het oog verloren dat het niet automatisch zo moet zijn dat door een defect wissel te Woerden de reizigers in Breukelen, Abcoude, Duivendrecht, Amsterdam Bijlmer, Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort ook een reismogelijkheid minder hebben. Overigens laat de ligging van de Woerdense sporen zeer te wensen over. Reizigers en materieel krijgen vooral aan de Goudse kant van Woerden flinke schokken te verduren als de doorrijdende treinen over de slechte plekken 'stuiteren'.

- Op 08-03 trad bij Nuon een storing op, waardoor het baanvak Alphen aan den Rijn – Gouda gestremd raakte.

- Hoewel de instelling van de rijwegen door de treindienstleider middels het programma *Automatische* Rijweginstelling (ARI) geschiedt, werd op 11-03 trein 48704 van Emmerich naar de Maasvlakte bij Moordrecht richting Zoetermeer en Den Haag gestuurd. Omdat niet zeker was of de trein de betrekkelijk steile helling van de 'Binckhorstboog' Den Haag Binckhorst – Den Haag HS (– Rotterdam) zou kunnen nemen, werd besloten de trein alsnog naar Rotterdam te sturen. De trein kon uiteindelijk zijn weg met zeventien minuten vertraging richting Rotterdam vervolgen, maar dat ging ten koste van het overige treinverkeer: 14031 +18, 22026 +16, 21726 +15, 1726 +15, 9824 +22, 2026 +14.

- Van geplande werkzaamheden te Hoofddorp in het weekend van 11- op 12-03 werd halverwege de week van 06-03 'opeens' duidelijk dat ze qua tijd te krap bemeten waren. ProRail zette vervolgens NSR voor het blok: of forse uitloop accepteren, of al eerder in de avond van 11-03 in de treindienst gaan snijden. NSR koos voor het laatste. De uitsnijding was niet gering: naast het omleiden van de 600, 9300, 2100 en 2400 vanaf 20.00 uur, werden de series 5700 en 2600 opgeheven tussen respectievelijk Leiden en Hoofddorp en Leiden en Amsterdam. Aan de andere zijde werden de 4300 en 3900 tussen Schiphol en Hoofddorp en de 3300 geheel opgeheven. Omdat Hoofddorp Opstel niet meer bereikbaar was, waren omvangrijke aanpassingen in de materieeldiensten noodzakelijk. Zo moest materieel te Schiphol gereinigd worden en stonden extra stellen over bij OB Amsterdam en in de Watergraafsmeer.

- Op 12-03 speelden soortgelijke problemen op het baanvak Lisse – Leiden. Geplande werkzaamheden vingen eerder aan, waardoor een fors aantal treinen moest worden opgeheven en de in de bekende blauwe werkzaamhedenfolder gegeven informatie niet meer juist was.

- Tussen Tiel en Kesteren liepen werkzaamheden die op 12-03 gereed hadden moeten zijn, een week uit. Er werd besloten het op teletekst te doen voorkomen als geplande werkzaamheden, maar dat doet niets af aan het feit dat er 'ergens' iets grondig verkeerd gegaan is. De problemen spitsten zich toe op het traject Tiel – Kesteren, dat uiteinde-

lijk op 17-03 weer in dienst kwam. Meerdere malen was het de bedoeling om met treinen tot Kesteren te rijden en het gedeelte tot Tiel te verbussen. Pas op 15-03 was er aangepaste regelgeving voor de treindienstleider beschikbaar waarmee te Kesteren gekeerd kon worden.

- Tussen Gouda en Moordrecht werd in de week van 13-03 scheurvorming in drie sporen geconstateerd. Over de sporen mocht vanaf die tijd maximaal 40 km/h gereden worden. De sporen RN, HA, HV waren op respectievelijk 16-, 17- en 19-03 hersteld.

- Op 14-03 werd een fout gemaakt bij heiwerkzaamheden voor de geluidsschermen die de projectorganisatie HSL-Zuid langs emplacement Rotterdam plaats (en waarmee de geluidsoverlast op een aantal sportvelden, op de nabijgelegen snelweg en in diergaarde Blijdorp merkbaar zal afnemen!). Een glasvezelkabel werd vernield. Treinverkeer tussen Rotterdam C en Rotterdam Noord was daardoor vanaf 08.40 uur onmogelijk. Iets na 11.00 uur werd het volledige treinverkeer rond Rotterdam stilgelegd. Tweemaal werd gemeld dat het danig instabiel geworden EBS-beveiliging weer dusdanig in orde was dat de treindienst weer kon worden opgestart, maar evenzoveel keer bleek dat prematuur. Nadat tot na de avondspits alleen mondjesmaat op de Hoekse Lijn, een pendeldienst Delft – Dordrecht en de Thalys hadden gereden, kon vanaf 18.30 uur het treinverkeer weer hervat worden. Tussen Centraal en Rotterdam Noord werd de hele avond met pendeltreinen gereden; Intercity's keerden in Rotterdam Alexander. Omstreeks 22.30 uur trad weer een storing op, ditmaal op het emplacement Rotterdam Stadion. De nieuwe glasvezelkabel bleek niet van het juiste type te zijn, maar gevolgen voor het treinverkeer bleven uit. In de nachtelijke uren werd de juiste kabel gemontereerd en nadat enkele printplaten gecontroleerd waren, stond niets een gewone dienstuitvoering vanaf woensdagmorgen 15-03 nog in de weg.

Utrechtboog

- Op 06-03 ging het fout met werkzaamheden ten behoeve van de definitieve aansluiting van de Utrechtboog. Naar 'goed' gebruik liepen de werkzaamheden ten eerste al uit, waardoor Eurailscout-meetrijtuig mP Jules niet zoals gepland meet- en ontroestingsritten kon uitvoeren. Tot overmaat van ramp ontstond door blikseminslag een aantal onterecht-bezetspoormeldingen. In de ochtendspits werden de intercityseries 800 en 900 omgeleid via Hilversum, terwijl de 7300, 3500 en 3000 werden opgeheven tussen Utrecht en Amsterdam. De 4000 reed niet tussen Woerden en Amsterdam.

- Omstreeks 07.30 kwamen de sporen Amsterdam – Utrecht in dienst, maar de aansluiting met de Utrechtboog bleef in eerste instantie buiten dienst en ook de bogen van Duivendrecht richting Diemen Zuid bleven vooralsnog buiten gebruik. Als een van de eerste treinen, die tevens als testen ontroestingstrein moesten dienen, stuitte 7318 op een vermeende veiligheidsstoring in de beveiliging. Al spoedig werd het treinverkeer daarom opnieuw stilgelegd. Omdat de voor de werkzaamheden verantwoordelijke aannemer weigerde het traject over te dragen zonder dat de geplande testritten waren uitgevoerd, ontstond de bekende vloed aan prognoses die geen van allen gehaald werden. Nadat zelfs de nachttreinen omgeleid moesten worden – waarvoor ProRail werkzaamheden rond Hilversum gedeeltelijk moest annuleren – was pas op 07-03 bij aanvang van de dienst weer treinverkeer mogelijk. De nieuwe infra van de Utrechtboog was toen ook in dienst.

- Nadat motormeetrijtuig 'Jules' de nieuwe infra had bereden, kwam als eerste NSR-trein VIRM 8713 op 08-03 op de nieuwe verbinding. Het treinstel maakte drie slagen om de sporen te ontroesten. De motorposten 3024 en 3029 re-

den op 09-03 proefritten op het nieuwe tracé.

- Een misser maakte ProRail door in enkele landelijke dagbladen uitgebreid reclame te maken voor de Utrechtboog. In de media was juist enige ophef ontstaan toen bekend werd dat de beveiliging van de Utrechtboog kuren bleef vertonen, ook na indienststelling. Machinisten moesten rekening houden met plotseling in de stand stop terugvallende seinen. Ook waren meerdere kranten nog niet vergeten dat de Utrechtboog al veel eerder in dienst had kunnen komen, maar dat dat door toedoen van een zekere infrastructuurbeheerder niet mogelijk was.

- Op 10-03 bereed de 766, op weg naar Utrecht om samen met de 273 te pendelen tussen Utrecht Centraal en het Spoorwegmuseum ter gelegenheid van het Modelspoorweekend op 11- en 12-03, de nieuwe boog.

- De officiële openingsrit op 11-03 werd uitgevoerd door de 9427. Het treinstel, dat voor de gelegenheid van camera's in de cabines en televisieschermen in enkele compartimenten was voorzien, moest in de vroege morgen nog van graffiti ontdaan worden, terwijl ook de cabineverwarming al sinds 23-02 defect was. De VIRM gaf daarmee aan de meereizende hoogwaardigheidsbekleders overigens een zeer representatief beeld van de staat waarin het materieelpark van NSR inmiddels verkeert!

- Nog voordat de eerste treinen volgens het spoorboekje konden gaan rijden op 12-03, kwam wissel 3261 in de storing bij Amsterdam Bijlmer. Nadat 3523 als eerste trein was gestrand bij de Bijlmer en moest terugkeren, werden de treinen 3529, 3524, 3526 en 3531, 3528, 3530, 3532, 3533, 3535, 3537 en 3539 direct opgeheven. Als eerste planmatige reizigerstrein ging de jongste Plan V 965 als 3534 over de boog. In de middag ontstond opnieuw een wisselstoring, waarna weer een aantal treinen moest worden opgeheven.

'Winter'

- Anderhalve centimeter sneeuw leidde op 01-03 direct tot problemen. Rond Rotterdam ontstonden problemen met wissels. De treinen van de serie 2000 reden geheel naar Den Haag; de IC's van de Noordoost juist geheel naar Rotterdam. 's Avonds miste ProRail de kans gunstig af te steken tegen het wegverkeer (waar gigantische files stonden), toen de IJsselbrug bij Zwolle niet meer dicht wilde, de monteurs in de file stonden en vervangend busvervoer niet mogelijk was. De storing – sneeuw op een sensorplaat – was na een kleine drie uur verholpen. Om gestrande reizigers tegemoet te komen, werd een treinstel in 't Harde als wachtruimte gebruikt.

- Zowel bij ProRail als NSR raakte men door de sneeuw danig in paniek: zonder naar de weersverwachting te kijken wilde men die dagen op hoog niveau fors gaan snijden in de treindienst. De angst weer afgemaakt te worden in de publieke opinie, won het kennelijk van het gezond verstand en leidde tot een reactie waarbij het middel erger dan de kwaal was.

- Dat werd pas goed duidelijk op 02-03, toen (te) kort voor aanvang van de reizigersdienst zeer drastische maatregelen genomen werden. Vanaf 's morgens tot circa 11.00 uur werd een groot aantal treinseries geheel of gedeeltelijk opgeheven: 5800 Alkmaar – Schagen, 3400 Heerhugowaard – Den Haag, 3500 Amsterdam – Utrecht en de 3300, 3200, 14300, 4700, 4900 en 21600/20700 geheel. De maatregel had een averechts effect: omdat de beslissing treinseries te schrappen te laat genomen was, onttaarde de inzet van personeel in een chaos, waardoor het resterende treinverkeer zeer stroef liep. Na 10.00 uur kon het treinverkeer weer volledig worden uitgevoerd, maar de chaos had er toen inmiddels toe geleid dat er geen materieel meer was om de serie 4900 te rijden. Die werd de rest van de dag opgeheven.

▪ Ook op 03-03 zorgde het winterweer voor problemen. Op 03-03 werd met ingang van 21632 en 21633 het splitsen en combineren van de Noordoost te Amersfoort gestaakt. Het uitgedunde materieelpark (zie NSR) zorgde voor capaciteitsproblemen, maar infraproblemen voerden de bovenaan. In Gouda schoten twee treinen door stoptonend sein omdat sneeuw de moderne lichtgeleiderseinen (LGS) zonder zonne- en sneeuwkap onzichtbaar maakte, een probleem dat overigens al enige jaren bekend is. De LGS-seinen geven nauwelijks warmte af, waardoor de sneeuw ook niet wegsmelt. In Dordrecht deden zich soortgelijke problemen voor, waardoor tussen 11.00 en 12.00 uur twee sporen buiten gebruik waren. Inmiddels is – onafhankelijk van de jongste winterproblemen – besloten binnen afzienbare tijd te beginnen met het plaatsen van zonne-/sneeuwkapen.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Plan T 531 verloor op 17-02 als achterste treinstel van 5754 bij Weesp een veer van het remwerk, die vervolgens door het dak van een woonboot schoot. Eerst enkele uren later werd duidelijk wat er gebeurd was, waarna de 531 in Utrecht uit de dienst genomen werd.
- Op 24-02 botsen in de Vlissingse Sloehaven twee rangeerdelen met elkaar. NedTrain Ongevallenbestrijding kwam ter plaatse om de drie betrokken wagens uit elkaar te halen.
- Plan V 819 verspeelde op 24-02 bij binnenkomst als 8868 in Woerden zijn stroomafnemer. Het stel stond na terugkomst in Utrecht tot 27-02 te wachten op afvoer naar het onderhoudsbedrijf Zwolle. Die geschiedde achter stel 449, die in de nacht van 24- op 25-02 te Utrecht OZ op de 2957 was gebotst. De beschadigde Sprinter kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam.
- Trein 30435, bestaande uit een onbekende Wadloper, verloor op 27-02 tussen Waterhuizen Aansluiting en Zuidbroek de ruim een ton wegende transmissie. Vrijkomende olie verontreinigde de baan. Nadat men aanvankelijk het stel omhoog wilde takelen om de onderdelen te verwijderen, wisten monteurs met spanbanden het treinstel tijdelijk te completeren.
- In Oss liep Plan V 918 op 28-02 schade op toen hij op in het spoor gelegde winkelwagens en fietsen reed. Een tegentrein raakte eveneens beschadigd.
- Op 28-02 liep op Zwolle Rangeer een lege wagen met één as uit de rails.
- Een dag later gingen op de Maasvlakte drie wagens van RailPro spontaan aan het rollen, die vervolgens twee wissels openreden.
- Kort voor middernacht liep op 04-03 de Zwolse 700 met één as uit de rails. Hersporing nam anderhalf uur in beslag.
- Loc 1857 was op 03-03 betrokken bij een aanrijding te Oisterwijk. Tezamen met de ICK-stammen 5435, 5402, 5358 en 5436 kwam hij op 04-03 naar Arnhem Berg om gereinigd te worden. Daar werd ook stam 5436 tijdelijk uit elkaar gehaald. Op 05-04 kwam de stam terug naar Eindhoven. Een dag later zorgde juist de 5436 voor problemen toen van één rijtuig de remmen afgesloten moesten worden kort voor vertrek van 2555. Die trein kon vervolgens nog gemaakt worden van de juist binnengelopen 2544. Die truc kon voor 1957 niet uitgehaald worden, omdat 1946 met ruim twintig minuten vertraging uit het zuiden afkwam. 1957 moest derhalve tot Breda worden opgeheven (zie ook 'Be-neluxdienst').
- Voor de derde keer binnen een jaar brak op 07-03 een getrokken trein in twee delen. Tussen Maasbracht en Geldermalsen brak de 920, die dag bestaande uit 5204, 5914, 5658, 5620, 5604, 5738 en 1734. De koppeling tussen de rijtuigen 20-70 237 (5658) en 20-77 122 (5620) was losge-

raakt. De machinist en een ter plaatse gekomen storingsmonteur hadden de trein vrij spoedig weer tot één geheel gecombineerd, waarna hij leeg naar 's-Hertogenbosch kwam en na enkele uren naar Maastricht. Opnieuw mag NS van geluk spreken: wanneer zich juist een reiziger in de rijtuigovergang had bevonden waaronder de koppeling brak, waren de rapen gaar geweest. Al spoedig bleek dat de oorzaak dezelfde was als de beide gevallen bij Geldrop: een loshangende, ongebruikte koppeling had de wel in de haak liggende koppeling eruit getikt. Dat was mede mogelijk, omdat bij een geduwde trein – noordwaarts rijdt de loc volgens omloop achterop – de koppelingen minder strak staan wanneer de locomotief tractie levert. In de pers ontstond nu wel enige deining, vooral toen bekend werd dat dit het derde soortgelijke voorval was. NS kondigde al op 09-03 aan dat herhaling van het voorval uitgesloten is, omdat voortaan de ongebruikte koppeling opgebonden wordt. Het betrof hier duidelijk een media-maatregel, want normaliter is het de werkwijze dat de ongebruikte koppeling netjes in de ongebruikte haak wordt gehangen. Wanneer dat vergeten wordt, is het niet ondenkbaar dat het opbinden eveneens vergeten wordt.

- Te Moerdijk liep op 07-03 loc 6416 met één as uit de rails. De loc stond na tweeënhalve uur weer in het spoor en kwam voor herstel naar het revisiebedrijf Tilburg.
- Trein 617 reed op 08-03 tussen Oudenbosch en Lage Zwaluwe een groot hert aan. De trein kon met vertraging zijn weg vervolgen.
- In de Botlek botste op het spoor naar de AVR (vuilverwerking) die dag een loc van ACTS met een auto.
- VIRM 8705 trok op 09-03, alle aandacht voor de stroomafnemers van VIRM kennelijk ten spijt, met een versleten schuitje de bovenleiding bij Schagen kapot. Van de andere stroomafnemer was het schuitje ook al versleten, zodat hier klaarblijkelijk iets over het hoofd gezien was.

Murphy

- Hoewel de dertiende maart dit jaar op een maandag viel, werd de spoorsector toch geteisterd door pech. De dag begon met een gebroken hangdraad van de bovenleiding bij het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Dat liep goed af, omdat de vele ledig-materieeltreinen het OB via de wasmachine konden verlaten.
- Tussen Leiden en Hoofddorp trad, na de al eerder genoemde uitloop van de werkzaamheden bij Hoofddorp, een aantal sectiestoringen op. Nadien bleek er ook een spoorstaafbreek te zijn. Pas tegen de middag kon het treinverkeer weer ongehinderd doorgang vinden.
- In Eindhoven raakte de bovenleiding boven spoor 16 defect, waardoor er enige problemen ontstonden bij het voortbrengen van het materieel.
- Rond Purmerend ontstond in de vroege morgen enige vertraging omdat de werkzaamheden ten behoeve van de spoorvernieuwing niet tijdig gereed waren.
- De treinserie 7900 werd in Nijverdal geknipt (reizigers en personeel stapten over) vanwege een wisselstoring aldaar.
- Eveneens vertraging ontstond er tussen Deventer en Snippeling, als gevolg van een bezetspoormelding.
- Tussen Roosendaal en Breda kwam trein 46509 defect te staan. Na tien minuten kon de trein zijn weg vervolgen.
- Landelijke bekendheid verwierf mDDM 7810, toen hij nabij de IJsselbrug bij Zwolle als 5615 in brand raakte en op de brug tot stilstand kwam. De brandweer had enige moeite voldoende bluswater te verkrijgen. Doordat de bovenleiding 'ruim uitgeschakeld' werd, strandden de 4039 en 4097 van trein 517. De reizigers van beide treinen werden met bussen verder vervoerd. Eerst rond 16.00 kon het treinverkeer weer op gang komen, omdat onder andere de bovenleiding nog

gerepareerd moest worden. De 7810 was door de 6405 in eerste instantie naar Zwolle Rangeer gesleept. Van de stam, waarvan mABk 390 7739 en Bv 280 7208 zeer zwaar beschadigd werden, kwamen de Bvk 270 7010 en ABv 380 7501 nog op 13-03 achter mP 3027 (!) naar RB Haarlem. De mABk en de Bv kwamen op 15-03 ook naar Haarlem. De Bv kan zeer waarschijnlijk als verloren worden beschouwd, terwijl herstel van de mABk twijfelachtig moet worden genoemd.

- De treinserie 4800 moest tussen 08.00 en 09.00 uur worden opgeheven vanwege een wisselstoring tussen Santpoort Noord en Beverwijk.

- In Apeldoorn zorgde een defect wissel enige tijd voor vertraging in de richting Amersfoort.

- Trein 4116 (SGMm 2937) strandde op het stroomloze deel van de brug bij Vlaardingen Centrum. Een reddingsactie middels trein 4216 (2968) mislukte toen deze defect raakte. Na ruim anderhalf uur konden beide treinen weer op weg naar Hoek van Holland.

- Door een defecte brug over het Wildervanckkanaal was het treinverkeer tussen Zuidbroek en Scheemda ruim anderhalf uur gestremd.

- Trein 8831 had tussen Woerden en Bodegraven een aanrijding, hetgeen een stremming van ruim twee uur tot gevolg had.

- In VIRM 8672 werd tijdens het stationnement te Schiphol op spoor 5 rookontwikkeling geconstateerd in een verwarmingskoffer. Het stel kwam, nadat de brandweer ter plaatse was geweest, leeg naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

- De Vechtbrug bij Weesp raakte kort voor het middaguur kortstondig in de storing, maar net lang genoeg om een fikse ontregeling van de Gooi- en Flevolijn te bewerkstelligen. Na ruim een kwartier kwam één van de twee bruggen weer in de controle.

- Tussen Den Haag Centraal en Leidschendam Voorburg Aansluiting moest terzelfder tijd het treinverkeer twintig minuten gestaakt worden, omdat een glasplaat van het nieuwe station Leidschenveen in het spoor gevallen was.

- Plan V 453 verspeelde tijdens het stationnement in Geldermalsen als 6043 in het gezelschap van de 848 en 895, een stroomafnemer. Daardoor ontstond een fikse verspering, maar al spoedig konden vele treinseries weer worden opgestart. De drie Plan V's kwamen na ruim twee uur naar 's-Hertogenbosch, waarna de 848 en 895 weer in dienst kwamen.

- Zowel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch als tussen Driebergen en Ede-Wageningen raakten vrijwel alle overwegen gestoord, hetgeen vooral op de Arnhemse lijn enorme vertragingen tot gevolg had. De treinserie 7500 werd opgeheven tussen Utrecht en Ede-Wageningen, terwijl ook de nodige treinen van de serie 5900 sneuvelde.

Kort nieuws

- Staatssecretaris Van Geel van milieu heeft de nare gewoonte ontwikkeld zich te profileren ten koste van ProRail. Ontstond er vorige maand onenigheid over de nieuwe Sloelijn, begin maart werd bekend dat Van Geel ProRail tot 28-05 de tijd heeft gegeven de enige dagelijkse goederentrein op het baanvak Zutphen – Hengelo van dit traject te weren. De bewuste goederentrein rijdt sedert april 2005 rond 23.00 uur. De wettelijk toegestane toename van geluidsoverlast is daarmee overschreden. Bovendien heeft ProRail de vereiste procedure niet gevolgd en geen maatregelen genomen de overlast te beperken. Inmiddels is besloten dat de trein de route via Hengelo, Deventer, Amersfoort en 's-Hertogenbosch gaat volgen.

- Inmiddels hebben de inwoners van Velp ook het spoor in het vizier gekregen als veroorzaker van grote overlast.

Met name het goederenvervoer is volgens omwonenden van de spoorlijn Arnhem – Zutphen een bron van 'aardbevingen' en men vraagt serieus om seismologisch onderzoek. Een modeverschijnsel is de bewering dat mensen direct psychische klachten ondervinden van het treinverkeer. Naast het goederenvervoer zorgen ook de VIRM-en van de (niet in Velp stoppende) treinserie 3600 voor overlast. De omwonenden weten het zeker: niet alleen rijden "de joekels" "veel te hard" door het dorp, ook zijn de wielen na enkele jaren al weer dusdanig versleten dat het gebonk toeneemt. Velpenaar Joop de Ruiter is een eenmansactie begonnen om te voorkomen dat de huizen – die kennelijk niet op een fundering zijn gebouwd – in de buurt van het spoor onbewoonbaar verklaard worden.

Betuweroute

- Sedert het eerste weekeinde van maart vinden op het tracé van de Betuweroute zogeheten integratie- en afname-testen plaats. Met de ritten tonen de aannemers aan dat ze hun werk volgens de specificaties hebben uitgevoerd, wordt om de onderlinge samenwerking van de verschillende deelsystemen beproefd en vindt tot slot een integraal proefbedrijf plaats waarbij ook de vervoerders betrokken zijn. Die laatste fase gaat in in mei.

- Omdat bij de proefritten met baanvaknelheid wordt gereden, wordt gedaan alsof de route volledig in gebruik is. Aannemers die nog aan het spoor moeten werken, moeten daarvoor speciaal een aanvraag doen.

- Deze maand is weer een rode BB21-mP onderweg om de beveiliging te beproeven op het volledige traject.

- Omdat de Betuweroute gedeeltelijk is aangelegd in terrein dat qua inklinking van de bodem erg onvoorspelbaar is, heeft een kettinghor de afgelopen maanden in totaal 2.000 meter spoor onder handen genomen en weer op hoogte gebracht. Het betrof vooral het lijngedeelte tussen Vuren en Haften langs de A15.

HSL-Zuid/HSA

- Op dezelfde dag dat Thalys 4532 de olympische sporters terugbracht naar Nederland, vestigde proeftrein 4305 een nieuw snelheidsrecord op Nederlandse rails: het treinstel reed 331 km/h op het baanvak tussen Rotterdam en de Belgische grens. Al op 02-03 werd het 'oude' record gebroken: nagenoeg onopgemerkt door de pers reed de 4305 die dag 334,2 km/h.

- Omdat in Breda een nieuw perron gebouwd wordt voor de HSL-treinen, kan Railion niet meer kopmaken met de treinen die van Roosendaal Philips komen. De aansluiting naar Jan de Rijk wordt derhalve van 'echte' beveiliging voorzien, die het tot nu gebruikte grendel in het spoor vangt. Het wordt hiermee mogelijk direct naar Roosendaal te rijden.

- Op 12-03 sleepte R4C-loc 2002 de Sloveense *Taurus* SZ 541 101 van Emmerich naar de HSL in Breda. De loc, van hetzelfde type als ÖBB 1216 050, heeft twee dagen proefritten gereden. De 2003 bracht de Sloveense locs op 14-03 weer naar de grens, van waar de loc reed op eigen kracht verder ging.

Wist u dat...

- de ICE's 126 en 221 op 17-02 met de gekoppelde 4602 en 4612 reed?

- één van de deurpartijen van ABk 474 voorzien is van één grijze en één rozerode deur?

- de 4013 op beide kopbakken aan twee zijden de naam *Koploper* draagt, waarbij in één geval de spatie tussen de naam en het NS-logo te groot is?

- de 4015 in het geheel geen naam draagt?

- ICE 4653 op beide neuzen geen NS-logo's heeft?
 - op 23-02 de beide Sprinters van de SpitsPendels op de Hoekse Lijn werden gebruikt om de defecte Plan T en V van trein 5016, op de heenweg als 2421 in Den Haag HS gestrand, te vervangen?
 - aldus de ongemoderniseerde 2009 en nieuwe SGMm 2949 de treinen 305016, 5727, 5730 en 5043 reden, alvorens ze in Dordrecht weer vervangen werden door een Plan T?
 - die dag de drie ICM-vieren in de Ambtenaren Express 502/501, inclusief de 4444 werden vervangen door twee VIRM-en?
 - de ledigmaterieeltrein 80374 Dordrecht – onderhoudsbedrijf Amsterdam de zeer avontuurlijke route via Gouda en Breukelen volgt?
 - in februari het stationsgebouw van Geleen Oost gesloopt werd?
 - de 2979 op 27-02 in de dienst van een Plan T reed in de treinseries 4900/5900 Almere – Utrecht – Rhenen?
 - SGMm 2951 na een onderhoudsbeurt in OB Leidschendam op 27-02 eerst een VIRM-IV verving in de boottreinen 452 en 455 Rotterdam – Hoek van Holland en vervolgens voor twee (!) ICM-drietjes insprong als 2867 naar Utrecht?
 - SGMm 2938 op 02-03 tussen Utrecht en Baarn reed?
 - uiterekend dit treinstel op deze toch al moeizaam verloopende ochtendspits (zie 'Winter') in Soest Zuid defect raakte en op halve kracht leeg terugkeerde naar Utrecht?
 - op zondag 19-03 iedereen in het bezit van het boekenweekgeschenk *De grote wereld* van Arthur Japin gratis met de trein kon reizen?
 - SGMm 2958 op 11-03 een Plan T verving in de treinserie 5100?
 - het ondanks de inzet van gemoderniseerde Sprinters nog mogelijk blijkt te zijn dat machinisten van de standplaats Den Haag geen materieelbekendheid heeft op dit materieel?
 - 5131 op 11-03 daardoor vijf minuten vertraging opliep, omdat een andere machinist gesteld moest worden?
 - het duo 'Vlaflips' 2951 en 2952 op 02-03 door één onzer lezers werd gezien in de gekoppelde treinseries 5700/5000, zoals 5756 en 5069?
 - de 8621 nog steeds niet voorzien is van de juiste belijning op de ABv5-bak?
 - de strepen boven de eerste klasse van stel 4038 boven de deuren doorlopen na het herstel van de op 30-11-1992 in Hoofddorp opgelopen schade?
 - de AB 4044 (ex-4007) zowel van binnen als van buiten veel schoner is dan de mBDk- en sBFk-bak?
 - voormalige rangeerloc 512 die jarenlang op het buitenterrein van het Maritiem Museum in Rotterdam stond, sinds kort in het Utrechtse spoorwegmuseum verblijft?
 - er vergoederde plannen zijn om het leegstaande stationsgebouw van Rhenen te verhuren aan een horeca-uitbater?
 - het eveneens leegstaande stationsgebouw van Hardinxveld-Giessendam mogelijk nog voor het einde van het jaar wordt omgevormd tot horecagelegenheid?
- **Als bijlage bij dit digitale tijdschrift het materieel-overzicht per 1-1-2006 is gevoegd?**

Museumnieuws

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Het jaar 2006 heeft voor de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik nogal wat nieuws in petto. Zo zal tramlocomotief HTM 8 *Ooievaar* na een uitgebreide restauratie in dienst worden gesteld (*Lees blz. 40 van onze vorige editie*). Ten tweede gaat er in de exploitatie en presentatie veel veranderen. Om meer van de collectie op een interessante manier

te kunnen laten zien, is een geheel nieuwe dienstregeling ontwikkeld.

Bestaande situatie

Al vele jaren bestond de basisdienstregeling van de Museumstoomtram uit een dagelijkse retourrit Hoorn-Medemblik in het voor- en naseizoen. Op drukker dagen werden twee retourritten Hoorn-Medemblik (slagen) gereden, met één tramstel bestaande uit lokaalspoorwegmaterieel. In de zomer werd bovendien een derde slag naar Medemblik gereden met de collectie historische Nederlandse stoomtramrijtuigen en –wagens. Materieel en personeel werden in deze dienst zodanig ingezet, dat ze op een dag zoveel mogelijk reizigerskilometers konden maken.

Nadeel van deze opzet was de beperkte variatie in de presentatie van de collectie rollend materieel. Slechts het lokaalspoormaterieel en enkele relatief 'zwaardere' locomotieven waren geschikt voor het trekken van de drukste tram op een dag en reden daarom ook meestal de andere ritten. Veel van het historische stoomtrammaterieel was er te licht voor of had te weinig capaciteit. Voor de bijzondere vierkante (en kleine) tramlocomotieven 8 van de Haagsche Tram en 18 van de Gooische Tram was in deze dienstregeling vrijwel geen rol weggelegd. De ritduur en stationnementen in Hoorn en Medemblik moesten kort zijn om de twee ritten op een dag te kunnen rijden. De bezoeker kon daardoor slechts kort en dus in beperkte mate kennis nemen van delen van de collectie. De bezetting van de trams varieerde enorm. De tram van 11.00 uur was vaak overmatig bezet, terwijl bepaalde overige trams soms slecht bezet waren (met name de ritten in de latere middag).

Daarnaast is er nog een belangrijk argument voor een vernieuwde dienstregeling: met de Gemeente Medemblik werd overeen gekomen de aanlegsteiger van de op de stoomtram aansluitende bootdienst van en naar Enkhuizen in de zomer van 2006 te verleggen tot bij het station te Medemblik. Dit biedt vele voordelen qua dienstverlening en presentatie naar de bezoeker. Wel stelde de gemeente als eis dat tram en boot minimaal een uur ruimte in de aansluiting bieden, zodat de bezoekers de stad aan doen tijdens hun dagtocht.

Nieuwe benadering

Bij de opzet van een nieuwe dienstregeling is getracht de nadelen in de oude situatie op de volgende manieren op te lossen.

- Verlenging van de ritduur van een enkele reis Hoorn-Medemblik van gemiddeld 65 minuten naar 80 minuten. Hierdoor kunnen bezoekers beter de gerestaureerde stations als onderbreking van de reis bezichtigen, waar bovendien demonstraties van goederen- en postvervoer plaatsvinden;
- Verlenging van de stationnementen te Medemblik tot minimaal een uur, waardoor bezoekers de gelegenheid krijgen de stad Medemblik te bezoeken;
- Meer variatie in de presentatie van de collectie rollend materieel door verschillende trams in te zetten, die vaker zijn samengesteld uit historisch Nederlands stoomtrammaterieel;
- Het inzetten van die verschillende trams op momenten dat er ook echt vraag is naar tramritten. De ritten worden bij vertrek uit Hoorn in hogere mate geconcentreerd op het 'prime-time' tijdstip van 11.00 uur.

Korte ritten

De beschikbaarheid van personeel en materieel biedt de mogelijkheid om tegemoet te komen aan de wens om ook een kort bezoek aan de Museumstoomtram (tegen een lager tarief) te brengen. Iedere zaterdagmiddag en op bepaalde middagen in het hoogseizoen wordt een korte rit Hoorn-

Wognum v.v. gereden, bestaande uit historisch stoomtram-materieel. Een en ander is uitgewerkt in het nieuwe programma 'Stoomtram 1926', waarbij vanaf 14.45 uur een uitgebreide rondleiding langs de collectie wordt verzorgd, waarna de rit naar Wognum vertrekt en om 16.45 uur weer in Hoorn terug keert.

Conclusies

Met de invoering van de nieuwe dienstregeling slaat de Museumstoomtram nu ook in de exploitatie de weg in van een Levend Stoomtrammuseum. De nieuwe dienstregeling van 2006 voorziet in de reductie van de inzet van het niet-historische lokaalspoorwegmaterieel. De inzet van het historische Nederlandse stoomtrammaterieel neemt juist sterk toe.

De gehele collectie rollend materieel kan evenwichtiger worden ingezet. Er is een passend werkterrein gecreëerd voor de vierkante locomotieven, waaronder de onlangs in dienst gestelde loc HTM 8. Maar ook historisch belangrijke locomotieven als NS 7742 'Bello' en de historische stoomtramrijtuigen en goederenwagens kunnen in de nieuwe dienst beter worden ingepast, doordat meer tijd is voor het omvangrijke dagelijkse onderhoud voor en na de dienst en er gepland kortere trams gaan rijden. Het conserveringsbeleid van het Museum is bij de exploitatie betrokken. Er is een jaarplanning gemaakt voor de inzet van de stoomlocomotieven, waar onderhoudsbeurten beter op kunnen worden afgestemd.

Tenslotte bieden de verschillende programma's in de dienstregeling nieuwe reismogelijkheden voor bezoekers. Naast de keuze voor een dagprogramma of een kort programma, zijn er veel nieuwe reismogelijkheden ontstaan, mede dankzij de uitgebreidere inzet van een Museumbusdienst tussen Opperdoes en Medemblik. Maar ook voor diegenen die in Medemblik willen beginnen en eindigen ontstaan in het hoogseizoen nu beduidend meer mogelijkheden, om per stoomtram en boot de drie oude Zuiderzeesteden op een beproefde en nog altijd bijzondere manier te ontdekken!

Kijk voor de meest actuele ontwikkelingen (inclusief de inzet van het materieel) op: www.museumstoomtram.nl

Het **Museum van de Belgische Spoorwegen** is gratis toegankelijk op werkdagen van 9.00 tot 16.30 uur. Tijdens het weekend is het museum enkel open op de eerste zaterdag van de maand, indien die niet op een feestdag valt. Tijdens de week wordt enkel de gelijkvloerse verdieping opgesteld. Elke eerste zaterdag van de maand is ook de eerste verdieping toegankelijk. Adres: Museum van de Belgische Spoorwegen, Station Brussel-Noord, Vooruitgangsstraat 76 1030 Brussel (B).

<http://www.b-rail.be/corp/N/history/museum/index.php>

ASVi – Association pour la Sauvegarde du Vicinal, Tramway Historique Lobbes – Thuin

De eerste rijdag zal niet zijn 26 maart, maar zondag 2 april 2006. De site op <http://asvi.tram-way.be> is nu ook in het Nederlands te raadplegen.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, www.NVBS.com/Opderails * nr. 2006-3. ISSN: 0030-3321 * De reizigersdienst van NSR in de nabije toekomst * De goederendienst in Nederland, winterdienst 2005/2006 * Vlaardingingen heeft een tram * "Vermiste NS-locomotieven" * Dertig jaar Sprinters (vervolg) *

Rail Magazine, april 2006, nr. 3 (233) * ISSN:0926-3489 * De gebruikelijke actuele rubrieken * ACTS in actie * Bombardier en de TRAXX-familie * Eerste RandstadRail-voertuig

in Den Haag * NS in Zuid Limburg * Modelspoorartikelen/-rubrieken met ruime aandacht aan Neurenberg 2006 *

Rail Hobby, <http://www.railhobby.nl/> mrt. 2006, nr. 3. * ISSN:0165-4551 * Bels lijntje, hoezo? Internationale verbinding ging ten onder (deel1) * NSR voert in 2007 geheel nieuwe dienstregeling in * Sneeuwruimer in nood * Neurenberg 2006 *

Op de Rails, www.NVBS.com/Opderails * Extra Editie in verband met het 75-jarig bestaan van de NVBS, ISSN: 0030-3321. Na een voorwoord van NVBS-voorzitter Duffues en NS-baas Veenman de volgende zeer lezenswaardige artikelen:

- * Passie en begeerte, een bespiegeling door Bert Steinkamp
- * Een zoektocht naar kennis: "wat was er veel en wat wisten we weinig" door Jaap Nieweg
- * De beleving van de jonge spoorhobbyist door Thijs van Buuren
- * 75 jaar NVBS-excursies door Paul Bosman
- * Hoe een verre reis ontstaat; "Via de BAM naar Japan" door Ronald Bokhove
- * Van NS 1200 naar ACTS 1250; "Het tweede leven van een geliefde serie locomotieven" door Laurens Pit
- * Vrijwilligers op de tram door Frank Hemminga en Frits van der Gragt
- * Overpeinzingen bij een 63-jarig dienstverband door Hans de Herder

BOEKEN

Bij **Uitgeverij Uquilair** verscheen het boek "**De Erfenis**" van auteur Bert Steinkamp. Het boek kreeg als subtitel "De houten rijtuigen van de Nederlandsche Spoorwegen 1921 – 1956".

Het woord "houten" moet niet al te letterlijk worden genomen, omdat in de rijtuigbouw vanaf ca. 1900 voor het 'koetswerk' in toenemende mate gebruik werd gemaakt van metalen onderdelen. Bovendien komt in het boek ook de instroom van vooroorlogse stalen getrokken rijtuigen aan de orde en het gebruik dat ervan werd gemaakt. Enkele begrippen worden in aparte hoofdstukken nader verklaard en toegelicht, zoals zitplaatsen, het rijtuig, verwarming, verlichting, onderhoud, de Centrale Werkplaatsen, schilderen en interieur. Verder komt het materieelpark aan de orde, verdeeld over de periode 1921 tot 1940, de oorlogsjaren en tenslotte de periode tot 1956. Vervolgens hoofdstukken over het Koninklijk materieel en Salonrijtuigen, Postrijtuigen, Bagagewagens en Snelgoedwagens. Lokaalspoorwegen en Tramwegen stelden andere eisen aan het materieel; de volgende twee hoofdstuk beschrijven dit. Tenslotte lezen we ondermeer over het stalen materieel, de rijdende dienst, buitenlands verkeer en is een inventaris van het park houten rijtuigen per 1-1-1921 opgenomen.

Circa 320 merendeels loupescherpe en veelal nooit eerder vertoonde zwart-witfoto's, materieeltekeningen, kaartjes en andere documenten maken het geheel compleet. Niet eerder verscheen in Nederland een zo veelomvattend boek over een zo essentieel onderdeel van het spoorwegbedrijf. Ten behoeve van dit boek werden tientallen bronnen geraadpleegd, waarvan sommigen op de valreep werden gered uit de prullenmand. Dat de ordner met correspondentie over de afvoer van reizigersmaterieel in 1935 verloren ging, wordt door uw recensent niet als een gemis ervaren.... € 32,00 bij de bekende boekhandel of rechtstreeks te bestellen door overmaking van dit bedrag op bankrekening nummer 14.45.23.787 van Uitgeverij Uquilair o.v.v. "Erfenis". ISBN 90-71513-54-8.

TRANSPRESS

Schmalspurbahnen in Sachsen (E & R. Preusz). Een boek (rijk geïllustreerd) over planning, geschiedenis, aanleg, gebouwen, materieel, locomotieven, baan, stations en lijnen, kortom eigenlijk over alles. Historische foto's hebben de overhand, kleur en zwart wit. De lijnen waar het om gaat zijn: Wilkau-Haszlau-Karlsfeld (dicht 1973), nu ten dele museumlijn, Mügeln-Döbeln (eens met het grootste smalspoorstation van Europa), Zittau-Hermesdorf (dicht 1945), Örschatz-Mügeln (in 1975 dicht, in 1995 heropend als museumlijn), Mosel-Ortmannsdorf (1951 dicht), Potschappel-Nossen (1973 dicht) en ga zo maar door, namelijk nog 14 andere lijnen, meestal gesloten, maar zo niet Zittau-Oybin. Ook is er de museumlijn Wolkenstein-Jöhstadt, Cranzahl-Oberwiesenthal-Freital-Hainsberg. 190 blz. vol wetenswaardigheden voor 19,95 euro. 23,5 X 27 cm. ISBN 3-613-71205-9.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Op **zaterdag 10 juni 2006** organiseren St.Museumbus 1698 en Historisch Streekvervoer Achterhoek (HSA) een interessante excursie met de Leyland Den Oudsten 1698 en DAF Hainje 1363. Vanaf Hoogeveen NS wordt gereden naar Lanting Reizen daar. De deelnemers krijgen van Lanting Reizen de gastvrijheid om oa de ex-Syntus 41/4300 serie te fotograferen. Het tweede bezoek leidt het gezelschap naar Nieuwleusen. In een mooi nieuw onderkomen is daar GEBO Tours gevestigd. Naast de moderne touringcars bezit GEBO Tours sinds kort enkele ex-CFL Volvo B10M Berkhof 12 meter bussen. Tenslotte zijn we van harte welkom bij Connexion vestiging Almelo om daar de mooie rode ambassadors te fotograferen die dan daar mooi zijn opgesteld. Voor aanmelden of informatie voor de opstapplaatsen en de tijden kunt uw terecht bij emailadres d.waaijer@planet.nl (Dennis Waaijer) of op 06-12317270 (Marcel de Bruijn). De prijzen bedragen 15 euro voor donateurs van de 1698 en 1363 en 22 euro voor niet donateurs.

Heden tot 9 september 2006. Expositie over de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij, getiteld "Een halte in de tijd". Museum Het Tramstation in Schipluiden. Openingstijden: zaterdag 14.00-16.00 uur, ná 6 mei ook: woensdag 14.00-16.00. Voor groepen is het museum, na afspraak, buiten de openingstijden toegankelijk. Nadere informatie is verkrijgbaar bij mevrouw J.C. Brik, tel. 015-3808863. Kijk ook: <http://jaar2006.middendelfland.net/schipluiden/eenhalteindetijd.htm>

Heden t/m 2 april 2006 Tentoonstelling "De Blauwe Tram terug in Voorschoten". Kijk ook op: <http://www.blauwetram.nl/>

25 en 26 maart: landelijke modelspoordagen

26 maart 2006: De 750e excursie sinds de oprichting van de NVBS in 1931. Een stoomtrein met onder andere twee originele Rheingoldrijtuigen rijdt van Apeldoorn (ca. 10.45) via Dieren, Arnhem, Geldermalsen, Utrecht naar Apeldoorn (ca. 18.00). Er zullen enkele fotostops plaatsvinden, maar de nadruk ligt op het gezellige samenzijn. Alleen NVBS-leden kunnen meerijsen. Zie www.nvbs.com

29 april 2006: Koninginnedagrit met dieselloc 232 'Russenschreck' van Railion en eersteklas-zitrijtuigen van de SSN vanuit Gouda naar Leusden en Wijster. Onderweg worden enige fotostops georganiseerd. Kijk op www.nvbs.com

6 en 7 mei 2006: stoom in Friesland. Pendelritten met twee stoomlocs van de VSM in Sneek en omgeving. Heenreis vrijdag 5 mei. Zie www.stoominfriesland.nl

13 mei 2006: Concours d'Élégance op de Boulevard te Noordwijk.

19 t/m 21 mei 2006: Dordt in stoom. Kijk op:

<http://www.dordtinstoom.nl/>

25 t/m 28 mei 2006: Stoomtram-Vierdaagse bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Groot historisch thema-

evenement rond de indienststelling van de in 1904 gebouwde stoomtramlocomotief HTM 8 *Ooievaar* bij het Museum. De gehele collectie stoomtrammaterieel en zes stoomlocomotieven, waaronder een speciale gast, komen in actie tussen Hoorn en Medemblik.

27 mei 2006: Stoomrit van Dülmen (D) naar Amsterdam. Tot Oberhausen met loc 01 1066, daarna achter loc 41 360 via Emmerich en Arnhem naar Amsterdam, en terug. Kijk op: <http://www.westfalendampf.de/>

3 juni 2006: Den Haag: Vlaggetjesdag. Tramritten met historische trams als dienstwagens op lijn 11 tussen 10.00 en 18.00 uur. www.hovm.nl

4 en 5 juni 2006: Jubileum Stoomtreindagen ter gelegenheid van 30 jaar Stoom Stichting Nederland te Rotterdam. Met: pendeltreinen tussen Rotterdam CS en SSN museumstoomdepot; pendeltreinen tussen Gouda en SSN museumstoomdepot; diverse gastlocomotieven; grote spoorwegmarkt; diverse kinderattracties. Openingstijden op beide dagen van 10.00 - 17.00 uur. www.stoomstichting.nl

11 juni 2006: 75 jaar NVBS; tramritten in Amsterdam. Kijk op www.nvbs.com

8 en 9 juli 2006: Stoomtreindagen bij de Z.L.S.M. Kijk op

<http://www.miljoenenlijn.nl/>

2 en 3 september 2006: Terug naar Toen bij de V.S.M.

<http://www.stoomtrein.org/>

13, 14 en 15 oktober 2006: RAIL 2006 (weer) in de Brabanthallen te Den Bosch. <http://www.rail.nl/>

14 en 15 oktober 2006: 75 jaar NVBS; Spoorritten in de driehoek Apeldoorn – Zutphen - Dieren (- Arnhem). Kijk op: www.nvbs.com

27 t/m 29 oktober 2006: Eurospoor 2006, Jaarbeurs Utrecht.

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

7, 8 en 9 april 2006: Nieuw "Rode Ster" evenement in Tsjechië. (zie ook bericht in onze januari-editie)

29 april t/m 1 mei 2006: Stoomfestival 2006 bij het Stoomcentrum Maldegem (B). <http://www.stoomcentrum.be/>

6 mei 2006: Jaarlijkse tramparade in Porto.

13 mei 2006: Open dag (10-18 uur) in het museumdepot Saint-Ghislain (B) van Toerisme en Spoor Patrimoine (TSP), 200 meter van het gelijknamige station. <http://www.pfttsp.be/>

20 mei 2006: Jubileumviering 100 jaar Simplontunnel in Brig (CH)

28 mei 2006: ritten met historisch materieel te Oberhausen ter gelegenheid van 10 jaar bus- en tramverkeer naar Sterkrade via de aparte bus-/trambaan langs het winkel- en uitgaanscentrum CentRO.

8 en 9 juli 2006: Weekend van de Trein 2006 bij De Stoomtrein Dendermonde-Puurs (B). <http://www.stoomtrein.be/>

26 augustus 2006 t/m 10 september 2006: Unieke reis naar Moldavië en Oekraïne per eigen trein. Meer info: www.oekraïneanders.nl

3 september 2006: Derde Stoomlocomotieven-feest in het goederenstation van Osnabrück (D).

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typfouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ?

Door middel van deze service wordt u maandelijks via de email geïnformeerd over de verschijning van een nieuwe editie van HOV-RN op internet.

Kijk op www.hov-rn.nl

"Trambestuurders zijn stuurloos, anders waren ze wel buschauffeur geworden, buschauffeurs sporen niet, anders waren zij wel trambestuurder geworden!"

<i>NS Reizigers/NedTrain/NS Financial Services</i>									
diesel locomotieven				Dieselmaterieel					
serie 700	701 – 713			DH1	3101 – 3103				
-	ongenummerde locomotief t.b.v. NedTrain-vestiging Amsterdam Zaanstraat			DM '90	3401 – 3437, 3443-3445				
elektrische locomotieven				Plan U	116, 117, 119, 121, 125, 126, 134, 147, 150, 151, 191 – 195				
serie 1700	1701 – 1734, 1736 – 1781								
serie 1800	1823, 1824, 1826 – 1837, 1839 – 1858								
elektrisch materieel									
Plan T1	502 – 511	Plan V8	841 – 845, 847 – 870	Plan Y SGM-0	2001 – 2015	Plan Z ICM-1	4011 – 4050		
Plan T2	512 – 521	Plan V9	871 – 877, 879 – 888	Plan Y SGM-1	2021 – 2035	Plan Z ICM-2	4051 – 4097		
Plan T3	522 – 524, 526 – 531	Plan V10	889 – 915, 917 – 920, ABk 916	Plan Y SGM-1/2	2880, 2936 – 2979	Plan Z ICM-3	4201 – 4230		
Plan V4	441, 443 – 447, 449 – 458, 460, 461	Plan V11	921 – 935	Plan Y SGM-2	2881 – 2895	Plan Z ICM-4	4232 – 4250, 4444		
Plan V5	463 – 471	Plan V12	936, 937, 939 – 950	SM '90	2101 – 2109				
Plan V6	472 – 480, 482, 483	Plan V13	951 – 958, 960 – 965	ICE 3M	4651 – 4654				
Plan V7	801 – 814, 816 – 840			Thalys PBKA	4331, 4332				
elektrisch en getrokken materieel voor treinstammen									
DDM-1	Bvk: 50 84 26-37 101, 102, 103 – 108, 111 – 115			VIRM-1	ABv6: 380 8301 – 8381				
	Bv(f): 50 84 26-37 413, 416 – 418, 421 – 428, 431 – 438, 441, 470 – 478, 501 – 508, 511, 512, 514, 515				mBv7: 260 8801 – 8847				
	ABv: 50 84 26-37 612 – 618, 621 – 628, 631 – 635			VIRM-2	mBvk 1/2: 290 8663 – 8712				
DDM-2	Bvk: 270 7001 – 7033			VIRM-2	ABv 3/4: 380 8101 – 8125				
	Bv: 280 7201 – 7250, 7508				ABv5: 380 8248 – 8259				
	ABv: 380 7501 – 7507, 7509 – 7533				ABv6: 380 8382 – 8406				
DDM-3	Bvk: 270 7034 – 7079			VIRM-3	mBv7: 260 8848 – 8857				
	Bv: 280 7251 – 7302				mBvk 1/2: 290 8713 – 8754				
	ABv: 280 7534 – 7577				ABv 3/4: 380 8126 – 8146				
mDDM	mABk: 390 7701 – 7750				ABv5: 380 8260 – 8280				
DD-IRM-1	mBvk 1/2: 290 8501 – 8662				ABv6: 380 8407 – 8427				
	ABv 3/4: 380 8001 – 8081				mBv7: 260 8860 – 8880				
	ABv5: 380 8201 – 8247			nabestelling VIRM	4 mBvk (nummerloos)				
getrokken materieel									
ICR-1	A10: 50 84 10-70 351 – 362, 369 – 373, 671 – 675, 682, 686, 687			ICR-4	A10: 50 84 10-70 363 – 368, 374 – 380, 642, 561, 562, 566, 567				
	B10: 50 84 20-70 201 – 223, 225 – 261, 266 – 268, 270, 271				B10: 50 84 20-70 571 – 575, 581 – 585				
	BKD: 50 84 82-70 914, 915, 917, 921 – 924				BKD: 50 84 82-70 001, 954 – 956, 958				
	BD: 50 84 82-70 432 – 439				BF: 29-70 497 – 499				
	BF: 50 84 29-70 437 - 439, 448, 449				SR : 61 84 89-70 003				
	BDs: 50 84 82-77 001 – 022								
ICR-2	A10: 50 84 10-77 301 – 336			ICK	A: 50 84 12-37 001 – 036				
	B10 : 50 84 20-77 101 – 154				B: 50 84 22-37 901 – 996				
ICR-3	A10: 50 84 10-70 481 – 488, 491, 492			Avmz	61 84 19-90 250 – 259				
	B10: 50 84 20-70 401 – 408, 411 – 418, 421, 422, 541 – 550				Dm	51 84 92-70 051			
	BD: 50 84 82-70 971 – 978, 981, 982					WR	61 84 88-70 021 (meetrijtuig), 024 (magazijnwagen Wgm)		
	Bs: 50 84 28-70 101 – 108, 111 – 113								
Terzijde				verhuurd					
serie 1800	1823, 1824, 1826 – 1832, 1838			aan Connexion	DH1		3101, 3102		
Plan U	116, 117, 119, 121, 125, 126, 134, 147, 150, 151, 191 – 195			aan Arriva	DH1	3103			
DM '90	3405								
Plan V	460, 461, ABk 916								
SM '90	2101 – 2109								
VIRM-1	mBv7: 260 8817, 8820, 8822, 8824, 8829, 8830, 8832, 8833, 8839								
	ABv5: 380 8824, 8225, 8226, 8827, 8828, 8829, 8233, 8234, 8235								
VIRM	mBvk: 4 nummerloze mBvk-rijtuigen								
ICR-1	B10: 50 84 20-70 256								
DDM-1	Bvk: 50 84 26-37 101, 102								
ICK	A: 50 84 12-37 005, 006, 011, 013, 015 – 017, 019, 021 – 024, 031, 032, 034								
	B: 50 84 22-37 902, 908 - 910, 912, 914 – 919, 924, 928, 929, 932, 935, 937, 939 – 942, 944 – 949, 954, 958, 959 – 961, 968, 971, 973, 977, 980 – 984, 986, 988, 989, 992 – 995								
	BD : 50 84 82-37 051 - 053, 055, 057, 061 – 064, 068								
Avmz	61 84 19-90 250 – 259								
Dm	51 84 92-70 051								
Euro Express Trein Charter				Syntus					
getrokken materieel				dieselmaterieel					
Bcvmh	61 84 05-70 111 – 129, 61 8405-90 101 – 110			LINT 41	21 – 30, 32 – 45				
Bcm	51 84 05-70 001, 002, 004, 005, 007, 008, 010 – 012, 014, 016 – 018, 021			DM '90	50 - 58				

AB30	61 84 06-70 416 – 420		
MU	61 84 06-70 615 – 619	Arriva	
Mu	61 84 06-70 622	dieselmaterieel	
WR	61 84 08-70 016 – 018	DH1	3104 - 3119
WR	61 84 08-70 020, 023, 025	DH2	3201 - 3231
Dm	51 84 09-90 056, 057	DM '90	3446 - 3449
Dm	51 84 09-70 054		
DD	65 84 09-70 004 – 006, 008, 012 – 014, 017, 018, 020, 022, 025, 030, 039, 043, 044, 046, 047		
Railion Nederland			
diesellocomotieven		elektrisch materieel	
serie 200	303, 324, 350	Plan mP	3024, 3027, 3029, 3030, 3033, 3034
serie 600	644, 647, 648, 654, 658, 660, 663, 673, 676, 678, 686	terzijde	
serie 2200	2225, 2278, 2368	serie 1600	1605, 1607, 1608, 1610, 1614, 1617, 1620, 1622, 1625
serie 6400	6401 – 6520	Verhuurd	
BR 204	204 366, 399, 492, 616, 626	aan Corus Arnhem	310
BR 232	232 109, 201, 241, 283, 906 – 906, 908, 909	aan NedTrain	647, 673
class 66	266 452, 453	aan ProRail	3024, 3029, 3033, 3034
-	1-6, 7	t.b.v. hobbyvereniging Beverwijk	
-	P9903	serie 600	644, 654, 678
elektrische locomotieven		serie 2200	2225, 2278, 2368
serie 1600	1601 – 1622, 1625		
ACTS		ERS Railways	
elektrische locomotieven		diesellocomotieven	
serie 1200	1251,1252,1254,1255	Mak1206	1201, 1202
diesellocomotieven		Class 66	6601 - 6613
class 58	5811, 5812, 5814		
class 66	ER9		
serie 6700	6701 - 6703, 6705		
Mak 1206	7101 - 7103		
-	6003 - 6005		
Rotterdam Rail Feeding		BAM NBM	
diesellocomotieven		diesellocomotieven	
-	RFF1 - RFF5 (ex NS 600)	-	Mosi 27
-	662 (pluklok)		
Strukton Railinfra		Eurailscout	
diesellocomotieven		elektrisch materieel	
	D36, D38	motormeetrijtuigen	UFM120, UFM160, UST02
ex NS 600	300609, 300640, 300650	Plan mP	Jules
ex NS 2200	302270, 302282, 302328	Ultrasoon	UST96
	Herma (O&K), Tiny (O&K), Ravot 2	meetrijtuig	EM-SAT
	Mosi 29	getrokken materieel	
		Plan D	voormalig meetrijtuig NS Technisch Onderzoek (CTO)
Corus		Volker Stevin	
diesellocomotieven		diesellocomotieven	
DH-locs	406, 410, 411, 458, 461, 462, 471, 474, 820 - 825	Alstom 203.1	203-1, 203-2, 203-3
DE-locs	901 - 909, 990, 992, 994 - 996, 998	MaK	208
		Henschel	209
		-	Mosi 28
Herik Rail		Spitzke	
		diesellocomotieven	
		Alstom 203.1	V100-SP-004 - 006
getrokken materieel			
Abm	51 80 03-70 106		
Bm	51 80 02-70 110		
WR	61 84 88-70 022, 026		
Rail4Chem Benelux			
diesellocomotieven			
Class 66	PB01, PB02, PB05, PB17, 66.020		
MaK1206	1201, 1203, 1204		
MaK2000BB	2002 - 2004		