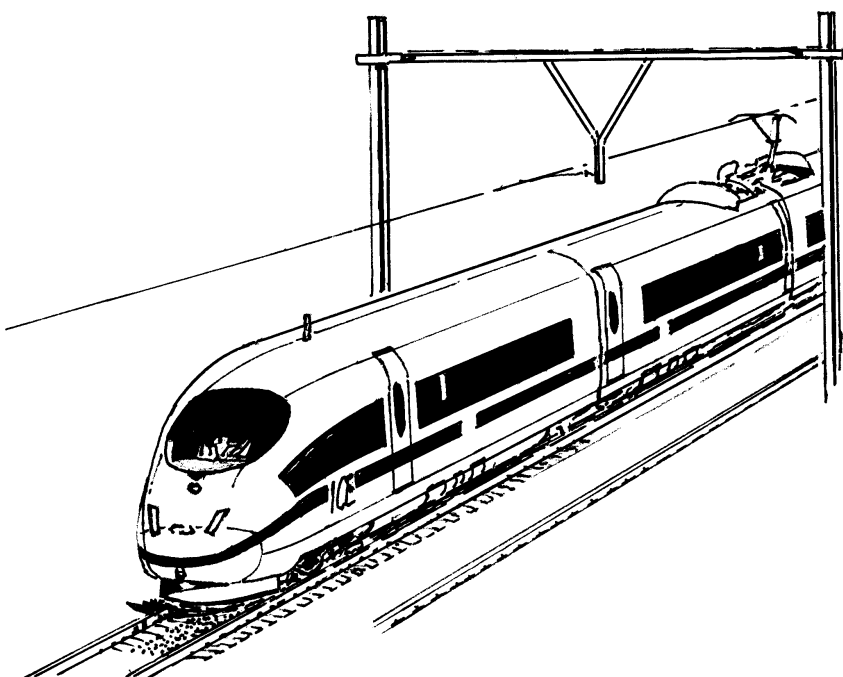
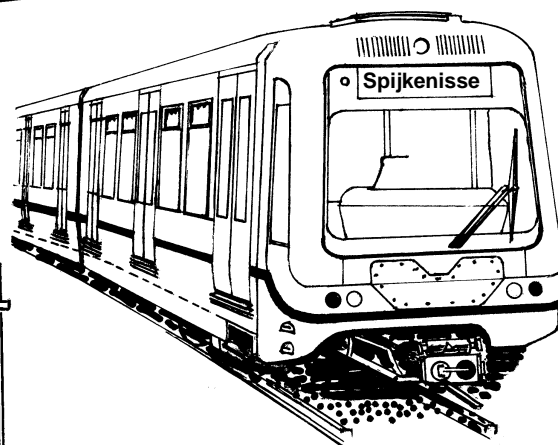
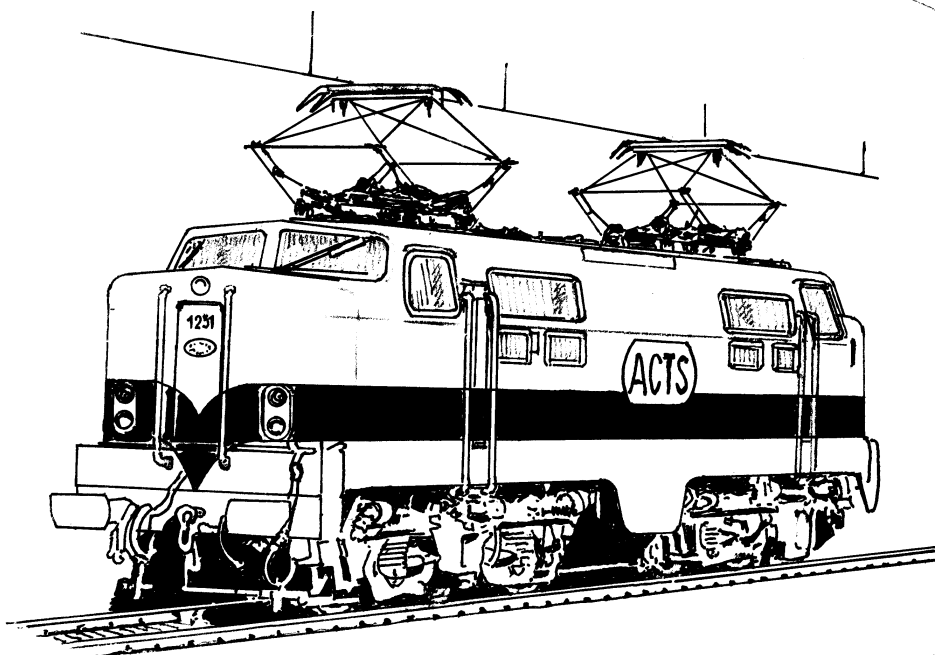
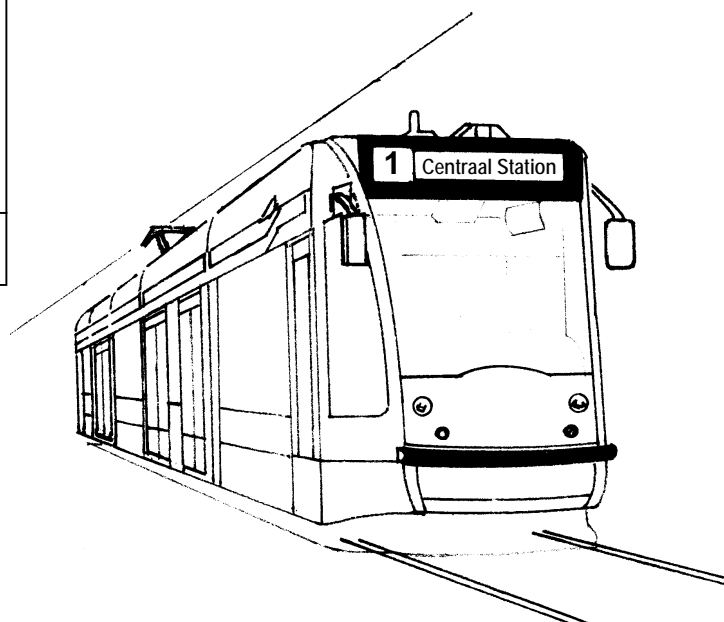


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 570 – juni 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 6 (570)
JUN I 2 0 0 6

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van de
Stichting Tram-museum en Rail-
vervoer 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

REDACTEUREN:

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, Gerard de Gier,
Franc van Loevezijn, Theo Neutelings,
Eric Sallevelt, 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 schriftelijke
toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

Verhaal over boete voor Canadese oorlogsveteraan blijkt niet waar

In de media en de binnen- en buitenlandse publieke opinie ontstond vorige maand veel beroering toen in een ingezonden brief in NRC Handelsblad van 08-05 beschreven werd hoe een Canadese oorlogsveteraan beboet werd omdat hij met een kaartje naar Haarlem in de trein naar Arnhem aangetroffen werd. Het voorval werd aangegrepen om het nieuwe boetebeleid van NS fel te bekritisieren. De ingezonden brief en de daarop volgende kritiek zal derhalve de vakbonden niet onwelgevallig zijn geweest. Die komen van een koude kermis thuis, nu is gebleken dat het voorval door de brieveschrijver verzonnen is. Daarmee staat niet alleen de kwaliteitskrant van Nederland – die op 15-06 wéér een ingezonden brief van een NS-reiziger publiceerde, waarop zelfs door Aad Veenman werd gereageerd – in z'n hemd, maar ook de critici van het boetebeleid en de mensen die de Nederlanders intolerantie verweten. NRC Handelsblad onderscheidt zich met het ruim baan verlenen aan zuurpruimen die kennelijk niet naar de klantenservice van NS durven schrijven, niet meer van de 'bedrukte wc-rollen' Spits, Metro en De Telegraaf.

Schone bussen

Nederland voldoet maar met moeite aan zijn verplichtingen uit het Kyoto-verdrag en andere afspraken en voorschriften inzake de vermindering van schadelijke uitstoot. Naast CO2 en NOX speelt daarbij ook fijn stof een rol. Daarom worden steeds zwaardere eisen gesteld aan de emissie van wegvoertuigen, waarbij de autobus via het concessiesysteem een gemakkelijk doelwit is. Terwijl de nieuwbouw voor 2006 de Euro 5 norm gaat halen staat de nog kritischer Euro 6 norm alweer voor de deur, en ook de EEV-criteria (Enhanced environmental friendly vehicle) komen er aan.

Omdat de waterstofreactie nog verre van operationeel is blijft het busvervoer voornamelijk op fossiele brandstof aangewezen, en sommige concessieverlenende autoriteiten gaan zo ver niet alleen de gewenste emissienorm voor te schrijven, doch het gebruik van aardgas verplicht te stellen. Maar omdat een aardgasbus in aanschaf aanzienlijk duurder is dan een dieselbus, en bovendien een Euro 5 diesel met deeltjesfilter al schoner is dan een aardgasbus – en bovendien beter trekt – bepleit Mobis, een organisatie waarin het busvervoer is vertegenwoordigd, dat autoriteiten geen alternatieve brandstoffen of aandrijfsystemen voorschrijven, maar volstaan met de bepalen van de gewenste emissienorm. De busbedrijven en de industrie zijn mans genoeg om deze normen te halen, en de subsidies die regionale overheden kunnen krijgen voor het verbeteren van de emissiekwaliiteit zo effectief mogelijk te besteden.

Volgens Mobis loopt de ontwikkeling richting Euro 6 via conventionele dieselbrandstof; andere brandstoffen brengen aanzienlijke meerkosten met zich voor aanschaf, onderhoud, opleidingen en infrastructuur en dat moet allemaal in een veel te korte concessieperiode worden terugverdiend. Maar omdat de beschikbaarheid van aardolie in de komende tijd wel eens sterk zou kunnen teruglopen zijn er ook bewegingen gaande richting ethanol en dimethylether, waarmee in Zweden wordt geëxperimenteerd door Scania resp. Volvo. Onwillekeurig gaan de gedachten terug naar de patatbus die in Rotterdam gereden heeft op biodiesel, waarbij de reiziger zonder bezwaar zijn schone zakdoek voor de uitlaat kon houden – zo hij daar al behoefte aan had – maar bij thuiskomst wel werd verondersteld een frittenkraam te hebben bezocht. De bussen schenen het ook niet al te best te doen, en toen is de zaak maar weer terugverbouwd.

De pers stelt dat Nederland ver achter loopt met biobrandstoffen en zelfs gaat het binnen afzienbare tijd verplicht worden de fossiele brandstof te mengen met een scheutje bio-ethanol, dat dan wel buiten de werking van de warenwet moet worden gebracht, om accijnstechnisch niet onbetaalbaar te worden. Motoren zijn ook niet zo maar geschikt voor dergelijke brandstoffen, wat weer hoge aanpassingskosten met zich brengt. Bovendien schijnt bij de productie van biodiesel nogal wat CO2 vrij te komen, wat aan het positief effect bij de uitlaat weer afbreuk doet. Voorlopig schijnt de landbouwlobby nogal veel invloed uit te oefenen op de subsidieverlening voor biobrandstof, maar eerst zullen modernere productieprocessen een schoner resultaat moeten opleveren.

Gesmeerd gaat het ook nog niet met de hybride technologie, terwijl Mercedes-Benz toch al in 1969 de OE 302 introduceerde. De hybride RET X97 werd bij het bedrijf als onbruikbaar beschouwd, doch schijnt het na aanpassing door E-traction beter te doen en ook bij de hybride Phileas zijn tekenen van verbetering waarneembaar, al zal er nog een hoop gesleuteld moeten worden.

Kortom: we zijn er nog lang niet. Een absoluut schoon voertuig kan waarschijnlijk alleen met elektrische tractie worden bereikt, waarbij de keuze is tussen energieopwekking in een centrale – die ook absoluut schoon moet zijn – of in het voertuig met brandstofcellen of waterstofcombustie. Laat ondanks de nog optredende onvolkomenheden echter duidelijk zijn dat alle serieuze pogingen te komen tot een schone bus ondersteuning verdienen.

AMSTERDAM

Tramparade N.V.B.S.

Op zondag 11 juni jl. hield de jarige NVBS een tramparade tussen 10.00 en 15.00 uur op het traject Surinameplein en Station Sloterdijk.

Op deze zeer zonnige en warme zondag werden veertien trams ingezet die met een vijf-minutenfrequentie reden. Ingezet werden trams van rond 1930 (oprichting van de NVBS) en 2006 (trams tijdens het 75-jarig bestaan van de vereniging). De volgende wagens werden ingezet:

- Dw 1: GVB 401 - 1916
- Dw 2: RET Citadis 2034
- Dw 3: HTM 830 - 756
- Dw 4: Hannover 181 - 1023
- Dw 5: GVB 465 - 600
- Dw 6: Arnhem GETA 76
- Dw 7: GVB Combino's 2091 - 2003
- Dw 8: HTM PCC 1024
- Dw 9: RET 522 - 1020
- Dw 10: GVB 533 - 987
- Dw 11: Kopenhagen KS 575 - 1578
- Dw 12: Brussel MIVB 5008
- Dw 13: Dusseldorf Rheinbahn 2202
- Dw 14: Wenen 4143 - 1628

Over het algemeen is het feest, mede door het goede weer en de inzet van een groep van rond 100 vrijwilligers zeer goed verlopen. Twee kleine verstoringen zorgden voor wat oponthoud, t.w. een wagen van lijn 12 die op de Adm. De Ruijterweg bij de Bos en Lommerweg (richting Amstelstation) onder een afsluiter vast kwam te staan en de GETA 76 die op Station Sloterdijk met een vastgeslagen rem kwam te staan.

Dat er aan zo'n dag zeer veel werk vooraf gaat moge duidelijk zijn. Het meeste werk zat hem in het opknappen van de Haagse PCC 1024 door medewerkers van de museumtramlijn te Amsterdam. In een hoog tempo werd de wagen door hen zowel technisch (de wagen had geen motoren meer) als uiterlijk weer voor de dienst geschikt gemaakt. Naast deze drempel was er ook nog een bestuurlijke drempel te nemen en door halsstarrigheid was de inzet van de wagen op deze zondag nog bijna mis gegaan. Maar uiteindelijk kon de wagen toch op de baan verschijnen.

De inzet van allerlei vreemde wagens had natuurlijk ook tot gevolg dat er diverse trams uit den vreemde moesten komen. Hiervoor moesten er diverse transporten plaatsvinden.

Reeds op 22 mei ging de Weense 5290 tijdelijk op transport naar het trammuseum in Wehmingen bij Hannover en werd vandaar op 23 mei de 181 naar Amsterdam gebracht. Op 30 mei volgde bijwagen 1023.

Op 5 juni kwamen vanuit Skjoldenaesholm in Denemarken de KS 575 en 1578 naar de Hoofdwerkplaats Tram in Diemen, op 7 juni kwamen de RET 522 en 1020 aan bij de museumtramlijn en op 8 juni arriveerde in de HWR in Diemen de Brussel 5008, de Rheinbahn 2202 en de RET 2034. Vervolgens arriveerde op 9 juni aan de museumtramlijn de HTM 830 en 756 vanuit Rotterdam en als laatste kwam op zaterdag 10 juni de GETA 76 uit Arnhem per trailer bij de museumtramlijn aan. Ook ging GVB 465 voor het afdraaien van de wielen nog even heen en weer naar de slijpkuil van Connexion in Nieuwegein.

Om te controleren of ook alles wel op de route zou passen werden er twee proefritten gehouden:

Op woensdagavond 7 juni vanuit remise Havenstraat met Hannover Ustra 181, Wenen 4143 (smalle sleepbeugel), GVB 465 (sleepwagen) en HTM 816 (plaatsvervanger HTM 830).

In de nacht van vrijdag 9 op zaterdag 10 juni vertrokken na einde dienst vanuit de HWT in Diemen de Rheinbahn 2202, RET Citadis 2034, Brussel 5008, Kopenhagen 575 + 1578 en GVB 401 (sleepwagen) waarbij op het Surinameplein ook nog PCC 1024 aansloot. Pas rond 6.00 uur rukten de wagens weer in naar de HWT in Diemen.

Veel werk vooraf is verzet door medewerkers (lees vrijwilligers) van de NVBS, de Museumtramlijn, het AOM en het GVB. Veel dank is verschuldigd aan de ploeg medewerkers van de Museumtramlijn die PCC 1024 hebben klaargestoomd voor het feest (ondanks alle tegenwerking), de indelers van de Museumtramlijn en het AOM, de bestuursleden van de NVBS en organisator Frits van der Gragt, die naarmate het feest naderde steeds meer slapeloze nachten kreeg.

Nadat het feest in de stad had plaatsgevonden keerden de meeste trams terug naar respectievelijk de HTW (Rheinbahn 2202, MIVB 5008, RET 2034) en Museumtramlijn (de rest). Nog tot 21.00 uur reden de Hannover 181, Kopenhagen 575, GVB 401, HTM 830, RET 522 en GETA 76 op de museumtramlijn, die helaas alleen kon pendelen op het traject Haarlemmermeerstation - Jollenpad. Ook hier was door een stroomstoring aan het begin van de avond nog enige tijd geen tramverkeer mogelijk.

Mede door het zeer fraaie zomerweer was het een geslaagd tramfeest.

Zomerdienst 2006

Met de start van de zomerdienst 2006 ging er in een groot deel van Amsterdam een nieuw lijnnet van start. Dit had vooral gevolgen in West, Zuid en Zuidoost. Vele buslijnen en één tramlijn verdwenen en andere, nieuwe, lijnen namen trajecten over. Dit alles in het kader van de nieuwe concessie van het GVB van drie tot maximaal zes jaar. De opdrachtgever, het ROA, wilde daarbij dat het lijnnet transparanter werd met meer direct op het centrum en de knooppunten (meestal stations) gerichte tram- en buslijnen die daarbij een gestrekte vorm moesten krijgen met een hogere frequentie. De veel bekritiseerde rechttrekkingen van de lijnen 18 en 21 zijn daar een voorbeeld van. De wijkverbindende lijnen moesten daarbij inleveren op het gebied van frequenties en lijntjes in industriegebieden of zeer weinig gebruikte bus- en tramlijnen moesten daarbij het veld ruimen (zoals 29,228,229,235,248 en de MOVER-lijnen). Volgens het GVB is het personeel dat hierdoor vrijkwam gebruikt om de andere lijnen te versterken in frequenties.

Ook hebben diverse lijnen hun capaciteit zien teruglopen; zo verdwenen de gelede bussen op de lijnen 15 en 19, die daarbij weliswaar frequenter gingen rijden doch hun passagierscapaciteit toch zagen teruglopen.

Vooraf de op het CS en centrum gerichte lijnen zagen de frequentie verhoogd worden.

De metro zag een fikse frequentieverhoging tussen de spitzen waarbij op maandag t/m vrijdag van een 15 naar een 10 minutendienst werd gegaan. Daarentegen bleef de frequentie op zondag een kwartierdienst, terwijl ook daar een 10-minutendienst was gepland. Een verbetering is ook dat in de avonduren op alle tramlijnen en veel buslijnen de 20-minutendienst heeft plaatsgemaakt voor een kwartierdienst. Een van de eisen uit het Programma van Eisen van het ROA.

Zondag 28 mei begon de zomerdienst met het nieuwe lijnnet en zonder hogevloerbussen. In het Programma van Eisen van het ROA staat dat het GVB vanaf 1 januari 2007 alleen nog lagevloerbussen mag inzetten doch het GVB besloot dit reeds vanaf 29 mei te doen met als gevolg dat de laatste vier standaardbussen 416,430,431 en 434 aan de kant gingen alsmede de gelede bussen 471/495, 500/504 en 545/555. Voor de gelede bussen was er echter nog een

week uitstel omdat deze wagens nog op lijn 53P moesten rijden.

Al snel was duidelijk dat het GVB het met 167 standaardbussen (101/267) en 55 gelede bussen (446/469 en 556/585) niet zou redden. Reden waarom er 8 standaard laagvloerbussen bij Connexion werden gehuurd, die vanuit garage West worden ingezet op de 230-lijnen alsmede lijn 48. Inmiddels zijn de wagens in het wit en blauw beplakt en voorzien van het GVB-logo. Daarnaast rijden er nu op diverse Westlijnen rode Sernetbussen. Ook is er een tekort aan gelede bussen waardoor op de lijnen 18, 21 en 33 al regelmatig standaardbussen zijn gesignaleerd die ook regelmatig op dagdiensten rijden.

Minder vlotjes verloopt het ook met de informatievoorziening aan de passagiers. Over de verspreiding van de GVB-krant valt weinig te klagen en ook zijn er voldoende lijnfolders met de dienstregeling per lijn. Vreemd genoeg ontbreken de lijnen 30, 31, 36, 192, 195 en 247 in het assortiment. Wat ook ontbreekt is vaak de juiste informatie op de haltes. Op een groot aantal haltebusbussen staan nog de oude lijnnummers vermeld en in de informatiepanelen zijn meestal wel de juiste tabellen opgehangen maar ontbreekt het streekvervoer ineens. Ook komt het regelmatig voor dat in de abri's de vertrektijden hangen van de tegenovergestelde richting. En ook de volgorde van de lijnnummers geeft zo nu en dan een verkeerd beeld.

Gelijktijdig met de nieuwe dienstregeling is ook de eindpunt-aanduiding op een aantal tram- en buslijnen aangepast. Zo rijdt lijn 13 nu naar het Lambertus Zeilplein in plaats van Geuzenveld en heeft bij lijn 17 Osdorp Dijkgraafplein plaatsgemaakt voor alleen Dijkgraafplein.

Ook de nodige infrastructuur is nog niet gereed. Op de nieuwe routes van een aantal buslijnen bestaat de halte slechts uit een langs het trottoir geplaatste paal. Vooral de aanpassing door de stadsdelen gaat op de bekende ambtelijke (lees: trage) wijze.

In de metro zijn nieuwe routestrips opgehangen met daarop ook alle aansluitende tram- en buslijnen van het nieuwe lijnennet. Voorts zouden bij tram, bus en metro ook de haltes in het vervolg weer omgeroepen worden met de lijnen waarop kan worden overstapt maar daar is tot nu toe nog niets van te merken.

De nieuwe zomerdienstregeling kende een ongekend groot aantal lijnwijzigingen en het valt te begrijpen dat nog niet alles op tijd klaar was. Het is wel te hopen dat in de komende weken het GVB de zaken alsnog rechtrekt zodat reizigers niet op het verkeerde been worden gezet.

Inmiddels is de nieuwe lijnennetkaart verschenen die verkrijgbaar is bij de verkooppunten en het rijdend personeel. Daarnaast verscheen er een nieuwe toeristenfolder en een nieuwe nachtbusfolder.

Eerste indrukken nieuwe lijnvoering en zomerdienst

De nieuwe zomerdienst ging vooral gepaard met een groot aantal lijnwijzigingen, met name bij de bus.

Na de vele klachten die naar buiten kwamen toen de nieuwe lijnvoering bekend werd gemaakt blijken de problemen met de lijnvoering in de praktijk mee te vallen. Reizigers moeten nog wennen aan de nieuwe routes doch dit blijkt in de meeste gevallen niet al te veel problemen op te leveren.

Veel meer klachten zijn er over de capaciteit van het materieel bij de bus. De omstelling van een aantal buslijnen op standards in plaats van gelede leverde op een aantal lijnen, met name 15, 19 en 37 problemen op. Dit terwijl op deze lijnen wel de frequentie werd verhoogd. Op lijn 15 bleek de nood het hoogst en was het op een aantal tijdstippen zodanig druk dat er mensen op de halte moesten achterblijven en het tot vechtpartijen kwam. Daarom werd op dinsdag 6 juni op lijn 15 begonnen met het weer in gebruik nemen van

gelede bussen, hetgeen uiteraard gepaard ging met de inzet van oude volvo-geledes die inmiddels ook weer op de lijnen 18 en 21 zijn verschenen.

Ook op de lijnen 19 en 37 is de situatie zorgelijk en wordt vooral veroorzaakt door het hoge scholierengebruik en het winkel- (19) en marktbezoek (37).

Een heel ander probleem is de communicatie naar de reiziger toe. In het voortraject was een aantal zaken goed geregeld maar ook ging er veel mis. Zo zijn er nog altijd geen lijnfolders met dienstregeling van de lijnen 30, 31, 36, 192, 195 en 247 verkrijgbaar.

Zorgelijk is ook de informatie op de haltes. Op vrijwel alle haltes waar ook het streekvervoer rijdt ontbreken de vertrekstaten van de streeklijnen. Voorts hangen op een aantal haltes de vertrekstaten van de haltes in de tegenovergestelde richting en hangen de lijnnummers vaak niet in de juiste volgorde.

Ook op een aantal kubussen ontbreken de juiste gegevens en vaak is een kleiner lettertype gebruikt dan dat toe nu toe gebruikelijk was, hetgeen voor veel mensen leidt tot onleesbaarheid.

Faliekant mis ging het met de informatie over de indeling van de busstations; zowel op het CS, Amstel-station, Station Bijlmer en Station Zuid werd een aantal bushaltes verplaatst, waarbij er op geen enkele wijze vooraf informatie is verschaft aan de reizigers.

Station Bijlmer

Wie in Zuidoost komt ziet inmiddels het nieuwe Station Bijlmer fier boven de bebouwing uitsteken. Met een grote kap over alle sporen moet het een grootstedelijk station worden met 6 sporen tbv. de treinen en 2 sporen voor de metro. Het gehele station is overkapt en krijgt op de begane grond een grote stationshal alsmede een nieuw busstation waarbij ook de bussen onder de sporen komen te staan. Opening van het nieuwe station zal plaatsvinden in 2007. Binnenkort zal de metro in het nieuwe station zijn eigen middenperron krijgen met daarnaast aan beide zijden twee perrons van de NS met aan iedere zijde drie sporen.

Het station zal, mede door de komst van de Utrechtboog, in 2007 de meeste taken van het huidige station Duivendrecht overnemen. Dit station zal dan flink in belangrijkheid inboeten.

In het nieuwe lijnennet van de buslijnen in Zuidoost is het station al een knooppunt met eind/beginhalte voor de buslijnen 44, 45, 47, 49, 102, 120, 126, 175, 244 en 300 alsmede de passerende lijn 158.

Door de komst van dit nieuwe station is het afgelopen voorjaar het busstation Duivendrecht alvast opgeruimd en is heeft plaatsgemaakt voor een nieuwe parkeerplaats met betaald parkeren.

Chipkaart (zie ook bij Rotterdam)

Binnenkort start het GVB met driehonderd personen die op de metro de chipkaart gaan testen. Alle metro- en sneltramstations zijn inmiddels voorzien van kaartverkoopautomaten, chipkaartlezers en waardelezers.

In de metrostations is meestal een poortje beschikbaar voor de chipkaart. Alleen op de Amstelveenlijn en in de gecombineerde NS-stations Amstelstation en Duivendrecht (en voorlopig nog Station Bijlmer) zijn geen poortjes aanwezig. In een eerder stadium werd de test alleen uitgevoerd door GVB-personeel. Met de driehonderd proefpersonen wil men nu op grotere schaal de apparatuur testen. Nog altijd heeft het GVB (en de gemeente Amsterdam) voor ogen begin 2007 op de metro te kunnen starten met een afgesloten regime.

Het ziet er echter niet naar uit dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het GVB ontheffing wil verlenen om naast de

strippenkaart alleen in de metro met een afwijkend tarief en systeem te gaan werken.

Het kan best zo eens zijn dat de chipkaart wel wordt ingevoerd bij de metro maar dat daarnaast ook nog altijd de stippenkaart moet worden geaccepteerd.

Zuivere koffie ?

Afgelopen week werd in de gemeenteraad gesproken over de koffie die daklozen willen verkopen in de metrostations en op de pont. U heeft al eerder kunnen lezen dat het GVB hier tegen is in verband met grote kans op morsen en de lege bekertjes die achterblijven op de perrons en in de voeren vaartuigen en voor veel vuil zorgen. Ook de nieuwe wethouder voor het GVB, mevrouw Carolien Gehrels heeft zich tegen de verkoop van koffie verklaard doch heeft op aandringen van de meeste raadsleden beloofd nog eens met het GVB en de organisatie van de daklozen om tafel te gaan zitten. Ze liet echter bij voorbaat al blijken dat de kans op de verkoop van koffie in de GVB voertuigen en ruimtes niet groot is.

Dienstuitvoering Metro/sneltram

Wat minder is het nog altijd met het materieel. In de nieuwe dienstregeling rijdt lijn 50 weer uitsluitend met CAF-stellen en lijn 53/54 met metrostellen. Vooral op lijn 50, waar de dw's met vier stellen niet meer voorkomen, komt het regelmatig voor dat in de spitsuren enkele dw's maar uit 2 gekoppelde CAF-stellen bestaan. Op de lijnen 53 en 54 wordt uitsluitend met twee gekoppelde stellen per dw. gereden.

Voor de dienst op de lijnen zijn nu benodigd:

Metromaterieel (lijn 53/54): 28 van de 44 metrostellen.

BN-materieel (lijn 51): 22 van de 25 BN-stellen + 4 CAF-stellen.

CAF-materieel (lijn 50): 30 van de 33 CAF-stellen.

Stroomstoring

Op 11 juni kwam de remise Havenstraat om 19.00 uur stroomloos te staan (naar later bleek door kortsluiting in een brandmelder). Herstel van de stroomvoorziening door het NUON duurde tot 20.30 uur waarna de lange rij trams die nog buiten stond (tot aan de Amstelveenseweg/Zeilstraat) kon inrukken. Daar ook de museumtramlijn op de stroomvoorziening van remise Havenstraat is aangesloten lag ook hier op deze speciale dag het tramverkeer stil.

Infrastructuur

Op 2 mei is stadsdeel Oud-West begonnen met het verwijderen van de tramrails op de brug tussen de Kwakersstraat en het Kwakersplein. De rails leiden naar de voormalige remise Tollensstraat. In het begin van dit jaar werden de tramrails omwille van fietsers die in de rails vast kwamen te zitten al dichtgeteerd. De spoorverwijdering, renovatie van de brug en de herinrichting duren tot 15 september.

Noord/Zuidlijn

Afgelopen weken was de Noord/Zuidlijn weer enkele malen in het nieuws in zowel positieve als negatieve zin. In positieve zin door de open dag van de bouw die werd gehouden op het Stationsplein waarbij gekeken kon worden naar de bouw van het metrostation van de nieuwe lijn alsmede naar de bouw van het busstation, de liften in het NS-deel en de bouw van een hotel. Op dinsdag 6 juni werd het eerste caisson van de metrotunnel dat bestemd is voor de tunnel onder het IJ verplaatst van Sixhaven (bouwdok) naar de tijdelijke opslag in de Suezhaven. In de loop van de dag volgde een tweede deel en in 2009 worden ze weer teruggebracht en dan op hun definitieve plaats aangebracht. Het stadsbestuur wilde met genodigden deze tocht bekijken vanaf het gebouw van de Kamer van Koophandel, maar het transport was toen

al op weg naar de Suezhaven en de bestuurders en genodigden hadden het nakijken.

In mindere zin was er sprake over de bouw van de parkeergarage onder het metrostation Rokin. Deze is altijd bedoeld geweest voor de bewoners van het Rokin en zou gepaard gaan met het verdwijnen van parkeerplaatsen aan de oppervlakte. Inmiddels ruikt de gemeente Amsterdam geld en wil de parkeergarage nu gaan gebruiken voor bezoekers aan de stad. Uiteraard zijn diverse politieke partijen hier fel tegen omdat men het autoverkeer in het centrum wil beperken en nu juist de Noord/Zuidlijn als een snel alternatief voor de auto ziet.

Inmiddels blijken de kosten voor Amsterdam nogmaals met € 14,7 miljoen te moeten worden verhoogd waardoor de bijdrage van de gemeente Amsterdam inmiddels is gestegen tot € 408 miljoen, daar waar in 2002 nog een bedrag van € 203 miljoen op de rekening stond.

Tot slot was er nog de damwandbreuk in het werk in Noord waardoor er water kwam te staan op de Nieuwe Leeuwarderweg en waarbij ook water de IJ-tunnel inliep hetgeen tot vertraging van het verkeer, inclusief het busverkeer leidde. Dit duurde van 8 t/m 11 juni waarbij de Nieuwe Leeuwarderweg slechts beperkt beschikbaar was. Voorts werd gedurende twee nachten de IJ-tunnel afgesloten voor alle verkeer met uitzondering van de lijnbussen zodat het openbaar vervoer ongestoord doorgang kon vinden.

Materieeltoestand

Het aantal buiten dienst staande wagens is momenteel beperkt. Er staan momenteel 11 wagens bij Siemens in Krefeld. Doordat er momenteel weer vrij veel 12G-wagens beschikbaar zijn is de inzet van 11G-wagens en Combino's op lijn 16 en 24 momenteel beperkt. Wel kwamen er in Lek afgelopen week 10 blokkendozen opgelegd te staan tijdens de zomerdienst.

Materieel tram

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2002, 2004, 2006, 2007, 2009, 2020, 2028, 2047, 2057, 2132, 2204.

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

Een aantal wagens dat terugkwam uit Krefeld werden voorzien van het nieuwe GVB-logo. Ook bleef een aantal wagens met het oude logo rondrijden (zonder toevoeging GVB) terwijl er ook nog altijd een aantal wagens geheel zonder logo's rijdt.

Metro/sneltram

De 83 wordt thans in de HWR in de nieuwe kleuren wit en blauw geschilderd en geplakt. In de kleuren wit/blauw rijden inmiddels de CAF-stellen 78,79,81,84 en 90. Alle metrostellen 1/44 werden aan de binnenzijde op de koppen voorzien van nieuwe wagnummers. Het betreft hier een dikker type (in het zwart) dan voorheen werd gebruikt.

Museumtramlijn

Na de grote tramparade op 11 juni blijft het Kopenhagense tramstel nog enige tijd bij de Museumtramlijn.

Zoals reeds elders gemeld kon op 11 juni niet worden doorgereden naar Bovenkerk. Planning voor de heropening van de gehele lijn is nog altijd half juli. Tot die tijd blijft de exploitatie van de Museumtramlijn beperkt tot een 20-minutendienst van 11.00 tot 17.00 uur met drie dienstwagens op het traject Haarlemmermeerstation - Jollenpad. De prijs van een dagkaart bedraagt € 1,00. (reductietarief € 0,50).

Het Haagse tramstel 830 + 756 dat in Rotterdam verbleef gaat van de museumtramlijn naar het trammuseum in Wehmingen bij Hannover waarheen ook het Ustrastel 181 + 1023 zal terugkeren. De Weense bijwagen 5290 keert dan weer terug naar Amsterdam.

Bezoek de brandstofcelbus op 22 juni om 10:00 uur

Er rijden drie brandstofcelbussen op de lijnen 32 en 38 in Amsterdam Noord. Bijzonder is dat deze bussen geen schadelijke uitlaatgassen produceren en door de elektromotor maken ze bovendien minder geluid. De brandstofcelbussen gebruiken waterstof als energiebron en de brandstofcellen zetten deze waterstof om in elektrische energie. U kunt de brandstofcelbus tegenkomen als u met één van de lijnen in Amsterdam Noord meerijdt.

Wilt u zo'n brandstofcelbus eens van dichtbij bekijken? Wilt u weten hoe het precies werkt? Wilt u de tankinstallatie bezichtigen? Dan kan dat ook. U bent van harte welkom op op 22 juni om 10:00 uur. U kunt zich aanmelden door een emailbericht te sturen naar communicatie@gvb.nl onder vermelding van 'bezoek brandstofcelbus'. Vergeet niet te vermelden met hoeveel personen u wenst te komen. U ontvangt van het GVB een bevestiging en een routebeschrijving per e-mail.

ROTTERDAM

Problemen rond invoering chipkaart *(zie ook bij Amsterdam)*

De nieuwe toegangspoorten op de metrostations hebben veel te lijden van vandalisme. De poortjes worden regelmatig uit hun scharnier geschopt of op andere manieren beschadigd, zoals bijvoorbeeld door het stoppen van visitekaartjes in de gleuf. Hierdoor ontstaan er allerlei storingen en beschadigingen. Er hangen wel camera's op de stations die vandalen moeten registreren, maar "het blijft moeilijk om iemand met een capuchon te achterhalen", aldus een woordvoester van de RET. Verder worden er momenteel afspraken met de Officier van Justitie gemaakt om de schade te verhalen op de daders of hun ouders.

Overigens is de OV-chipkaart nog niet echt doorgebroken als betaalmiddel in het openbaar vervoer. Momenteel maken zo'n 40.000 reizigers gebruik van de chipkaart, dat alleen in de Rotterdamse metro en op een aantal buslijnen van Connexxion bruikbaar is. Tegen het einde van het jaar, als ook tram en bus van de RET met de chipkaart toegankelijk worden, zal het aantal gebruikers naar verwachting 800.000 bedragen. Ondanks de dwingende eis van de Stadsregio Rotterdam dat de invoering van de chipkaart niet tot prijsverhoging mag lijden, blijkt dat vele reizigers met een chipkaart de indruk hebben dat de kaart toch duurder is dan de strippenkaart. Consumentenorganisaties zoals bijvoorbeeld ROVER, ANWB en de Consumentenbond willen de invoering van de kaart nog wat uitstellen omdat veel te veel zaken nog onduidelijk zijn. Uit onderzoek van de organisaties blijkt dat de kaart nog niet kan rekenen op de noodzakelijke acceptatie van de reiziger. Men acht de schaal van deze proef te beperkt omdat men de kaart bijvoorbeeld nog niet kan gebruiken voor gecombineerde ritten met zowel trein, metro, tram en bus. ROVER becijferde dat sommige ritten in Rotterdam 60 eurocent duurder worden. Wanneer je wilt dat mensen een nieuw betaalmiddel accepteren, moet je niet direct de prijzen verhogen, dat heeft de introductie van de Euro wel bewezen.

Volgens de vervoerders is de OV-chipkaart na jaren van voorbereiding gebruiksklaar. RET en Connexxion lieten een onderzoek uitvoeren door het NIPO en daarin gaf 75 procent van de ondervraagden de chipkaart een voldoende: gemiddeld 6,4. Eind mei kreeg men vanuit de Tweede Kamer groen licht. Alhoewel men niet de illusie heeft dat de introductie probleemloos zal verlopen, vinden de fracties uitsluitend onnodig.

Minister Peijs van Verkeer heeft begin juni besloten dat de strippenkaart tot 1 januari 2009 gebruikt kan worden.

Bieding (offerte) 2007/2008

Medio mei leverden de RET en Connexxion de bieding voor de concessie van 2007/2008 in bij de Stadsregio Rotterdam. Vervolgens worden de voorstellen besproken met de gemeenten en de organisaties van reizigers in het openbaar vervoer. Daarna besluit de stadsregio of de plannen kunnen worden uitgevoerd. De voorstellen zijn gebaseerd op het Programma van Eisen voor het openbaar vervoer, dat de stadsregio begin dit jaar vaststelde. Het Programma van Eisen is gericht op een hoogwaardig, klantvriendelijk en samenhangend openbaar vervoer netwerk. Met de plannen van RET en Connexxion kan, na de uitbreidingen in 2006 (o.a. meer ritten op tramlijn 25 en een nieuw busnet in Capelle a/d IJssel), een volgende stap gezet worden in de verbetering van het openbaar vervoer.

De RET wil nu op alle tramlijnen overdag van 7.00 tot 19.00 uur een tien-minutendienst uitvoeren. In de avonden gaat de metro vaker rijden: overal ten minste vier keer per uur en op de drukste trajecten acht keer per uur. Ook in de plaatsen rond Rotterdam gaat het openbaar vervoer vaker rijden. Volgens het voorstel van Connexxion gaan er meer bussen rijden naar Maassluis, Krimpen a/d IJssel, Ridderkerk en Barendrecht. Ook komt er een nieuwe lijn naar de nieuwbouw in Berkel en Bergschenhoek, die op station Rodenrijs aansluit op RandstadRail. Ook andere aansluitingen, bijvoorbeeld van trein op metro, worden verbeterd.

De vervoersplannen bevatten ook enkele voorstellen voor andere routes. Zo wil men de tramlijnen 20 en 25 laten doorrijden naar Schiebroek. In Schiebroek keren daarmee de moderne Citadis-trams terug en ook gaat de tram hier dan vaker rijden: op werkdagen de hele dag om de vijf minuten. Lijn 5 zou dan verdwijnen omdat het gedeelte vanaf het Centraal Station tot het Willemsplein dan kan worden bediend door lijn 7. Deze laatste lijn wil men tussen Kralingen en het Centraal Station een snellere route geven. Lijn 7 gaat dan weer rijden via de Boezemweg en Goudsesingel. Over het opnieuw in dienst stellen van tramlijn 9 wordt echter weer met geen woord gerept, hetgeen zou betekenen dat op het traject Boezemstraat, Pijperstraat en Crooswijksestraat geen tram meer zou rijden. Verder wil men de tram terug in het Kleiwegkwartier (nu rijdt hier tijdelijk lijn 4) en mogelijk gaat lijn 8 dan weer rijden over het traject Kleiweg - Spangen, hetgeen zou betekenen dat de oude route van lijn 6 in ere wordt hersteld. Het eindpunt Oostplein komt hiermee dan te vervallen. Mogelijk een mooie gelegenheid om hier een begin- en eindhalte voor de Toeristische tramlijn 10 te creëren. Het zou tevens mooi aansluiten bij het Openbaar Vervoer Museum in de metrohal van het Oostplein. Bij de bus wil men buslijn 38 of een nieuwe buslijn 46 vanaf Crooswijk via Station Blaak en het Erasmus Medisch Centrum naar Charlois laten rijden. Na de invoering van de BOB-bus in het weekend in 2006, wil men deze per 2007 ook laten rijden in de andere nachten van de week. Er wordt dan 7 dagen per week, 24 uur per dag openbaar vervoer geboden. De nieuwe diensten zouden moeten ingaan per 10 december 2006.

Nieuwe trams

De RET heeft definitief besloten om 53 nieuwe trams aan te schaffen. Dit is nodig om het huidige wagenpark te versterken, maar ook omdat er enkele uitbreidingen op stapel staan: de lus Schiedam-Centrum, de Spalandtak en de lus Keizerswaard. Ook wordt dan rekening gehouden met de toekomstige Ridderkerk-lijn en de verlenging van lijn 2 naar de Beverwaard. Geïnteresseerde bedrijven kunnen het bestek al aanvragen. Na de zomer wordt de openbare Europese aanbesteding officieel uitgeschreven. Nog dit jaar wordt vervolgens een definitieve opdracht verstrekt en achttien maanden daarna moet de eerste tram worden afgeleverd.

Dit zal nog vóór 2009 moeten zijn. Het gaat om een aanbesteding met optie tot verlenging. Dat houdt in dat op een later tijdstip dan de eerste opdrachtverstrekking nog kan worden beslist of men nog 15 of 30 exemplaren méér wil bestellen dan 53.

De nieuwe trams moeten een lage vloer of semi-lage vloer hebben. Dit betekent dat vrijwel alle 'oude'halteplaatsen in de hele stad aangepast moeten worden, voor zover mogelijk. Men wil een tram met een bewezen concept, dus trams die elders al jaren probleemloos rijden. De trams moeten overal kunnen rijden in de stad, dus ook op de 'oude'lijnen. Verder worden de trams 30 meter lang en 2.40 meter breed. De Stadsregio heeft ook gevraagd na te denken over tweerichtingsmaterieel, maar de RET heeft de voorkeur voor eenrichtingsmaterieel omdat het gehele tramnet hierop is ingericht.

TramPluslijn Ridderkerk

De gemeente Ridderkerk heeft de inwoners huis-aan-huis een folder bezorgd met daarin vijf varianten over het mogelijke tracé voor de Ridderkerklijn. Op 8 en 10 juni waren er inspraakdagen in het gemeentehuis, waarbij de voor- en tegenstanders hun ideeën of klachten konden inbrengen. Tot 26 juni mogen de bewoners zich mengen in de discussie over het mogelijke tracé. Het tracé gaat lopen van de Groeninx van Zoelenlaan in Rotterdam waar lijn 23 linksaf rijdt de Beverwaard en vervolgens rechtdoor de Rotterdamseweg in Ridderkerk op.

De vijf varianten vanaf de Rotterdamseweg zijn:

1. via Ridderkerk – West: Rotterdamseweg – Populierenlaan – Burg. de Zeeuwstraat – Vondellaan – Vlietlaan (rechts)
Mogelijke aftakking: vanaf de Burg. de Zeeuwstraat – Jhr van Karnebeekweg – Burg. de Gaaij Fortmanstraat – Jan Luykenstraat – Vondellaan – Vlietlaan (rechts)
2. via Centrum – Zuidzijde: Rotterdamseweg – dwars over sportcomplex RVVH – Koninginneweg – Jhr van Karnebeekweg – Frans Halsstraat – Burg. de Gaaij Fortmanstraat – Jan Luykenstraat – Vondellaan – Vlietlaan (rechts)
3. via Centrum: Rotterdamseweg – Kievitsweg – Sportlaan – Koninginneweg – Klaas Katerstraat – Willem Dreesstraat – Schoutstraat – achter de Molensteeg langs – oversteek Donkerslootweg – Vlietlaan (links)
1^e aftakking: vanaf de Kievitsweg – dwars achter de Benedenrijweg – Hovvstraat – Koninginneweg – verder zoals eerder genoemd traject
2^e aftakking: vanaf de Molensteeg – Donkerslootweg oversteken stukje Hakterrein – achter de Middenmolendijk langs – aansluiting aan de Vlietlaan bij skatebaan ter hoogte sporthal Drievliet
4. via Centrum – Oostzijde: Rotterdamseweg – Noorderweg – achter Westmolendijk langs – oversteek Donkerslootweg – Vlietlaan (links)
aftakking: na oversteek Donkerslootweg – gedeelte Hakterrein achter de Middenmolendijk aansluiting door dijk middenin dwars door de dijk ? Op de Vlietlaan (links).
5. via Rotterdamseweg: alleen via de Rotterdamseweg

Problemen stroomvoorziening remise Hilledijk

In de remise Hilledijk zijn al enige tijd problemen met de stroomvoorziening als teveel trams tegelijkertijd uitrukken. Hierdoor valt regelmatig de spanning weg en kan er geen enkele tram meer uitrukken. De trams moeten dan opnieuw opstarten, hetgeen tot vertragingen leidt. Het is echter moeilijk om een afweging te maken om één en ander op te lossen. Aan de ene kant wil men niet te veel geld investeren in een oplossing, omdat de remise Hilledijk in 2009 gesloten wordt en aan de andere kant komen de problemen de uit-

voering van de exploitatie niet ten goede. De afdeling Onderhoud Infra kwam vervolgens met een oplossing. Momenteel maken de trams gebruik van één elektriciteitsgroep en het plan is nu om de trams over twee elektriciteitsgroepen te verdelen. Men hoopt hiermee op korte termijn het probleem te kunnen oplossen.

Infrastructuur en exploitatie

Medio mei werd de railverbinding op de Stadhoudersweg bij de kruising Statenweg weer hersteld. In verband met de bouw van het Station Blijdorp van RandstadRail werd de verbinding hier enige tijd geleden verbroken. Of er ook weer een tramverbinding komt is niet bekend.

Bij de kruising aan het einde van de Groeninx van Zoelenlaan waar lijn 23 linksaf slaat de Beverwaard in, is een nieuwe halte geplaatst. Er is hier een grote parkeermogelijkheid gekomen, die door automobilisten gebruikt kan worden tijdens voetbalwedstrijden of evenementen in Feijenoord Stadion. De extra trams onder lijnnummer 29 rijden nu vanaf het Centraal Station, maar ook vanaf de Beverwaard naar de Kuip. Op 3 juni gebeurde dit voor de eerste keer voor de voetbalwedstrijd Nederland – Australië. Er werd die dag gereden met 18 wagens, waaronder een aantal Citadis-rijtuigen.

Op 28 mei werd lijn 8 tijdens het Dunya-festival op het traject Pelgrimstraat – Centraal Station versterkt met lijn 18.

In verband met een braderie op de Beijerlandse laan reden de lijnen 20 en 25 op 3 juni vanaf aanvang dienst tot ca. 20.00 uur via de Randweg – Hilleliet – Putselaan - 2^e Roestraat-eigen route v.v.

Op 5 juni was de finish van de Roparun op de Coolsingel. De Coolsingel was tussen het Hofplein en de Aert van Nesstraat de gehele dag afgesloten voor alle verkeer. Het traject Schiedamsedijk – Coolsingel - Van Oldenbarneveltstraat was afgesloten tot 20.00 uur. Lijn 7 reed niet via de Poortstraat naar het CS maar via het Weena en daarna terug via het Delftseplein – Poortstraat - Weena en Hofplein. Lijn 8 vanaf het Kruisplein via Mauritsweg – Eendrachtsweg – Westzeedijk - eigen route v.v. De lijnen 20 en 25 reden niet verder dan het Wilhelminaplein. Lijn 21 vanaf het Oostplein via Goudsesingel - Pompenburg en Hofplein v.v. Lijn 23 vanaf de Beverwaard tot het Wilhelminaplein en vervolgens Erasmusbrug – Vasteland – Scheepdimmerslaan - route lijn 5 naar het Willemsplein - route lijn 5 tot de Mauritsweg en linksaf West-Kruiskade - eigen route v.v. Buslijn 48 reed via de Blaak – Mariniersweg – Goudsesingel – Pompenburg - Hofplein v.v.

Op 10 juni reed lijn 5 in verband met de Volvo Ocean Race vanaf 20.00 uur niet verder dan de Eendrachtsweg en vervolgens Westzeedijk - Droogleever Fortuynplein v.v.

Materieel

Metro/sneltram: Sneltramrijtuig 5416 kwam in mei weer in dienst na herstel. Als proef werden in de cabine wand, de afscheiding tussen de bestuurderscabine en het reizigerscompartiment, twee ruiten geplaatst. Deze zijn beplakt met folie dat aan de reizigerszijde spiegelt en zorgt in de cabine voor een verdonkerde weergave van het reizigerscompartiment. De proef, die gebeurt in opdracht van de Stadsregio, vindt plaats in het kader van het nieuw aan te schaffen metromaterieel voor RandstadRail.

Tram: De inbouw van de chipapparatuur in de trams die in mei van start zou gaan en waarbij trambestuurders van de Stichting RoMeO zouden zorgen voor de overbrenging van de 50 rijtuigen van de 700 serie en ongeveer 10 rijtuigen van de 800 serie van en naar de remises Kralingen, Hilledijk en Hillegersberg, is vertraagd. Volgens plan gaat dit nu gebeuren vanaf medio juni. De inbouw vindt plaats in de remise Hillegersberg. De voorgenomen overbrenging van twee

wagens per keer is ook gewijzigd. Op werkdagen wordt er nu één rijtuig per avond heen en weer gebracht, op zaterdag zijn dit er twee.

Eind mei bracht een delegatie vanuit de stad Galati in Roemenië een bezoek aan de RET in verband met de aankoop van vijftien gelede ZGT- rijtuigen van de 800-serie. Na een selectie van de beste wagens uit de buitendienst staande trams, werd op 30 mei het contract voor de aankoop getekend.

Op 8 juni werden het HTM-stel 830+756 en het Citadis-rijtuig 2034 vanaf de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg in Rotterdam overgebracht naar Amsterdam, op 9 juni gevolgd door het tramstel 522+1020 van RoMeO. Deze wagens reden mee tijdens het tramfestival in Amsterdam op zondag 11 juni 2006 ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum van de NVBS.

In de Centrale Werkplaats voor herstel de 710 en 719. Museumrijtuig 556 staat bij de schilder, terwijl ook Schindler nr. 15 hier binnen staat. In de remise Kralingen staat nr. 849 na de aanrijding met nr. 719 buiten dienst. In remise Hilledijk staan de 2032, 2033 en 2037 al enige tijd buiten dienst. Werkwagen 2605 is in deze remise in gebruik als rangeerwagen voor Citadis-rijtuigen. Het rijtuig is hiervoor voorzien van een aangepaste koppeling. Op de Linker Maasoever rijden momenteel de volgende "hoge" 800'en: 830, 843, 847 en 848. Ook de 834 en 840 zijn hier nog gesignaleerd. De wagens rijden voornamelijk op lijn 2. De overige hoge en lage 800-endie nog in dienst zijn, rijden op de Rechter Maasoever.

Nieuws per datum

Rectificatie: De botsing op het Weena met de motorrijtuigen 719 en 849 was niet op 12 juni maar op 12 mei 2006.

11/05: Om 17.25 uur kwam een metrotrein op station Marconiplein met een noodstop tot stilstand, gevolgd door een steekvlam. Een beginnend brandje werd met een poederblusser door RET-personeel geblust voordat de brandweer arriveerde. Er ontstond veel rookontwikkeling en het station moest worden ontruimd. De dienst werd stilgelegd tussen de stations Coolhaven en Schiedam Centrum. Passagiers maakten gebruik van de tramlijnen 4, 8, 21 en 23. De oorzaak zou bij de motorgenerator gezocht moeten worden.

12/05: Om 13.15 uur verspeelde mr. 729 van lijn 8 de pantograaf op de Schiedamseweg ter hoogte van de Gijsinglaan. Mr. 729 had in Spangen gestremd gestaan achter een fout geparkeerde vrachtwagen en was buitendienst onderweg richting Oostplein. De lijnen 4 en 8 reden geruime tijd via de Mathenesserdijk-brug en laan.

17/05: 's-Ochtends vroeg raakte een personenauto te water in de Westersingel bij de Mauritsweg. De bestuurder en drie inzittenden konden zelf uit het water komen en bleven ongedeerd. Uit een blaastest bleek dat de chauffeur onder invloed was van alcohol. Nadat om 9.15 uur de stroom van de bovenleiding was gehaald, kon de auto uit de singel worden getakeld. Tot 11.15 uur werden de lijnen 4, 5, 7, 8, 20 en 25 omgeleid. Lijn 4 reed via Heemraadsplein – Mathenesserlaan – Claes de Vrieselaan – Middellandstraat en West – Kruiskade v.v., lijn 5 via Vasteland – Schiedamsedijk – Colosingel – Hofplein – Weena – en CS, lijn 8 reed via de Colosingel, maar reed in de richting Spangen niet via CS en de lijnen 20 en 25 reden een rondje CS – Weena en Poortstraat in plaats van het rondje Centrum.

22/05: 7.15 – 8.30 uur. Lijn 4-726 derailleurde op het wissel Crooswijksestraat/Linker Rottekade. Het rijtuig was uitrukend onderweg van remise Kralingen naar de Kleiweg. Lijn 7 werd omgeleid via de Boezemweg – Goudsesingel v.v.

D E N H A A G

Werkzaamheden

Al jarenlang vinden er in Den Haag omvangrijke werkzaamheden plaats aan de infrastructuur. De afgelopen jaren hebben wij daar al veel over geschreven. De meeste werkzaamheden betreffen het aanpassen van de infrastructuur voor RandstadRail.

Op het huidige stadsnet zijn nog enkele trajecten van RandstadRail die nog aangepast moeten worden of waar men begonnen is. Wij geven een overzicht:

Op dit moment is men druk bezig op de Loosduinseweg tussen de De La Reyweg en het Westeinde Ziekenhuis. Het gaat hier niet altijd om spoorvernieuwing omdat grote delen de afgelopen jaren al vernieuwd zijn. Op het traject tussen de De La Reyweg en de Monstersestraat zijn de ronde afwerkingen tussen het tramspoor en de berm door ruimere afwerkingen vervangen. De kruising bij de Monstersestraat is het afgelopen jaar geheel vervangen. Het traject van lijn 2 na de halte Monstersestraat tot halverwege de Lijnbaan zal de komende maanden geheel vernieuwd worden. De gehele kruising bij de Noordwest Buitensingel zal in het weekend van 21, 22 en 23 juli in een keer vervangen worden. In dat weekend rijden de lijnen 2 en 3 een andere route.

Vanaf dat moment zal ook de halte Loosduinseweg van tramlijn 3 definitief worden opgeheven.

Op dit moment wordt er gewerkt op het traject van tramlijn 3 op de Laan van Meerdervoort tussen het De Savornin Lohmanplein en de Aaltje Noorderwierstraat. Zoals wij al eerder schreven komen er op dit traject 2 middenhaltes.

Vanaf maandag 28 augustus wordt in 10 weken tijd het resterende traject van tramlijn 3 in Loosduinen gereconstrueerd. De rails en haltes worden aangepast en de keerlus op het Arnold Spoelplein zal dan verdwijnen. Tijdens deze werkzaamheden zal een vervangende busdienst worden ingezet. Tramlijn 3 gaat vanaf dat moment vanaf Bohemen via een alternatieve route naar het Centraal Station gaan rijden omdat RandstadRail lijn 4 vanaf dat moment door de tramtunnel gaat rijden. Deze tijdelijke situatie duurt tot 10 december. Vanaf dat moment rijdt RandstadRail lijn 3 de complete nieuwe route naar Zoetermeer en zullen er geen GTL's meer op tramlijn 3 rijden.

Op de Apeldoornselaan wordt binnenkort een aanvang gemaakt met het leggen van de resterende sporen. De parkeergarage is bijna gereed en onlangs werden de bovenleidingmasten geplaatst. Vanaf het moment dat de verbinding tussen de huidige tramsporen van tramlijn 2 en tramlijn 6 zijn gelegd kunnen de nieuwe voertuigen naar het centrum van Den Haag rijden.

In het weekeinde 20 en 21 mei reed tramlijn 6 wederom niet verder dan het Castricumplein. Op het tramloze gedeelte reden pendelbussen welke bij deze gelegenheid ook langs de ingang van het Leyenburg Ziekenhuis reden. Tussen de Benschoplaan en de Escamplaan werd het spoor richting centrum verwijderd en iets verlegd.

Later dit jaar zal er begonnen worden met de aanleg van een nieuwe keerlus.

In dit tramloze weekend was er ook een bijzonder voertuig te zien tussen de halte Zuidwoldepad en de Dedemsvaartweg. De firma "AH Vrij groenverzorging BV" bleek te beschikken over een blauwe zuigwagen op spoorwielen. Het grind tussen de tramsporen werd opgezogen en per truck naar 's Gravenmade gebracht. Daar werd het grind gewassen en geschikt gemaakt voor hergebruik. De zuigwagen mocht zich verheugen op veel belangstelling uit de buurt.

Nieuwe trajecten

De verlenging van tramlijn 16 is nog steeds een zaak van aanpassingen aan de infrastructuur. Er is nog geen meter nieuw spoor gelegd. De Dedemsvaartweg tussen de Melis Stokelaan en de Erasmusweg heeft sinds kort een prachtige nieuw aangelegde rijstrook voor het wegverkeer. Naar het zich laat aanzien zal het niet lang meer duren voordat de eerste nieuwe railsecties zullen verschijnen.

Vorige maand schreven wij dat de primeur van de eerste nieuwe spoorsecties van tramlijn 19 mogelijk vanaf de brug over de A13 richting de aansluiting van tramlijn 15 bij Ypenburg zou zijn. Deze voorspelling blijkt nu niet helemaal juist te zijn want onlangs zijn de eerste sporen van tramlijn 19 gelegd op de Laan van Nootdorp tussen tramlijn 15 bij Nootdorp en station Ypenburg.

Remise Zichtenburg

Nadat lange tijd de activiteiten voor de bouw van een nieuwe werkplaats stil hadden gelegen werd er eind mei een begin gemaakt met de nieuwbouw van de werkplaats en de kantoorruimte bij remise Zichtenburg. Deze nieuwbouw wordt voor een groot deel gerealiseerd met betonnen segmenten. In een paar dagen tijd waren er al flinke vorderingen waar te nemen. Aan de voorzijde zijn inmiddels ook nieuwe schuifdeuren geplaatst. Volgens planning moet de nieuwe werkplaats medio oktober worden opgeleverd.

Korte berichten

Op woensdagmiddag 31 mei 2006 kwam een bestelauto in botsing met de 3122 van lijn 10. Op de kruising van de Johan de Wittlaan met het Rooseveltplantsoen werd het bestelwagentje geramd door de tram. De twee inzittenden van de bestelauto konden op eigen kracht de auto verlaten en zijn met onbekend letsel naar het ziekenhuis gebracht. De auto is was compleet total loss en zelfs de tram had zware schade aan de A-bak.

Een dag ervoor, op dinsdag 30 mei 2006, kwam de 3104 van lijn 9 op de kruising Nieuwe Parklaan en de Kapelweg in botsing met een personenauto. Ook deze auto was total loss.

Op vrijdag 19 mei 2006 zorgde een omgevallen boom aan het eind van de middag bij het Stuyvesantplein voor de nodige problemen voor de lijnen 2, 3 en 6. Na het doorschakelen van de bovenleidingspanning konden de lijnen 2, 3 en 6 aan de zijde van de Laan van NOI weer op gang komen. Lijn 6 bleef nog een paar uur omrijden via de route van lijn 2. Op het tramloze gedeelte werden bussen ingezet.

Materieel tram

De 3056 heeft begin mei 2006 een schilderbeurt gekregen. In mei 2006 zijn de 3054 t/m 3060, 3062 t/m 3066, 3070 en 3100 t/m 3103 voorzien van een airco-installatie.

Half mei is de 3001 voorzien van een extra fotocel ter beveiliging van de deurpartijen 2 t/m 5. Doordat de 3000-en nu ook voorzien zijn van zwenk- en schuifdeuren gaan kindervagens makkelijker naar binnen en worden deze wagens vaak over de al aanwezige fotocellen heen getild. Met het plaatsen van een extra fotocel moet het voortijdig sluiten van de deuren worden voorkomen. Het lijkt waarschijnlijk dat de rest van de serie 3000 (behalve de 3055) ook voorzien gaan worden van extra fotocellen.

Museum (diversen)

Vanwege het NVBS jubileum feest "75 jaar samen op het spoor" werd in Amsterdam de Haagse PCC 1024 in recordtempo geschikt gemaakt om deel te nemen aan deze manifestatie. Er was maanden keihard gewerkt om dit voor elkaar te krijgen en een woord van waardering is hier zeker op zijn plaats. De PCC ziet er prachtig uit en is gerestaureerd in

de staat van buiten dienststelling. Behalve de 1024 zijn van de eerste serie de PCC 1022 van het Haags Openbaar Vervoer Museum en de 1006 (Bombardier Brugge) bewaard gebleven. Deze drie PCC's zijn dus nu allen in goede staat.

Op 23 mei 2006 werd de gerestaureerde Union-motorwagen HTM 2 (oorspronkelijk de GTr72 uit Amsterdam) door de Haagse burgemeester Deetman officieel in dienst gesteld bij het TS depot op het remiseterrein Scheveningen. Daarmee kwam een glansrijk eind aan een restauratie die 20 jaar duurde. Voor deze gelegenheid was ook de tweeramer 164 uit het HOVM aanwezig. Na afloop werd een rit gemaakt via de route van lijn 1 naar Plein 1813 en via het Noorderstrand weer terug.

Op zaterdag 27 mei 2006 werd voorafgaand aan de jaarlijkse donateurvergadering van het HOVM een rit gehouden met de 164, 810+769, H41, 1101 en 1210. Bij het Kerkplein werd de HTM 2 geconfronteerd met de trams van het HOVM. Aansluitend werd er onder leiding van de HTM 2 een rit gemaakt naar het Statenkwartier en Scheveningen Noorderstrand. De HTM 2 reed na afloop naar het Haags Openbaar Vervoer Museum alwaar de tram door de Tramweg Stichting in bruikleen werd gegeven. In 2004 was de HTM 2 overigens de laatste tram die door de Grote Marktstraat reed, al was het toen nog niet op eigen kracht.

Op 3 juni 2006 was het weer Vlaggetjesdag. Traditiegetrouw reden er op tramlijn 11 museumtrams tussen de reguliere diensten. Op lijn 11 reden de 215, 265, 810, 1101 en 1165. De Tramweg Stichting reed een drietal ritten vanaf Scheveningen naar Voorburg met de A327+B37+C32.

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

(zie ook onder Spoorwegen Binnenland)

Infrastructuur

De tunnelboormachine van RandstadRail, Pandora, boort zich momenteel op 20 meter diepte een weg onder Rotterdam-Blijdorp. In november begon de aanleg van de 2,4 kilometer lange spoortunnel naast het Sint Franciscus Gasthuis even ten noorden van de A 20. Inmiddels is ruim een kilometer afgelegd. Uiteindelijk zal de spoortunnel eindigen bij de Conradstraat bij het Centraal Station. Als de boormachine eenmaal daar bovengronds komt zal het 650.000 kilo wegende gevaarte uit elkaar worden gehaald en weer naar de beginlocatie worden vervoerd. Daar begint dan het boren van de tweede tunnelbuis.

De laatste weken wordt er hard gewerkt aan de ombouw van de Zoetermeerlijn naar RR-lijn. Helaas loopt het niet zo snel als gepland en loopt men nu zo'n kilometer achter... Het rechterspoor vanuit Leidschendam naar Zoetermeer is geheel vernieuwd en klaar tot vlak voor Centrum West. Grote delen van het buitenste spoor van de lus zijn verwijderd en de oude vuile ballast wordt, zij het langzaam, verwijderd. Reden van de vertraging is het apparaat wat de ballast opscheept en zeeft. Dit heeft veel defecten en kan het vele puin niet aan.

Het perron van Voorweg is weg. Van het gedeelte waar de trams gaan stoppen heeft men van de oude perronwanden het bovenste gedeelte afgezaagd waardoor dus de oude wanden hergebruikt gaan worden. Hetzelfde heeft men ook bij Centrum West gedaan.

De locs die worden ingezet zijn de RRF5 met nieuwe railstaven (zgn. Longrailtrein) & de RRF16 met nieuwe dwarsliggers en vuile ballast trein.

Materieel

Vier rjtuigen van de serie RET 5261 – 5271 waren eind mei aangepast voor RandstadRail. Eind juni moeten de overige rjtuigen gereed zijn. Op 3 juni vond de officiële overdracht

van de rijkstrossen naar RandstadRail plaats. In de nacht van 6 op 7 juni werden de rijkstrossen 5268 en 5269 overgebracht van de Waalhaven naar de Nedtrain-werkplaats in Leidschendam.

Tot nu toe zijn 13 RandstadRail voertuigen van de serie 4000 afgeleverd in de Haagse regio.

RandstadRail-voertuigen in Zoetermeer

Op woensdag 24 mei 2006 werd op De Werf achter remise Zichtenburg de 4004 opgeladen op een vrachtwagen van de firma van der Vlist. De tram werd vervolgens naar de wijk Oosterheem in Zoetermeer vervoerd. Om de tram op het viaduct te krijgen was een speciale kooiconstructie gemaakt. De vrachtwagen werd tegen deze speciale 'kooi' aangereiden en vervolgens werd de tram met een lier de kooi ingetrokken. Na het vastzetten werd de kooi door 2 grote kraanwagens naar boven getild. Op het talud werd de tram het spoor op getrokken. Op maandag 29 mei 2006 vond de eerste proefrit plaats. Op 14 juni werd in de vroege ochtend ook de 4002 naar Zoetermeer Oosterheem overgebracht. Een paar uur later volgde de 4011. Op 15 juni ging de 4008 ook die kant op, dezelfde dag gevolgd door de 4001.

Voertuig	Aankomst	Bijzonderheid
4001	16-05-2006	ZBG – Vanuit Wildenrath, op 15-06-2006 overgebracht naar Zoetermeer.
4002	01-03-2006	ZBG – Presentatie op 02-03-2006 – Op 14-06-2006 overgebracht naar Zoetermeer
4003	18-05-2006	ZBG – Vanuit Wildenrath
4004	31-03-2006	ZBG - Reed op 19-04-2006 de allereerste proef-avondrit - Op 24-05-2006 overgebracht naar Zoetermeer
4005	05-04-2006	ZBG
4006	13-04-2006	LB - Aflevering Savornin Lohmanplein
4007	27-04-2006	ZBG
4008	04-05-2006	ZBG, op 15-6-2006 overgebracht naar Zoetermeer.
4009	12-05-2006	ZBG
4010	23-05-2006	ZBG
4011	31-05-2006	ZBG – Op 14-06-2006 overgebracht naar Zoetermeer
4012	08-06-2006	ZBG
4013	14-06-2006	ZBG

Eerste passagiers RandstadRail

Via de website van de HTM was een wedstrijd uitgeschreven voor RandstadRail. Deelnemers moesten drie multiple choice vragen over RandstadRail beantwoorden en een slagzin afmaken. Ruim 550 bezoekers aan de website vulden de prijsvraag in. Uit de juiste inzendingen trok HTM 80 prijswinnaars.

De prijswinnaars werden op 7 juni 2006 om 20.00 uur in de railvestiging Zichtenburg aan de Meppelweg in Den Haag welkom geheten. Na een uitgebreide koffietafel en kennismaking met de nieuwe voertuigen vertrokken de prijswinnaars met 2 voertuigen voor een rit naar het Castricumplein en weer terug. Voor deze rit werden de 4007 en de 4008 gebruikt. De beide Haagse redacteuren van HOV-RN, die ook tot de prijswinnaars behoorden, konden dan ook zelf constateren dat de rijkstrossen van de nieuwe voertuigen door het publiek goed beoordeeld werden.

Wist u dat

- de 4004 in Oosterheem regelmatig heen en weer rijdt over het nieuwe viaduct?
- deze tram niet de eerste tram in Zoetermeer is en ook niet de tweede maar de zesde?
- de eerste trams in Zoetermeer in 1992 reden tijdens de Floriade?

- het hier om twee motorwagens en twee bijwagens ging?
- de vijfde tram nog steeds in Zoetermeer staat aan de andere kant van de A12?
- het hier om de Rotterdamse 1602 gaat die nu bij de firma Ricas staat?
- dit jaar ook in Madurodam een RandstadRail-lijntje in gebruik wordt genomen?
- en dat dit trammetje al klaar staat in de werkplaats van Madurodam om uit te rukken?

BUSNIEUWS NEDERLAND

AMSTERDAM GVBA

Om alle diensten met lagevloerbussen te kunnen rijden – en de laatste B10M/G dus definitief terzijde te stellen, nadat uit 472 en 488 nog een nieuwe 472 ontstaan is – zijn er acht bussen type B96 van Connexxion gehuurd; in elk geval 1200,1203,1204,1206,1207,1208 en 1210. Daarnaast zijn er tien bussen minder nodig op het Sternet, die dus ook beschikbaar komen. (en)

BBA

Waar in het vorige nummer 1013 genoemd werd is 3013 bedoeld. De reeksen 3000 en 4000 zijn bij de BBA bestemd voor stadsbussen. De provincie heeft de BBA verzocht (of gesommeerd, hoe gaat dat eigenlijk in de huidige verhoudingen ?) de interliners 6601-6608, die een zilvergrijze of witte uitmontering hebben de interlinerkleur te geven (en/adv)

CONNEXION

De staat is voornemens de aandelen te veilen in een zgn."controlled auction", waarbij aantal noch identiteit van de bieders bekend worden gemaakt. Men kan bieden op het geheel of op een iets beperkter pakket, in welk geval de staat een minderheidsbelang houdt. Blijkens stickers op de bussen bestaat het bedrijf 125 jaar; de redactie houdt het er op dat bedoeld wordt op verre voorganger NZHSTM Haarlem-Leiden, die in 1881 de dienst aanving.

Hoewel er steeds sprake was van 84 aardgasbussen is als 85e ook de 3684 geleverd; iemand heeft zeker de 3600 niet meegeteld. Uit het lijndienstpark zijn overgeheveld naar Extra Vervoer de bussen 1200, 1203, 1204, 1206, 1208, 1210, 2115, 2116, 2118, 2121, 2122, 2124, 2125, 2152, 2155, 2156, 2158, 2159, 2161, 4875, 4877, 4878, 4990, 5587, 5590-5594, 5599 en 5601. Zij worden ingezet bij treinvervangend vervoer en tijdens de aanpassing van de Hofplein/Zoetermeerlijn. Inmiddels zijn enkele van deze bussen verhuurd aan het GVBA (zie aldaar). Eind mei gingen ook de meeste bussen uit de reeksen 9000-9014 en 9041...9066 naar Extra Vervoer. 7169-7173 werden dit jaar – evenals 7160-7163 in 2005 – verkocht aan GoBus, Estland. 1102 en 1110 rijden inmiddels bij Milot en 1104, 1107 en 1114 bij Snelle Vliet. (adv/en)

DEN HAAG HTM

De gemeente Den Haag wil zijn aandelenbezit terugbrengen tot een minderheidsbelang, zodat het bedrijf zich ook elders in den lande op de vervoermarkt kan begeven. Bus 147 is op Schiphol in dienst gesignaleerd. (en)

FRIESLAND Connexxion (?)

Op 24 mei hebben GS van Friesland het busvervoer in Noord- en Zuidwest-Friesland toegewezen aan Connexxion, maar waren zo onverstandig de twee aanbieders – de andere was ARRIVA – elkaars offertes toe te zenden. Beiden zijn nu flink met elkaar aan het bakkeleien, en ARRIVA heeft gezegd een kort geding tegen de provincie aan te spannen.

LIMBURG Veolia Transport

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 16 mei besloten dat vanaf 2007 – naar aan te nemen valt met ingang van 10 december 2006 – het openbaar vervoer in de provincie, met inbegrip van stadsvervoer Maastricht, verzorgd zal worden door Veolia Transport (Nederland), dat onder die naam gaat rijden. De marktwaarde van het nog steeds in de etalage staande Hermes zal hierdoor stellig niet vergroot worden. (en)

MAASTRICHT Stadsbus

In maart zijn 806, 813 en 814 overgebracht naar Besloten Vervoer (adv)

ROTTERDAM RET

De Citaro's van de nieuwe reeks 201-290 hebben een capaciteit van 33 zit en 64 staan. Op 26 juni wordt de eerste aan de pers gepresenteerd. (en)

SYNTUS

Op tijdelijke basis zijn Connexxion 2302, 2304 en 2443 in dienst, opdat eigen materieel in revisie kan (adv).

SUPERBUS TU Delft

Met de terugkeer van de Zuiderzeespoorlijn op de politieke agenda is ook de Superbus weer actueel geworden, al werd hij destijds maar bij toeval als alternatief voor deze verbinding gepresenteerd. Van projectleider Joris Melkert vernamen wij nadere bijzonderheden over het hoogst innovatieve plan, waarop wij in een der volgende nummers zullen terugkomen (en).

ZEELAND Connexxion/Veolia Transport

GS Van Zeeland besloten op 24 mei dat Connexxion het vervoer op Schouwen-Duiveland zal blijven verzorgen, en dat het Tholen overneemt van BBA. Zeeuws-Vlaanderen, nu nog in handen van Connexxion, zal worden gereden door Veolia Transport. Veolia wil de kleine kernen elk uur met een lijnbus bedienen, maar sommige (linkse) statenleden vinden dat vies voor het milieu en pleiten voor o.v. op afroep. (en)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Deze rubriek houdt u in verband met vakantie van onze redacteur tegoe tot de volgende editie

SPOORWEGEN BUITENLAND**BELGIË****NMBS****Diesel locomotieven**

Afgevoerd werden de 8220 (12 maart), 7379, 8066, 8067, 8068, 8069, 8201 en 8241 (allen op 26 maart) en 5504 (31 maart).

De vier 80-ers waren de werkplaatslocs van de CW Salzines en zijn vervangen door vier 82-ers. Waarom de 80-ers hier nu alweer vervangen zijn en waarom het er ook maar liefst vier zijn (terwijl men het ooit met één 92 afkon) is niet echt duidelijk. De 8035 in Schaarbeek is de laatste loc van de serie die nu nog rijdt, deze rangeert bij de plaatselijke werkplaats.

De 8201 (Schaarbeek), 8220 (Kinkempois) en 8241 (Schaarbeek) zijn met zwaardere defecten aan de kant gezet. In ruil daarvoor werden de eerder buiten dienst gestelde 8213, 8222 (beide Schaarbeek) en 8231 (Kinkempois) weer in dienst gesteld. Ook de 7343 werd uit parc weer in dienst genomen in Charleroi ter vervanging van de beschadigde 7385, welke buiten dienst ging. Ook de 7387 en 7393 gingen met botsschade buiten dienst, maar zijn ook nog niet afgevoerd. De 7379 is wél gelijk afgevoerd vanwege een verlopen revisietermijn en werd vervangen door de 7391 uit Antwerpen.

De 7340, 8221, 8223 en 8252 werden overgeheveld naar Infrastructuur, vanwege de aanwezigheid van de mogelijkheid om een sneeuwruimer aan te brengen. Het zijn de eerste 82-ers bij Infra.

Door alle wijzigingen bij de reeksen 73 en 82 werden de 7380 en 7388-7390, 7392, 7394 en 7395 gemuteerd van Antwerpen naar Schaarbeek en de 7391 dus naar Hasselt. In ruil voor de naar Infrabel overgeplaatste 82-ers gingen de 8212, 8214 en 8216 van Schaarbeek naar Kinkempois en de 8218, 8232, 8236 en 8242 gingen dus naar Salzines.

Bij reeks 55 werd de facultatief rijdende tweede autotrein Genk – Sloe ook opgenomen in de omloop van de ATB-locs. In praktijk reed deze trein, die overdag rijdt, met 77-ers. Het zou kunnen dat de reden is dat de ATB 77-ers er meer diensten bij gekregen hebben, hoewel nog maar af te wachten is of nu ook echt overdag 55-ers naar Sloe komen....

De 6264 is wel degelijk aangepast voor testen met ETCS2 op de HSL-lijnen 2 en 3. De mutatie naar Infrabel klopt ook; deze dienst staat blijkbaar in voor de inzet van deze loc.

Elektrische treinstellen

Na de stellen serie 600 van Merelbeke en Schaarbeek zijn volgens de opgaves nu de stellen van Oostende op één na allemaal gerenoveerd. Alleen van het laatste depot voor deze serie, Kinkempois, is men nog niet zo ver. Stel 468 reed tot 28 mei in zijn roze outfit.

Rail4Chem

Ook het tweede ritje van Rail4Chem op 21 april kon nog niet met eigen locomotieven gereden worden: twee locs van DLC verzorgden de tractie van een houttrein via Montzen naar Arlon. Op 3 mei reed dan eindelijk een autotrein van Rail4Chem met een eigen 'Klaas' van Zeebrugge via Nederland naar Duitsland. In de weken erna werd met enige regelmaat weer gereden, maar al snel via Montzen.

Prima!

Op 1 juni kwam SNCF/Alstom testloc 47001 (Prima 6000) in opzending aan in Monceau. Per abuis werd de loc gelijk re-

tour gestuurd naar Somain, waarop de loc de dag erna een nieuwe poging deed. Op 3 juni werd vervolgens tussen Ath en Silly testgereden met deze viersysteemloc. Later in juni wordt uitgebreider proef gereden tussen Doornik en St. Ghislain.

Museummaterieel

De 6003 en 1603 werden op 20 mei naar Ronet gesleept door de 6077 van het TSP. De 6003 zal uiterlijk worden opgelapt met behulp van – onder meer – de stuurposten van de 5117. Voordat de snijbranders aan laatstgenoemde loc zullen beginnen, werd de loc op 10 en 11 juni in Kinkempois in het wel erg babyachtig blauw gepresenteerd als 5001. Dit ter gelegenheid van het Mehano model van de reeks 50/51.

Ingezonden bericht:

Een jaar of twee geleden heeft NMBS bij de heraanleg van station Ekeren het perron aan de stationsgebouwszijde een flink stuk ingekort (ongeveer 75 meter), en vervolgens is er geconstateerd dat de treinen niet meer aan het perron passen! Twee keer per dag komt er een trein die langer is dan de nu maximale negen rijtuigen. Twee keer per dag moeten er dus reizigers bij het uitstappen diep in het ballast springen. Nadat daar enkele weken geleden een ongeluk bij is gebeurd heeft NMBS besloten om voortaan twee rijtuigen leeg te laten rijden en alle reizigers van de drukke spitsuurtrein 3315 in acht rijtuigen samen te proppen. Dat is de omgekeerde wereld en NMBS ten voeten uit: geen coördinatie tussen afdelingen; visieloze onderhoudsplanning; geen oog voor veiligheid; halve oplossingen en geen aandacht voor de klant. De vermoedelijke reden van de inkorting is om het kunstcollectief dat het stationsgebouw gebuikt wat meer ruimte te geven, maar aan zoiets offer je je reizigers toch niet op?? (JvdL)

DUITSLAND

Berlin Hauptbahnhof

Op zondag 28 mei jongstleden werd het nieuwe Hauptbahnhof van Berlijn eindelijk in gebruik genomen. De vrijdagavond daarvoor werd het afsluiten van de werkzaamheden gevierd met een groot vuurwerk dat veel bekijks trok, helaas ook van een gestoord persoon die 28 mensen met een mes verwondde. Hoewel er veel kritiek over het Hauptbahnhof is uitgeoefend moet worden gezegd dat het gebouw in elk geval imposant en een wereldstad waardig is. Gelijktijdig werd een boek gepresenteerd over de spoorwegen in Berlijn, "Bahnmetropole Berlin" geheten. Gelijktijdig met het nieuwe station werden ook de toeleiden de baanvakken in gebruik genomen. Meest opvallend is natuurlijk de nieuwe viersporige noord-zuid-lijn Nordkreuz / Wedding – Hauptbahnhof – Gleisdreieck met de 3,4 kilometer lange tunnel onder het stadscentrum. Het baanvak Nordkreuz – Karow, de Anhalter Bahn naar de Berliner Außenring en de Fernbahnsporen langs de Nordring werden opgeknapt, evenals de knooppunt stations die nu ook een regionale functie krijgen: Potsdamer Platz, Gesundbrunnen en Südkreuz. In dit laatste geval komt de opknappbeurt overigens neer op complete nieuwbouw. De bouwtijd van dit geheel bedroeg 12 jaar. In de eerste weken van haar bestaan trok het station al 7 miljoen bezoekers.

Nieuwe dienstregeling

De nieuwe infrastructuur leidde uiteraard tot een nieuwe dienstregeling, die dan ook op 28 mei werd ingevoerd. Een groot aantal treindiensten verdween van de Stadtbahn en rijdt voortaan door de nieuwe Noord-Zuid-tunnel via het Hauptbahnhof. Het gaat daarbij onder meer om de treindiensten van Berlijn naar Halle/Leipzig, Hamburg, Dresden,

Erfurt en Stralsund. Gelijktijdig met het Berliner Hauptbahnhof werd de Ausbaustrecke Berlin – Leipzig in gebruik genomen, waar op delen 200 km/h gereden wordt. Door de hoge snelheid wordt de reistijd tussen beide steden verkort van circa 100 naar 60 minuten. Het aantal rechtstreekse treinparen tussen beide steden licht echter nog laag, nauwelijks meer dan 10. Tussen Berlijn en Hamburg werd een ICE-uurdienst geïntroduceerd met een rijtijd van 90 minuten. De treinen uit het westen en oosten blijven in principe op de Stadtbahn rijden, maar stoppen voortaan op het Hauptbahnhof in plaats van Zoo. Dat laatste tot groot verdriet van de bewoners en winkeliers uit de wijken rondom Bahnhof Zoo, die zich een beetje afgekoppeld van de rest van de wereld voelen. In diverse protesten voor, tijdens en na de opening van het Hauptbahnhof gaven zij uiting aan hun grieven. Ook op 28 mei werd de Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt (300 km/h) met de aansluitende Ausbaustrecke Ingolstadt – München (tot 200 km/h) geopend. De Neubaustrecke is 89 kilometer lang en de Ausbaustrecke 82. Het gehele project kostte € 3,6 miljard. In de periode tot de dienstregelingswijziging van 10 december wordt de lijn nog door een beperkt aantal treinen gebruikt, daarna wordt de lijn opgenomen in het Duitse IC(E)-net. De hogesnelheidslijn zal ook worden gebruikt door regionale sneltreinen, die elke twee uur tussen München en Nürnberg gaan rijden. Deze treinen bestaan uit locs serie 101 met overgeschilderde en heringerichte IC-rijtuigen die op de NBS 200 km/h zullen rijden. Het worden daarmee de snelste regionale treinen van Duitsland, en mogelijk wereldwijd.

De invoering van de nieuwe dienstregeling betekende ook het einde van een tijdperk. Op 27 juni reed voor het laatst een interregiotrein van Chemnitz naar Berlijn. Daarmee is DB eindelijk verlost van deze al jaren als ongewenst kindje behandelde treincategorie. Of de reizigers er ook zo over denken is een ander verhaal....

Politiek en bedrijf

Bezuinigingen

De Bundestag ging op 19 mei akkoord met de begroting van het kabinet Merkel. Voor het regionale spoorvervoer betekent dit een bezuiniging van € 2,3 miljard over de periode 2006 tot 2009, ofwel jaarlijks € 576 miljoen. Dit zal ongetwijfeld tot inkrimping en opheffing van treindiensten leiden, ondanks het gegeven dat de regering vindt dat dit bedrag kan worden gecompenseerd door aanbestedingen. Als alternatief werd al de mogelijkheid geopperd dat de *Länder* de bezuinigingen kunnen dekken uit eigen middelen (wat de beste garantie is voor een volgende bezuinigingsronde). De komende jaren zullen uitwijzen of het regionale spoorvervoer ongewijzigd blijft bestaan.

Sponsoring

De Deutsche Bahn wordt voor een periode van drie jaar hoofdsponsor van voetbalclub Hertha BSC uit Berlijn. In ruil voor onder meer de shirtsponsoring ontvangt de club zo'n € 8 miljoen per jaar. Daarnaast zal DB samen met Hertha BSC verschillende marketingacties voor fans en reizigers opzetten.

10 jaar "Regionalisierung"

De decentralisatie van het regionale spoorvervoer in Duitsland en de verzelfstandiging van DB vonden 10 jaar geleden plaats. In een onderzoek naar de effecten ervan wordt de operatie succesvol genoemd. De overgrote meerderheid van de klanten (72%) vindt dat DB beter is gaan presteren; de vernieuwing van het (regionale) materieel heeft daar sterk aan bijgedragen.

De grootste verbeteringen en vernieuwingen vonden plaats in het regionale spoorvervoer. In tegenstelling tot de Neder-

landse situatie werd alle treinverkeer waarbij de gemiddelde reisafstand van de klanten minder dan 50 kilometer bedroeg betiteld als regionaal vervoer. Hierdoor kwamen ook stop-treinen en S-Bahn-diensten rondom de grote steden onder regionale regie, wat de integratie van regionale treindiensten in het nationale net vergemakkelijkte. Evenmin geldt een exclusiviteit voor DB, waardoor ook andere vervoerders lange-afstands-verbindingen kunnen aanbieden. Connex (Veolia) heeft hiervan gebruik gemaakt om delen van de Interregio-treindiensten te gaan aanbieden; tevens bestelden de deelstaten vervangende treindiensten voor de IR (zoals Hamburg – Padborg).

Het aanbod in het regionale vervoer werd zo'n 25% uitgebreid, waardoor het aantal reizigers met 30% steeg. Daarmee is de dalende trend die de periode tot 1996 kenmerkte doorbroken. Dit is vooral toe te schrijven aan de effecten van de aanbestedingen in het regionale vervoer, die zorgden voor nieuw élan. De nieuwe regionale vervoerders werken niet alleen goedkoper dan DB, maar waren ook bereid te investeren in nieuw materieel en marketing. Dit heeft DB op haar beurt aangezet om betere prestaties te leveren en meer naar de klant te luisteren. Desondanks nam het marktaandeel van DB in het regionale spoorvervoer af tot 89%. In totaal werden 31 spoorlijnen met een gezamenlijke lengte van 441 kilometer opnieuw in gebruik genomen; hier staat tegenover dat 93 lijnen met een totale lengte van 2.063 kilometer werden gesloten. De stilgelegde lijnen bevinden zich vooral in de "neue Bundesländer", en trokken veelal niet meer dan een paar honderd reizigers per dag. Enige zwakke punt is de handelwijze van DB Netz, dat stelselmatig lijkt te proberen treindiensten van andere vervoerders te hinderen en regionale spoorlijnen te verwaarlozen. De laatste tijd regent het klachten over snelheidsbeperkingen ten gevolge van de slechte infrastructuur, waar de private vervoerders verhoudingsgewijs meer last van lijken te hebben. Ook een ongesplitst spoorbedrijf is dus geen garantie voor een goede infrastructuur! Daarnaast is vele jaren strijd gevoerd over de hoogte van de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur, daar DB Netz steeds weer een systeem uitdokterde dat grootgebruikers (DB dus) bevoordeelde. Na vele rechtszaken lijkt het huidige systeem voor iedereen acceptabel te zijn. Per saldo is de balans van de decentralisatie en de hervormingen echter overtuigend positief.

Beursgang / splitsing DB

De liberale partij FDP luidde de noodklok over vastgoedtransacties binnen het DB-concern. Het lijkt erop dat het bedrijf, in voorbereiding op een eventuele beursgang, vast voorzorgsmaatregelen neemt voor het geval dat de politiek besluit het bedrijf te splitsen. Door vastgoed en gronden over te hevelen van infrastructuur naar het concern kunnen deze na een beursgang sowieso te gelde worden gemaakt. Het verkeersministerie kwam inmiddels tot eenzelfde conclusie en wil de zaak tot de bodem onderzoeken. Mogelijk heeft de DB-holding op die manier al jaren extra winsten gemaakt met geld dat eigenlijk aan de infrastructuur ten goede hoort te komen. De "Rheinische Post" suggereerde dat de verkoop van spoorgronden rondom het Stuttgarter Hauptbahnhof DB ten onrechte een bedrag van € 400 miljoen heeft opgeleverd, terwijl dat geld eigenlijk bij de Bund terecht had moeten komen. In ons land vindt overigens hetzelfde plaats, doch dan gelegaliseerd.

Op 2 juni hield de commissie verkeer van de Bundestag opnieuw een hearing over de te maken keuzes over de beursgang van DB en de eventuele splitsing van het bedrijf. Hoewel de spanning niet zo hoog was opgelopen als de voorgaande maal (zie pag 174), vlogen de vonken er bij tijd en wijle af. Een winstpuntje voor DB is de uitspraak dat een geïntegreerde beursgang volgens de EU-regels mogelijk is. De

concurrenten van DB gaven echter aan tegen een geïntegreerde beursgang te zijn, vooral omdat zij vrezen dat een beursgenoteerd DB-infrabedrijf nog sterker de DB-belangen zal laten prevaleren. Ook het grootste deel van de belangengroeperingen, zoals vakbonden, vak- en reizigersorganisaties, gaf aan tegen een geïntegreerde beursgang te zijn.

Samenwerkingsverbanden

Deutsche Bahn AG heeft de afgelopen maand twee samenwerkingsovereenkomsten met andere spoorvervoerders gesloten. Met de Turkse staatsspoorwegen wordt de reeds bestaande samenwerking verder uitgebreid. Daarbij gaat het onder meer om de introductie van hogesnelheidstreinen en de aanleg van de hiervoor benodigde infrastructuur en werkplaatsen.

Ook met de Chinese spoorwegen zal DB gaan samenwerken. Gezamenlijk willen de partijen het goederenvervoer over de transsiberische spoorlijn verbeteren, om op die manier de hoeveelheid vracht te vergroten. Daarnaast zullen de Duitsers de Chinezen helpen bij de ontwikkeling, bouw en exploitatie van hogesnelheidslijnen, waar treinen met snelheden van meer dan 200 km/h zullen rijden.

Bahnhof "www"

DB heeft op een nieuwe website de gegevens van 5.400 stations geplaatst. Via www.bahnhof.de kan men opzoeken welke faciliteiten een bepaald station biedt. Alleen stations die onder DB Station & Service vallen zijn opgenomen.

Regionaal en privaat vervoer

Schleswig-Holstein

De deelstaat Schleswig-Holstein heeft de aanbesteding van een aantal treindiensten in de regio Lübeck aangekondigd in het EU-mededelingenblad. Het "Nord-Ost Netz" omvat de treindiensten van Lübeck naar Hamburg, Travemünde, Kiel, Neustadt – Fehmarn en Büchen – Lüneburg, alsmede de treindienst van Büchen naar Aumühle. Alle treindiensten worden aanbesteed voor een periode van 10 jaar, startende in december 2009. Op de lijnen van Lübeck naar Travemünde en Hamburg moet elektrisch materieel worden ingezet, aangezien rond die tijd de elektrificatie van deze lijnen is afgerond. Offertes moeten op 11 augustus worden ingediend.

De aanbesteding is in zekere zin opvallend, omdat Schleswig-Holstein de medewerking van DB nodig had om de elektrificatie van Hamburg – Lübeck – Travemünde rond te krijgen. Gespeculeerd werd dat het uitblijven van deze aanbesteding als ruilobject zou worden gebruikt. Schleswig-Holstein is namelijk koploper als het gaat om aanbestedingen van regionaal spoorvervoer, met als gevolg dat het marktaandeel van DB in het regionale vervoer nu reeds gedaald is tot 61%.

Aanbesteding Hamburg - Cuxhafen

De door de LandesNahverkehrs Gesellschaft Niedersachsen (LNVG) uitgeschreven aanbesteding van de Niederelbebahn zal in ieder geval als uitkomst krijgen dat een andere vervoerder de treindienst gaat verzorgen. De LNVG verplicht inschrijvers namelijk om gebruik te maken van materieel uit de eigen pool, waarin onder meer het Metronom materieel is opgenomen. Het gaat daarbij om 11 Bombardier-diesellocomotieven van het nieuwe type TRAXX P160DE (het dieselektrische zusje van de *Baureihe* 146) en de bijbehorende dubbeldeks-wagons. DB heeft inmiddels bekend gemaakt geen bod uit te brengen, omdat men deze voorwaarde niet wil accepteren. "We hebben ons eigen materieel en onze eigen werkplaatsen", aldus een woordvoerder. Bovendien liggen de lonen bij DB zo'n 10% hoger, zodat men zich geen kansen toedicht.

Elbe-Weser Verkehrsbetriebe (EVB)

De EVB heeft bij Siemens opnieuw een diesellok type Euro-runner (ER20, ook bekend als Herkules) in gebruik genomen. Deze derde Herkules-lok is nodig om het groeiende NeCoSS-vervoer van containers vanuit Hamburg en Bremen te verzorgen. De lok zal worden ingezet op de diensten naar Wörth, Nürnberg, Schweinfurt, Hof, Stuttgart, Erfurt en binnenkort ook Sonneberg (bij Bayreuth).

Spoorverdubbeling AKN

Op 16 mei jongstleden ging de eerste spade de grond in voor de spoorverdubbeling van het traject Bönningstedt – Hasloh. Het traject is onderdeel van de AKN-lijn Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen, waar in de spitsuren al elke 10 minuten wordt gereden. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk uitgevoerd zonder stillegging van de treindienst. De bouwtijd bedraagt circa één jaar en de kosten bedragen € 9,7 miljoen. Dit bedrag wordt grotendeels door de overheid opgebracht.

Deze maatregel is niet de enige klus die bij de AKN plaatsvindt, want in totaal wordt voor € 140 miljoen geïnvesteerd in een vrijwel volledige spoorverdubbeling. De maatregelen zijn nodig vanwege het sterk groeiende vervoer, veroorzaakt door de sterke groei van het aantal inwoners in de dorpen en steden aan de AKN-stamlijn.

De rekenkamer van de deelstaat Schleswig-Holstein heeft vorige maand een kritisch rapport over de financieringsbehoefte van de AKN gepubliceerd. De toenemende subsidiebehoefte is niet (volledig) te verklaren uit het toenemende aantal reizigers, hetgeen voor de rekenkamer aanleiding is om vraagtekens bij de efficiency van het bedrijf te plaatsen. Zeker gezien de bezuinigingen van de centrale regering is het noodzakelijk dat de AKN efficiënter gaat werken, aldus de rekenkamer. De AKN heeft hier nog niet op gereageerd.

Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE)

De deelstaat Niedersachsen heeft aangekondigd dat het haar aandelenpakket in de OHE wil verkopen. De verkoop geschiedt samen met de andere aandeelhouders (de Bundesrepublik en DB Regio) en vindt plaats door middel van een Europese aanbestedingsprocedure. De in totaal 82,9% van de aandelen wil men aan één koper zien te slijten. Voordat u enthousiast wordt, het aandelenkapitaal van OHE-concern bedraagt exact € 11.624.220,92. De overige 17,1% van de aandelen blijft in handen van de diverse gemeenten en Kreise.

Brandenburg

De deelstaat Brandenburg heeft per 28 mei jongstleden een tweetal treindiensten opgeheven. Als eerste sneuvelde het deeltraject Werneuchen – Tiefensee van de ODEG-treindienst Berlin-Lichtenberg – Tiefensee. Daarnaast is de directe verbinding (Berlin –) Wünsdorf – Senftenberg van lijn RE3 vervallen. Reizigers uit Senftenberg moeten voortaan overstappen in Elsterwerda of moeten uitwijken naar de langzamere Regionalbahn RB14. Ook op andere lijnen verdwenen veel vroege en late treinen. Belangrijkste oorzaak voor de uitdunningsronde is de sterke toename van de energiekosten en het uitblijven van financiële compensatie hiervoor door de bondsregering.

S-Bahn Berlin

De opening van het nieuwe Hauptbahnhof en het toenemende aantal reizigers waren aanleiding om de dienstregeling en lijnenloop aan te passen. Meest opvallend in het nieuwe lijnennet is de herintroductie van "echte" ringlijnen. Lijn S41 (linksom) en S42 (rechtsom) rijden met een frequentie van 5 minuten tijdens de spits de gehele dag rond-

jes over de Ringbahn. Andere lijnen eindigen nu voor het grootste deel aan de Ring of rijden via de Stadtbahn of de Noord-Zuid-tunnel naar de andere kant van de stad. Hierdoor wordt het treinverkeer op de Ring minder snel verstoord. Station Papestraße kreeg de nieuwe naam "Südkreuz", de naam "Gesundbrunnen" bleef echter behouden. De belangrijkste veranderingen in de lijnenloop zijn:

- S1** Deze lijn is teruggekeerd op de oude verbinding Wannsee – tunnel – Oranienburg. Het traject naar Postdam wordt door de S7 bediend.
- S2** Ongewijzigd Blankenfelde – tunnel – Bernau.
- S25** Doorgaande dienst tussen Teltow Stadt en Henningsdorf via de tunnel.
- S26** Vervalt, is vervangen door lijn S26.
- S3** Ongewijzigd Erkner – Ostbahnhof.
- S45** Ingekort tot Hermannstraße – Flughafen Schönefeld met beperkte dienst.
- S46** Ingekort tot Westend – Königs Wusterhausen.
- S47** Ingekort tot Südkreuz – Spindlersfeld.
- S5** Straußberg Nord – Stadtbahn – Westkreuz, het traject naar Spandau is vervallen.
- S7** Verlengd van Wannsee naar Potsdam Hbf, is nu dus Potsdam – Stadtbahn – Ahrensfelde.
- S75** Spandau – Stadtbahn – Wartenberg (ongewijzigd).
- S8** Grünau – Ring – Birkenwerder.
- S85** Ongewijzigd Schöneweide – Ring – Waidmannslust.
- S86** Vervallen, vervanging door S8.
- S9** Spandau – Stadtbahn – Flughafen Schönefeld.

Speciaal voor het WK-voetbal werd een aantal treinstellen serie 423 in Berlijn gestationeerd. Tussen 8 juni en 10 juli wordt met deze treinstellen een tijdelijke S-Bahn-dienst door de nieuwe noord-zuid-tunnel uitgevoerd. Tussen 5 uur 's morgens en middernacht wordt elke 20 minuten gereden tussen Gesundbrunnen en Südkreuz.

Gera - Mehltheuer

De deelstaten Sachsen en Thüringen hebben gezamenlijk besloten ook in de toekomst treinen te laten rijden tussen Mehltheuer en Gera. Sachsen wilde de lijn geheel opheffen vanwege het geringe aantal reizigers. In Thüringen was dat tegen het verkeerde been, want daar had men de lijn juist opgeknapt. Als compromis worden nu dagelijks drie retourritten geboden, een oplossing waar feitelijk niemand wat aan heeft.

Sächsisch-Böhmische Eisenbahn Gesellschaft (SBE)

Aan de door de SBE met railbussen (ex-DB, ex-DKB) bediende Mandaubahn Zittau – Seiffenhensdorf is de nieuwe halte Varnsdorf geopend. Bijzonderheid is dat deze halte op Tsjechisch grondgebied ligt, reden waarom bij het in- en uitstappen een paspoort verplicht is. De grenscontrole vindt plaats op het station zelf. Dagelijks rijden er 13 treinenparen, in de weekenden zijn dat er 9.

Vogtlandbahn

De veranderingen in de DB-dienstregeling hebben ertoe geleid dat de vorig jaar gestarte Vogtland Express Hof – Berlin door kan rijden naar Berlin Zoo. Tot 28 mei was Berlin Lichtenberg het eindpunt, omdat de Berliner Stadtbahn vol zat met DB-treinen. De treinen stoppen in Ostbahnhof, Alexanderplatz en Friedrichstraße. Opvallend is dat het nieuwe Hauptbahnhof zonder stoppen gepasseerd zal worden. Exploitant Vogtlandbahn verwacht hier geen in- en uitstappers.

Harzer Schmalspurbahnen HSB

De HSB heeft de eerste nieuwe wagens voor reizigersverkeer in dienst gesteld. Het gaat om een proefserie van vier stuks, die in de periode tot volgend jaar beproefd zullen

worden. De wagens zijn verbouwd uit ouder materieel, dat in 1926 voor de toenmalige Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn is gebouwd door Gotha en Wismar. De binneninrichting is met behoud van de typische HSB-kenmerken volledig vernieuwd, waarbij de wagens onder meer een door GPS aangestuurde automatische omroep kregen. Op basis van de ervaringen zullen vanaf 2007 meerdere wagens worden opgeknapt.

Regiotram Kassel

De lang verwachte start van de Regiotram-diensten tussen Kassel Hbf en Melsungen is opnieuw uitgesteld. Oorspronkelijk was het de bedoeling om in de herfst van vorig jaar te beginnen. Ook de nieuwe datum van 28 mei werd niet gehaald. De oorzaak hiervoor was de ontsporing van een goederentrein, waardoor de aansluitwissels naar de keerspooren van de RegioTram in Körle beschadigd raakten. Zonder grote feestelijkheden ging de dienst op donderdag 1 juni alsnog van start. Tussen Kassel en Melsungen wordt gemiddeld een uur dienst met spitsverdichtingen geboden. Vanwege de werkzaamheden aan onder meer de onderdoorgang van het Kasseler Hauptbahnhof kunnen tot medio 2007 de tramdiensten enkele dagen uitvallen. Ook andere werkzaamheden aan de aanpassing van de DB-sporen zorgen nog voor hinder; zo kan de RegioTram slechts één maal per vier uur de tussenhalte Baunatal-Güntershausen aandoen. In combinatie met een Regionalbahn kan elke twee uur worden vertrokken, wat nu niet echt een reclame voor het OV is.

Cantus

Het eerste Flirt-treinstel voor Cantus werd op 15 mei afgeleverd door Stadler. Al voor die tijd werd het stel beproefd op de ring van Velim in Tsjechië. De stellen zijn in een opvallende donkerblauw-grijze kleurstelling met diep-oranje sierstrepen gebracht. Vanaf 10 december worden ze ingezet op de lijnen Göttingen-Eichenberg-Kassel, Kassel-Bebra-Fulda, Göttingen-Eschwege-Bebra en Bebra-Eisenach.

DB Kurhessenbahn

De in de vorige editie gemelde aanbesteding van de werkzaamheden voor de reactivering van de spoorlijn Korbach – Frankenberg (zie pag. 175) bleek door DB Kurhessenbahn wat al te optimistisch ingezet te zijn. Het Nordhessische VerkehrsVerbund NVV nam op 10 mei opnieuw geen besluit om het benodigde geld beschikbaar te stellen. Het NVV legt de schuld bij de deelstaat Hessen, dat nog geen duidelijkheid heeft gegeven aangaande de financiële mogelijkheden. Wanneer deelstaat en NVV voor eind juni alsnog duidelijkheid geven kan de geplande heropening in 2008 doorgaan. Lukt dat niet, dan moeten alle aanbestedingen opnieuw worden gedaan wat naast een schadepost ook tot vertraging in de uitvoering leidt.

Olefbahn

Vanaf 25 mei worden op de Olefbahn weer toeristische ritten met een Schienenbus serie 798 gereden tussen Kall en Schleiden, waarbij ook de beroemde dorpspassage in Olf wordt bereden. Hoe lang dat nog mogelijk is blijft de vraag, want de subsidie van het Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) is stopgezet, zodat de inkomsten moeten komen uit kaartverkoop en giften. Tot eind augustus kunt u dit spektakel beleven op vrijdagen en zondagen. Meer informatie op www.olefbahn.de.

TransRegio

Nu TransRegio de exploitatie van de Mittelrheinbahn (Koblenz – Mainz) definitief heeft binnengehaald kan materieel worden besteld. In tegenstelling tot de eerdere berichtgeving (zie pag 175) worden geen Siemens Desiro Mainline-

treinstellen aangeschaft, maar is een Europese aanbesteding gestart voor de lease van maximaal 46 nieuwe elektrische treinstellen. De eerste 15 tot 18 stellen zijn bedoeld voor de Mittelrheinbahn, de overige zijn optioneel voor als nieuwe aanbestedingen worden gewonnen.

S-Bahn Basel-Lörrach

Met een groot feest is op 21 mei de S-Bahn Lörrach officieel in gebruik genomen. Het gaat hierbij om de door SBB Deutschland gereden lijnen van Basel Badischer Bahnhof – Lörrach – Steinen – Zell im Wiesental en Weil am Rhein – Lörrach – Steinen. Deze zijn onder de nummers S6 en S5 geïntegreerd in de S-Bahn van Basel. Ingezet worden nieuwe SBB-treinstellen type Flirt serie 521. De ingebruikname vormt de afsluiting van een periode van aanpassingsmaatregelen, waarbij onder meer de perrons op een hoogte van 55 centimeter zijn gebracht.

Grensoverschrijdende marketing

De SBB lanceerde in juni een bijzondere actie. Bewoners uit de regio Konstanz kregen het aanbod om voor 30 euro een kortingskaart voor de zomermaanden aan te schaffen. De "Grüezi-Halbtax"-kaart geeft tot eind augustus 50% korting op alle openbaar vervoer in Zwitserland. Bovendien krijgt men een tegoedbon van SFr 20,-, die bij de aanschaf van een Zwitsers treinkaartje kan worden gebruikt en een retour naar St. Gallen, Zürich of Schaffhausen cadeau. Ook voor Nederlanders die naar Zwitserland reizen is dit een aantrekkelijk aanbod, verkrijgbaar in het Zwitserse station van Konstanz.

Aanbestedingen Beieren

De deelstaat Bayern heeft de uitslag van een viertal aanbestedingen bekend gemaakt. Het elektrisch net rondom Augsburg gaat naar DB Regio AG. Dit net omvat de elektrische treindiensten München – Augsburg – Ulm en Augsburg – Donauwörth – Aalen/Treuchtlingen. De treindiensten starten tussen eind 2008 en eind 2009 en zullen door DB worden gereden met nieuw elektrisch materieel voorzien van lage vloer en airconditioning. Het materieel moet snel kunnen splitsen en combineren.

DB Regio ging ook aan de haal met het "Dieselnetz Augsburg I", dat de lijn Augsburg – Landsberg / Bad Wörishofen bevat. Ook hier komt materieel met een lage vloer en airco, doch dat hoeft niet per sé nieuw te zijn. Het "Dieselnetz Augsburg II" omvat de lijnen Augsburg – Geltendorf – Weilheim – Schöngau en Augsburg – Ingolstadt – Eichstätt. Dit net werd gewonnen door Connex Regionalbahn GmbH (Velolia), dat hiervoor een nieuwe dochteronderneming zal oprichten en nieuw materieel aan zal schaffen. De lijn naar Schöngau (Ammerseebahn) komt eind 2008 in exploitatie, de Paartalbahn naar Eichstätt een jaar later.

De Interregiotreindienst München – Immenstadt – Oberstdorf komt vanaf eind 2007 volledig in handen van de Regentalbahn (Arriva). Deze treindienst wordt nu nog samen met de SBB gereden onder de naam Alex. De door dieselloks getrokken treinen blijven gehandhaafd.

De deelstaat heeft de smaak van het aanbesteden goed te pakken, want slechts enkele weken na de bekendmaking van de uitslag ging de volgende aanbesteding al weer van start. Dit keer gaat het om de elektrische treindiensten van Würzburg naar Nürnberg, Gemünden – Lohr/Schlüchtern en Ansbach – Treuchtlingen. Het contract start op 13 december 2009 en heeft een looptijd van 12 jaar.

Regentalbahn

De treindienst Plattling – Bayerisch Eisenstein is per 28 mei doorgetrokken tot het Tsjechische Špicák. Hiermee vervalt de verplichte overstap in Bayerisch Eisenstein. Bij de feeste-

lijkheden werd ook het uit railbussen serie 810 verbouwde CD-treinstel Regionova ingezet. Men verwacht hiermee een groter aantal grensoverschrijdende reizigers te trekken.

Rail4Chem

Op 10 mei vierde Rail4Chem het vijfjarig bestaan van het bedrijf. Het feestje in Bochum was aanleiding om een nieuw boek over de recente veranderingen op het Europese spoor te presenteren. Het boek "Eisenbahn im Wandel - Auf dem Weg zu einem europäischen Markt auf der Schiene" (ISBN 10 3-00-01-018849-5) is voor € 28,- te koop in boekhandels en bij Rail4Chem. R4C-directeur Matthias Raith greep de gelegenheid tevens aan om nog maar eens te pleiten voor een scheiding tussen infrastructuur en exploitatie bij DB, waarbij de infrastructuur niet naar de beurs wordt gebracht.

B-Cargo

In samenwerking met het havenbedrijf van Duisburg en InterFerryBoats (IFB) is het Belgische B-Cargo eind mei een containershuttle gestart tussen Antwerpen en Duisburg. De treinen vertrekken op dinsdag en donderdag uit Antwerpen en keren de volgende dag terug. B-Cargo verzorgt de tractie over de gehele route met loks van de reeks 77. Hetzelfde samenwerkingsverband startte in samenwerking met de Franse rederij CMA CGM ook een containerdienst tussen Zeebrugge en Duisburg. Deze trein vertrekt op maandag, woensdag en vrijdag en keert de volgende dag terug, en wordt eveneens doorgaand met loks reeks 77 gereden.

Infrastructuur

Aken - Luik

Minister Ulla Schmidt van gezondheidszorg brak op 27 mei hoogstpersoonlijk het laatste stuk rots in de Buschtunnel, gelegen in de uit te verdubbelen lijn van Aken naar Luik. (wie haar karikatuur in het RTL-programma *Freitag Nacht News* heeft gezien snapt de dubbele betekenis...). De nieuwe tunnelbuis wordt geschikt voor 160 km/h en gaat in september volgend jaar open. Aansluitend wordt de bestaande tunnel opgeknapt.

Stations

De wijziging van de dienstregeling per 28 mei was aanleiding om een groot aantal opgeknapte en ver(nieuw)bouwde stations in gebruik te nemen:

- In Hameln (Niedersachsen) werd het uit 1827 stammende stationsgebouw feestelijk heropend. Tevens zijn de perrons verhoogd om een gelijkvloerse instap mogelijk te maken.
- De nieuwe overkappingen en het gerenoveerde stationsgebouw van Kiel Hbf werden op 11 mei in gebruik genomen. De 55 meter brede en 121 meter lange overkapping is naar voorbeeld van de oude overkapping gebouwd. De kap kostte maar liefst 30,5 miljoen euro.
- Op 28 mei werd het gerenoveerde station Bochum Hbf in gebruik genomen. Het station beschikt nu over roltrappen, liften, hoge perrons en een blindengeleidingssysteem.
- Van het Hagener Hauptbahnhof werd de stationshal na een renovatie opgeleverd. Daarbij is ook het dak en de gevel van het stationsgebouw meegenomen.
- Tussen Bad Münster – Hochspeyer werd het vernieuwde station Rockenhausen in dienst gesteld.
- In Salmthal (lijn Trier – Koblenz) werd een nieuwe halte geopend, op een locatie in het centrum van het plaatsje. Het oude station werd gesloten.
- Tussen Köln en Mainz werd (linksrheinisch) de halte Urmitz-Rheinbrücke na 20 jaar opnieuw in gebruik genomen.

- In Keulen werd de S-Bahn-halte Köln-Weiden-West in dienst gesteld. Deze halte wordt bediend door de S-Bahn lijnen S12 en S13, en biedt bovendien een goede overstap op tramlijn 1. Hiermee wordt een snelle verbinding naar het Müngersdorfer Stadion geboden, waar enkele WK-wedstrijden worden gespeeld.

Op 10 juni werd bovendien het startschot gegeven voor een grootscheepse vernieuwing van het station Dresden-Neustadt en de bijbehorende spoorlijnen. Tot het jaar 2010 wordt € 95 miljoen geïnvesteerd, dus dat moet wel wat moois worden.

NBS Erfurt – Leipzig/Halle

De nog altijd omstreden Neubaustrecke Erfurt – Leipzig / Halle is weer een stapje dichterbij realisatie gekomen. De bouw van de 6,886 kilometer lange Finnetunnel is door DB Netz openbaar aanbesteed. Eind november moet de bouw van start gaan, in 2011 wordt de tunnel opgeleverd. Of de Neubaustrecke dan ook al klaar is blijft echter afwachten.

Rübelandbahn

De deelstaat Sachsen-Anhalt stelt een subsidie van € 450.000 beschikbaar als bijdrage aan de instandhouding van de bovenleiding en de beveiliging van de Rübelandbahn. De overname van de lijn door de firma Fels AG heeft per 1 mei plaatsgevonden. De uitbater van de steengroeve heeft de lijn tot eind 2025 gepacht.

Uitverkoop

De zomer nadert, en dus doet DB maar liefst drie spoorlijnen in de uitverkoop:

- Arnsdorff – Dürrröhrsdorf (6,9 kilometer), dient incidenteel als omleiding voor Dresden – Pirna.
- Bautzen – Wilthen (12,8 kilometer, KBS 248), sinds december 2004 geen treinverkeer.
- Neukirch-West (Lausitz) – Neustadt (Sachsen), 11,3 kilometer met 12 bedieningen per week van de firma Sutter in Oberrotendorf.

Materieel

Serie 141

Nu de ingebruikname van de RegioTram Kassel een feit is zullen de "Knallfrösche" definitief het veld ruimen. Loc 141 083 gaat nu naar het Bayerisches Eisenbahnmuseum in Nördlingen.

Serie 401/402 (ICE)

De verbouwing van de eerste generatie ICE-treinstellen serie 401 en een relatief groot aantal schades ten gevolge van aanrijdingen bij de types ICE-1 en ICE-2 hebben tot gevolg dat een aantal treinen vervangen wordt door treinstellen serie 411 (ICE-T). Veelvuldig vervangen treinen zijn de ICE's 882, 883, 928 en 929; minder regelmatig hebben reizigers van de ICE's 582,585, 641/651 en 642/652 het genoegen. De vervangen treinen rijden met treinnummers serie ICE 28xx, en zijn dus terug te vinden in de planner van DB. Met de start van het WK Voetbal neemt de behoefte aan treinstellen serie 411 toe, en zal men dus naar andere vervangingsmogelijkheden moeten omzien.

Serie 425

Voor de uitbreiding van de dienst op de S-Bahn van Hannover heeft DB dertien treinstellen serie 425.2 besteld. Deze vierde bouwserie wordt in 2008 geleverd, precies op tijd voor de dienstdienst van de lijnen S7 en S8 naar Hildesheim Hbf.

Serie 472

In totaal 50 treinstellen van de serie 472 worden uitgerust met een reizigers-informatiesysteem waarmee displays en halte-afroep worden aangestuurd. De stellen rijden bij de S-Bahn Hamburg.

Serie 605

De diesel-ICE's ontwaken uit hun wat uitgelopen winterslaap. Sinds het paasweekende worden enkele treinstellen ingezet voor weekend-versterkingen. Meestal in dubbeltractie werden de IC-treinen 2660, 2761, 2780 en 2781 (Köln – Hamburg vv) gereden. Hiervoor zijn de stellen 605 006, 007, 010, 016, 017, 018 en 020 beschikbaar. Ook de 003 en 004 worden volgens de plannen opgeknapt voor de dienst tijdens het WK voetbal, de overige stellen blijven in Hagen buiten dienst staan. Voor de periode na het WK gaan er geruchten over een inzet tussen Hamburg en Kopenhagen; DB ontkent de juistheid hiervan echter stelselmatig.

Serie 628

Op 17 mei werd in Kiel het eerste gerenoveerde treinstel serie 628 voorgesteld. De DB-werkplaats Neumünster heeft de treinstellen voorzien van een nieuw interieur en nieuwe toiletten. Door het gebruik van glazen scheidingswanden is de sociale veiligheid van het materieel verbeterd. De treinstellen hebben ook een multifunctionele ruimte voor het vervoer van kinderwagens, fietsen en rolstoelen gekregen. Noviteit is een handbediende oprijplaat waarmee rolstoelgebruikers de trein kunnen in- en uitrijden. Dit jaar worden voor een bedrag van € 2,5 miljoen in totaal 17 treinstellen gemoderniseerd. De treinstellen komen alle in dienst bij DB Regionalbahn Schleswig-Holstein, dat de stellen rondom Kiel en Lübeck in zal zetten.

Dubbeldeks-wagons

Opnieuw heeft DB een serie dubbeldekkers besteld bij Bombardier, dit keer 24 stuks voor dochteronderneming SüdostBayernBahn (SOB). De wagons komen volgend jaar in dienst in de treinen tussen München en Mühldorf (Oberbayern) en zullen dus door diesellocs getrokken worden.

Interregio-wagons

Nu de Interregio als treinsoort is verdwenen wordt het bijbehorende materieel in rap tempo gesloopt. Omdat een deel van de 150 te slopen c.q. gesloopte wagons nog in een goede toestand was, zou de term "kapitaalvernietiging" op z'n plaats zijn. Opnieuw voerde DB als argument aan men wil voorkomen dat concurrenten met goedkoop materieel aan de haal kunnen gaan, om daarmee vervolgens DB te beconcurreren. Sloop was volgens DB dus de enige optie. Een aantal actiegroepen onder de fraaie naam "Bahn für Alle" was het hier niet mee eens en tekende –tevergeefs– protest aan.

Museum**Emslandstrecke 150 jaar**

In juni viert de Emslandstrecke Rheine – Emden haar 150^e verjaardag. Naar aanleiding hiervan worden op zondag 18 juni twee stoomtreinritten van Osnabrück naar Emden gemaakt. Hierbij wordt onder meer de 012 066-7 ingezet; deze loc was tot het einde van de stoomtijd in 1975 dagelijks op de Emslandstrecke te vinden. Kaarten voor de ritten en informatie op www.emsland.com.

Trossinger Eisenbahn

Hoewel het reizigersverkeer van de Trossinger Eisenbahn is overgenomen door de RegioShuttles van de Ringzug laat men geen mogelijkheid onbenut om het historische 600-Volt-materieel in te zetten. Op zondag 2 juli worden bijzondere ritten gemaakt met motorwagen T1 (1898) met bijbehorend rijtuig, alsmede met loc "Lina" (1902). De veteranen vervangen op deze dag de regioshuttles tussen Trossingen Stadt en Trossingen Bahnhof.

Info op www.trossinger-eisenbahn.de.

FRANKRIJK**SNCF****Elektrische locomotieven**

Afgevoerd werden de 6534, 6551, 8581, 8636, 9248, 9266, 9268, 9292, 16599, 16685, 16767, 16701, 16702, 20201, 20202, 20203, 20206, 20210, 20211, 25152, 25157, 25212, 25217, 25227 en 80003. Het is dus duidelijk dat het afvoeren van de driesysteemlocs serie 20200 weer voortgezet wordt, hetgeen ongetwijfeld te maken heeft met het instromen van de tweede serie 37000-en en de hernieuwde toelating van deze locs op het Duitse net. Van de serie 20200 zijn alleen de 20205 en 20213 nog in dienst.

Ook zijn dus de eerste twee 6500-en afgevoerd van de acht locs die voor TER-reden.

Diesellocomotieven

Afgevoerd werden de 63099, 63162, 63196, 63602, 63614, 63934, 63701 en de rangeerlocs Y 7191, Y 7272, Y 7282, Y 7285 en Y 7535. Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66206 in 69206, 66208 in 69208, 66242 in 69242, 66257 in 69257, 66267 in 69267, 66281 in 69281, 66302 in 69302, 66416 in 69416, 66420 in 69420, 66422 in 69422, 66442 in 69442, 66446 in 69446, 66482 in 69482 en tenslotte 66493 in 69493. De 67060 werd HSL-hulploc 67277.

Treinstellen

Afgevoerd werden de Z 5379, Z 5384, Z 5390, Z 5422, Z 6112, Z 6306, Z 6316, Z 7106, Z 7111, Z 7112, Z 7119 en Z 7132 en de dieselstellen X 2823, X 2917, X 4326, X 4329, X 4330, X 4331, X 4334, X 4336, X 4394, X 4427, X 4435, X 4424, X 4428, X 4448 en X 4449.

IERLAND

De Ierse spoorwegmaatschappij Iarnród Éireann gaat een 5,2 kilometer lange Dart-lijn onder het stadscentrum van Dublin aanleggen. Met de aanleg van deze 'interconnector', die loopt van de Docklands naar Heuston Station, is een bedrag van anderhalf miljard euro gemoeid. Volgens voorspellingen van de spoorwegmaatschappij zal de upgrade van het Dart-netwerk uiteindelijk een verviervoudiging van het aantal treinpassagiers in de agglomeratie Dublin opleveren: van 25 miljoen per jaar nu tot honderd miljoen in 2015.

ITALIË

De nieuwe Italiaanse regering Prodi heeft de plannen van voorganger Berlusconi voor de bouw van een brug over de Straat van Messina naar Sicilië van tafel geveegd. De brug zou 6 miljard euro gekost hebben, deel gefinancierd met EU-geld.

SPANJE

De Spaanse regering heeft een strategieplan gepubliceerd waarin staat dat tot 2020 € 249 miljard naar het spoor zal gaan, dat men het breedspoor wil omzetten naar normaalspoor en dat de hogesnelheidslijnen 's-nachts gebruikt gaan worden voor goederenvervoer. Dit is nog nergens in de wereld het geval. Het hogesnelheidsnet moet van 1000 km. naar 10.000 km.

ZWITSERLAND

De nieuwe BLS AG werd 24 april 2006 opgericht. Het embleem van de Lötschbergbahn en het Regionalverkehr Mittelland zal bestaan uit de afkorting BLS voorafgegaan van het vleugelwiel van het RM. Deze verzelfstandigde afkorting

heeft als zodanig geen betekenis meer als Bern Lötschberg Simplonbahn. Uit kostenoverweging zal het materieel nog niet dezelfde huisstijl dragen, het BLS materieel blijft zilver en het RM materieel rood.

Op 28 april 2006 botsten op het station van Thun ICE 278, treinstel 401 573 van de DB AG, en twee elektrische locomotieven, de Re 4/4 485 014 en 017, frontaal op elkaar. Het ongeluk gebeurde om 06.30 uur aan de zuidzijde van het station. De voorste BLS locomotief ontspoorde, evenals het voorste motorrijtuig en 6 rijtuigen met hun achterste draaistellen. De overige rijtuigen, waaronder de eerste twee bleven in het spoor, evenals het duwende motorrijtuig. Door de botsing, die gebeurde bij een snelheid van 60 km/u, werden de fronten ernstig beschadigd, waarbij de machinist en zeven reizigers verwondingen opliepen. Volgens lezing zou de machinist van de beide Re 4/4 485 door het stoptonend sein zijn gereden en daarop een snelremming uitvoerde en zich met een sprong in veiligheid wist te brengen, waardoor hij ongedeerd bleef. Het ongeluk toonde aan, hoe gebrekkig de Zwitserse beveiliging aangaande rangeerbewegingen is en dringend dient te worden aangepast.

Voor het onderhoud in de nieuwe Lötschbergbasistunnel worden nieuwe, modulair opgebouwde, onderhoudswagens aangeschaft. Door Schörling-Brock GmbH Hannover worden 13 EHF (Erhaltungsfahrzeuge) eenheden geleverd. Deze negen met hydrostatische aandrijving voorziene eenheden, XTmas 811 - 819, worden aangevuld met vier niet aangedreven eenheden Xas 431 - 434 van gelijke bouw. De aangedreven maximum snelheid zal 60 km/u bedragen. Gesleept 100 km/u.

Op middellange termijn zullen 13 treinstellen RABe 525 worden verlengd met een tweede tussenrijtuig. Verder werden tien B6 rijtuigen besteld. Tot het jaar 2015 zullen geen dubbeldeksrijtuigen worden aangeschaft.

Gedurende een langere periode was er bij de **Chemin de Fer du Jura** tussen Tramelan en Le Noirmont geen treinverkeer mogelijk. Het emplacement van het station Les Breuleux werd op grootschalige wijze vernieuwd. Tevens werden de sporen verlengd. Er werden tevens wissels op betonnen dwarsliggers ingebouwd.

Door het uitvallen van kantelbaktreinstellen is **Cisalpino** noodzaak getrokken treinen in te zetten met locomotieven Re 4/4 484. Het betreft het treinenpaar CIS 35/36 Geneve - Milano en in mindere mate CIS 151/152 Zürich - Milano. Per 1 juni 2006 rijden de CIS 350/353 Brianza Bellinzona - Milano eveneens met een locomotief Re 4/4 484.

De lijn Oberwald - Gletsch van de **Dampfbahn Furka Bergstrecke** zal in 2008 in dienst komen. Het project ter sanering van het laatste deel van het oude bergtraject draait op volle toeren. De vrijwilligers hebben het herstel gestart van de laatste 4947 meter. De bovenbouw inclusief grintbedding wordt volledig vernieuwd, terwijl voor de overbrugging van de provinciale weg nog een bevredigende oplossing dient te worden gevonden. Daarnaast komt de realisering van de aansluiting op het spoor van de MGB in het station Oberwald. De organisatiestructuur is als volgt te verdelen: Stifting Furka Bergstrecke, verantwoordelijk voor de financiering; de Verein Furka Bergstrecke, coördineert de werkzaamheden tussen de werkgroepen, die gevormd worden door de leden, in teamverband projecten ter hand nemen; de Dampfbahn Furka Bergstrecke AG: verantwoordelijk voor het uitvoeren van de dienstregeling. Van de RhB werden twee locomotoren overgenomen, de Tm 2/2 91 en 92.

Na een ongeval kampen de **Transports Publics Fribourgoises** opnieuw met materieeltekort. Op 10 april 2006 kwam motorrijtuig ABe 4/4 166 op een overweg in Vaudens tussen Bulle en Romont in botsing met een vrachtauto, waarvan de bestuurder zwaar gewond raakte. De motorwagen ontspoorde hierbij met het voorste draaistel en staat nu

samen met defecte locomotieven Ae 4/4 417 191 en 192 in de werkplaats Bulle-Panchy terzijde. Van de SBB werd motorwagen ABe 540 063 met stuurstandrijtuig BDt 82-33 963 gehuurd.

De **Transports de Martigny et Environs** hebben motorwagen BDeh 4/4 6 voorzien van een dieselaggregaat. Op deze manier werd ze geschikt gemaakt om als Xemh 4/4 6 onafhankelijk van de bovenleiding samen met sneeuwblazer Xrot 2/2 204 dienst te kunnen doen. Deze ontstond uit de Tmx 2/2 204 na uitbouw van de motoraandrijving. Voor de vervanging van het materieel uit 1957 wordt gekeken naar de SNCF-Z 850, maar dan met tandradaandrijving. Gedacht wordt aan vijf treinstellen. Het Bundesamt für Verkehr verlangt dat de baangedeelten met stroomgeleiderail vervangen worden door bovenleiding. Dit is ongeveer de helft van het totale lijngedeelte. In tunnels zal de lijn dieper dienen te worden gelegd, wat een duur kostenplaatje genereert. Geschatte kosten 32 miljoen Zw.Fr.

Het bedrijfsresultaat 2005 van de **Rhätische Bahn** viel beter uit dan werd verwacht. Het bedrijfsresultaat bedroeg 250 miljoen Zw.Fr. De bescheiden winst bedroeg 879000 Zw.Fr. De bedrijfsreserve werd verhoogd naar 4,8 miljoen Zw.Fr. Er verdwenen 19 banen. Het jaar 2005 stond in het teken van 75 jaar Glacier Express en Offensive 2012, de instroom van nieuw materieel gedurende de komende jaren. Het goederenvervoer liep verder terug. Met name post, levensmiddelen en bouwmaterialen verminderden. De punctualiteit van de treinen steeg naar 94%. Hiertoe hebben de nieuwe dubbelsporige gedeelten bijgedragen. In de toekomst zal het beschikbare geld voor het noodzakelijke onderhoud danig tekortschieten, doordat het budget, beschikbaar gesteld door het kanton bij lange na niet voldoende blijkt te zijn voor het onderhoud van inmiddels bejaarde bouwwerken, zoals bruggen, tunnels en viaducten. Door de korte periode van indienststelling van diverse lijnen wordt restauratie ter verlenging van de levensduur noodzakelijk op korte termijn, waardoor eventuele sluiting van lijnen en langzaam rijden onvermijdelijk zullen zijn. De slogan Die kleine Rote zal gaan verdwijnen en men gaat zich specifiek richten op bijzondere treinproducten zoals de nieuwe panoramarijtuigen.

De balansrekening 2005 van de **Schweizerische Bundesbahnen** toont een recordvervoer, maar ook een recordverlies. Hoewel er meer reizigers en goederen zijn vervoerd, is het verlies op de balansrekening opgelopen naar 166,3 miljoen Zw.Fr. Het bestand aan personeel verminderde met 0,1%. Er werden 10,1% meer reizigers en 13,4% meer goederen vervoerd. Het nachtnet van het Züricher Verkehrs Verbund is in trek bij de reizigers. Er werd eenderde meer reizigers vervoerd dan in 2004 en bijna tweederde meer als in 2003. De bezettingsgraad bedraagt 70%. De lijn Cham - Freudenberg (bij Rotkreuz) zal in de komende twee jaar naar dubbelspoor worden uitgebreid. Totale kosten 46 miljoen Zw.Fr. Dit ter uitbreiding van treinenaanbod op de lijn Zürich - Zug - Luzern. De lijn tussen Reuss en Limmat wisselt driemaal van dubbelspoor naar enkelspoor. Tevens zullen bij Cham en Hünenberg nieuwe geluidsschermen verrijzen ter sanering van het lawaai.

Bij de **Südostbahn** laten nogal wat tractievoertuigen het afweten. De Re 4/4 456 092 in Samstagen en Re 4/4 456 096 Herisau staan al enige tijd defect terzijde. De Ae 4/4 476 012 kreeg te maken met brand in de machinekamer toen ze met een posttrein onderweg bij Littli was van Rotkreuz naar Zürich Mülligen. Locomotief Be 4/4 14 werd aan Eurovapor verkocht. Zelf geschikt ze nog over de historische Be 4/4 11. De Re 4/4 446 016 kreeg als tweede lok na de Re 4/4 446 018 het nieuwe kleurschema.

De commerciële inzet van de FLIRT-treinstellen RABe 526 Seehas stelde **Thurbo** in staat de zes motorwagens ABDe 536 611 - 616 met bijbehorende rijtuigen buiten dienst te

stellen. Ze werden verzameld in Kreuzlingen vanwaar 10 rijtuigen voor sloop werden afgevoerd naar Kaiseraugst. Vier motorwagens staan buitendienst in Romanshorn. Een motorwagen rijdt bij TRAVYS en een motorwagen verblijft bij de TPF. Vier NPZ treinstellen rijden zolang op de lijn Konstanz – Engen, totdat er voldoende FLIRT-treinstellen aanwezig zullen zijn.

Voor de beide eigen NPZ treinstellen zullen door **TRAVYS** (in aansluiting op de SBB bestelling) lagevloer tussenrijtuigen bij Stadler worden besteld om een doorgaande dienst Lausanne - Le Day - Le Brassus te kunnen realiseren. Vanuit Vallorbe zal dan een aansluitende bus naar Le Day gaan rijden.

De **Wynental- en Suhrentalbahn** kreeg het groene licht om tussen Aarau en Suhr de lijn op vrije baan aan te mogen leggen tussen deze plaatsen. Het 80 miljoen Zw.Fr. kostende project houdt in, dat op het oude baanlichaam van de SBB een dubbelsporig gedeelte bij Aarau komt en nieuwe kruisingsstations in Buchs en Suhr, waar de overstapfaciliteiten tussen SBB en WSB worden verbeterd.

De **Zentralbahn** blijft kampen met hardnekkige problemen in de Engelbergtunnel. De op gang gekomen waterinstroom na het slechte weer van augustus 2005 is niet meer te stoppen. Zelfs de aangebrachte wandbekisting heeft het begeven door de constant aanhoudende druk van het water. Van de 4043 meter is reeds 3700 meter in ruwbouw klaar. Het water dringt de tunnel binnen tussen tunnelmeter 1695 en 2000. Tussen tunnelmeter 1950 en 2000 kruist de tunnel een erosieerijk gesteente, die de weg effende voor het water, dat zich een weg door de tunnel ging banen. De resterende 350 meter tunnelwandbekleding kan pas worden aangebracht, als de aanhoudende waterstroom is gestopt. Door het stilliggen van deze werkzaamheden schuift de opening van de tunnel steeds weer naar een latere datum op. De dubbelsporige uitbouw van de lijn van Luzern naar Hergiswil zal zich over de lijn uitbreiden, waardoor nog enkelspoor gedeeltes zullen gaan verdwijnen, evenals het enkelspoor gedeelte bij Luzern, d zal worden vervangen door een dubbelsporige tunnel, die in het jaar 2012 in gebruik zal kunnen worden genomen.

BOEKEN

EISENBAHN KURIER. Op A4-formaat verscheen de brochure **100 Jahre Preussische P8**, een loctype dat met 4000 stuks (gebouwd door 15 fabrieken) bij elke stoomliefhebber bekend is. Ze reden niet alleen in heel Duitsland, maar ook – veelal als oorlogsbuit – onder andere in Polen, België, Oostenrijk, Nederland, Roemenië, Frankrijk en Denemarken. Er wordt onder andere aandacht besteed aan de museumlocs en ervaringen tijdens ritten met deze “Mädchen für alles”. Ook is er aandacht voor de twee P8 tenderlocs en die met een Giesl-Schornstein. Verder onder andere ook hoofdstukken over WO II en erna bij DB en DR. Kortom: 84 blz. volledige informatie met heel veel mooi fotomateriaal, meest zwart/wit, maar ook wat in kleur. Prijs: 9,80 euro, bestelnr. 0827. <http://shop.eisenbahn-kurier.de/>

Die Eisenbahn in Kraichgau, ofwel spoor tussen Main en Neckar met als aanknopingspunt Stuttgart en omgeving. De auteur is Hans-Wolfgang Scharf. Bij EK loopt al jarenlang een serie over het spoor in Zuid-Duitsland (Bodensee, Schwarzwald, etc.). Dit is een nieuw deel van letterlijk behoorlijk gewicht. Behalve Stuttgart worden Heilbronn, Bruchsal en Karlsruhe aangedaan. Hoofdstuk I reist de lijnen af, hoofdstuk II gaat over de bouw, III over de chronologie, IV organisatie en kaarten. In hoofdstuk V wordt de uitrusting van de lijnen beschreven, in VI de dienstregeling (dat alles onder

andere over het tractiematerieel) en tenslotte in VII het onderhoud. Het fotomateriaal wordt praktisch geheel voor het eerst gebruikt. Het is telkens weer een raadsel waar alles vandaan komt. De hele serie begint een geweldig encyclopedisch geheel te lijken. Eigenlijk kennen we alleen iets vergelijkbaars van de Oostenrijkse auteur Horn over de geschiedenis van het Oostenrijkse spoor. Overigens komen ook alle particuliere lijnen aan de orde. 320 blz., 400 foto's, meest zwart/wit, € 39,90, bestelnr. 769.

TRANSPRESS. Zauber der Eisenbahn door Jürgen Krantz. Een gigant van een kleurenalbum tegen een spotprijsje. Het gaat over stoom en diesel op normaal spoor in Duitsland, over de “Neben”- en “Schmalspur”-Bahnen eveneens in dat land met een paar buitenlandse plaatjes, die bijna als enige de elektrische tractie vertegenwoordigen. Het boek is een deel uit “Zauber der”. De meeste plaatjes stammen uit de 50- en 60'er jaren van de vorige eeuw. De techniek van de kleurenfotografie laat dit ook merken. Eigenlijk ligt de waarde van dit boek in de vele foto's van minder bekende en vaak lang verdwenen zij- en smalspoorlijntjes overal in West-Duitsland. Het boek telt 3 grote hoofdstukken met onderverdelingen namelijk Zauber der Dampflokezeit (DB en DR), Zauber der Kleinbahnzeit en een groot hoofdstuk over het smalspoor. Van alle 467 (!) is er bijna niet een eerder gepubliceerd. 432 blz., 23,5 bij 27 cm, bestelnr. 71284, ISBN 3-613-71284-9, en dan de prijs: die is 19,95 euro! Dit is nou eens een mooi cadeau voor een treinfan! <http://www.transpress.de/>

TRANSPRESS. In de serie “So funktioniert “ gelijk twee delen. Het eerste deel gaat over stoomlocs. Dirk Endisch bespreekt in 168 blz. de diverse onderdelen en technische termen zoals aantal assen, soort en serie, water en vuur en hun werking, vuurkist etc., wielen, veren en loopwerk en nog veel andere dingen. Eigenlijk zou iedere stoomliefhebber die denkt dat ie het allemaal al weet dit boek moeten kopen. Het is ook iets voor de modelbouwer en de museummedewerker. De illustraties zijn in kleur. Er zijn diverse technische tekeningen. Het boek **So funktioniert die Dampfloke** draagt het nummer ISBN 3-613-71221-0, 17 X 23 cm. en kost 19,95 euro.

Het tweede deel gaat over locomotievendepôts en is van de hand van Jan Reiners. Alle drie tractievormen zijn aan de orde, maar verreweg de meeste aandacht gaat uit naar de stoom. Dit is ook logisch want die had de meeste installaties nodig. Hier 5 hoofdstukken met diverse onderverdelingen. Allereerst de gebouwen en loodsen, watertorens en tankinstallaties gevolgd door draaischijven en dergelijke. Dan tot slot hulpmateriaal zoals voorraadwagens en kranen en tot slot nog een apart hoofdstuk over het stoomdepôt. De meeste illustraties zijn in kleur. **So funktioniert das Bahnbetriebswerk** kost 19,90 euro, telt 159 blz. en is 17 X 23 cm. ISBN 3-613-71279-2. <http://www.transpress.de/>

EISENBAHN KURIER. DVD getiteld **125 Jahre Elektrobetrieb auf Schienen.** Uitvinding van Siemens van 1879 tot heden in het ICE3-tijdperk. Een wandeling door de historie van de Duitse elektrische tractie met veel historisch materiaal. Ritten met de museumlocs, S-Bahnen en ook trams. Er is echter ook aandacht voor de onderscheidene stroomsoorten (wissel- en gelijkstroom toen en nu). Zoals vaak bij EK een alles omvattende documentatie die uitnodigt om die facetten nog eens apart te bestuderen. In 2008 is het in Nederland 100 jaar elektrische (spoor)tractie. Een aanleiding voor één van onze producenten? Prijs 19,80 euro, bestelnr. 8108. <http://shop.eisenbahn-kurier.de/>

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

RandstadRail & afscheid Zoetermeer-/Hofpleinlijn

Op 24-05 werden de Sprinter-tweewagenstellen 2013, 2021, 2023, 2027, 2028, 2029 en 2031 in het onderhoudsbedrijf Leidschendam voorzien van bestickering. Aan één zijde kregen ze de tekst "meNSen bedankt en tot zieNS!" opgeplakt; aan de andere "NS wenst Randstadrail veel succes!". Omdat de Sprinters, alle in Leidschendam uitgelopen na de avondspits, volgens omloop op hemelvaartsdag Leidschendam niet zouden verlaten, was nog een uitwisseling tussen het onderhoudsbedrijf en Leidschendam noodzakelijk.

Op 25-05 werd met de Plan U 113, het Blokkendoosstel en de Hondekop 766 waardig afscheid genomen van de eerste elektrische spoorlijn van Nederland, de Hofpleinlijn. Onder grote belangstelling van zowel spoorhobbyisten als de lokale bevolking reed het museummaterieel een sneldienst Den Haag – Pijnacker – Berkel en Rodenrijs – Rotterdam Hofplein v.v. De 113 werd na een defect door de 766 weggesleept en door de oranje 4240 vervangen. Evenals de treinen van de gewone dienstregeling waren de museumritten vrij toegankelijk. Van de drie composities van de reguliere stopdienst, die overigens enigszins was gewijzigd om de museumtreinen tussen Rotterdam Kleiweg en Hofplein op het enkelspoor in te passen, bestond er één uit twee SGM-tweetjes, terwijl de andere twee werden gevormd door de 514 en 2965. In Den Haag werd ook nog de 9520, overigens niet toegelaten tussen Kleiweg en Hofplein, op reserve gehouden om te kunnen invallen. De sfeer op hemelvaartsdag was ongekend feestelijk. In eendrachtige samenwerking hadden de verschillende NS-bedrijfsonderdelen, ProRail, de HIJSM, de STIBANS, de Stichting mat '54, het Spoorwegmuseum en de Haarlemse NS-ers die Blokkendoosmotorrijtuig 'Jaap' aan het rijden houden, alles uit de kast gehaald om de Hofplein- en Zoetermeerlijn voor het laatst in het zonnetje te zetten. Duizenden mensen maakten van de gelegenheid gebruik om met een museumtrein te rijden, een kijkje te nemen in de op spoor 9 opgestelde 252 of een stukje mee te rijden in de cabine. Zelfs de gewone Sprinters werden uitgebreid bekeken, hetzelfde gold voor de voor de Hofpleinlijn toch enigszins speciale 514 en 2965.

Met ingang van 27-05 waren op de Hofpleinlijn plotse-ling geen conducteurs meer gesteld. Bij de ingang van de nieuwe roosters was verzuimd conducteurs te plannen. In de meeste gevallen was het geen probleem, omdat er planmatig alleen maar SGM-tweetjes of nieuwe drietjes ingezet werden. Het was echter wel vervelend dat regelmatig de 2024, waarvan één spiegel defect was, op de Hofpleinlijn verscheen. Normaliter was het geen probleem Sprinters zonder spiegel in te zetten, maar in dit geval wel! Vervelender werd het toen op enkele dagen voor vele treinen van de Zoetermeerlijn geen machinist gepland was.

Na bovengenoemde feestelijkheden kwam in de nacht van 02- op 03-06 definitief een einde aan de exploitatie van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn door NS. Op de laatste dag maakte zich enige melancholie meester van zowel reizigers als personeel. De hele dag waren fotografen langs de lijn te vinden, terwijl veel mensen 'zomaar' nog een ritje maakten met 'de Sprinter'. Enkele Zoetermeerdere maakten gewa-pend met een videocamera voor het laatste een rit over 'de

krakeling'. Op het perron deelden NS-ers 'krakelingkoekjes' en 'Forget me not'-bloemenzaadjes uit. Enkele schoolkinde-ren meldden zich bij het loket te Den Haag Centraal met een zelfgemaakt gedicht over hun Hofpleintreintje. Tijdens de slag 15647/15648 mochten ze in de machinistencabine mee en droegen ze hun fraaie gedicht voor.

De van binnen en van buiten fris gewassen 2023 en 2021 verzorgden de allerlaatste rit, trein 15681, naar Rotterdam Hofplein. Eric Gürke, regiodirecteur van ProRail Zuid-west, droeg tijdens de rit op symbolische wijze het beheer van de beide lijnen over aan mevrouw J. Baljeu en de heer P. van Woensel, respectievelijk portefeuillehouder van Stadsregio Rotterdam en portefeuillehouder van Stadsge-west Haaglanden. De uit Berkel en Rodenrijs afkomstige machinist deelde zelfgemaakte vervoersbewijzen uit en bracht de twee Sprinters naar Rotterdam Hofplein, onder-weg uitgezwaaid door omwonenden. Het vertrek uit Den Haag werd gadeslagen door zeer veel NS-ers. Ter hoogte van de nieuwe halte Leidschenveen kruiste het duo Sprin-ters, druk bezet met regionale hoogwaardigheidsbekleders, een grote delegatie van ProRail en vele belangstellenden, de 2014 die als 15678 uit Hofplein gekomen was en kop-maakte om via de Nootdorpboog naar Den Haag Centraal te rijden. Op Rotterdam Kleiweg vond opnieuw een klein ty-foonconcert plaats toen de 2025 als laatste reguliere trein uit Hofplein de 2021 en 2023 trof. Op de Kleiweg stapte tevens het buurtcomité Kleiweg in en reed mee naar Hofplein. Al spoedig na aankomst te Hofplein schakelde de tijd klok au-tomatisch de stationsverlichting uit. Terwijl de 15681 norma-liter leeg terugkeerde naar Leidschendam, reed hij deze avond als extra reizigerstrein 29770 terug naar Den Haag om de laatste getrouwen thuis te brengen en bereed daarbij, zoals het hoort, de route via de Laan van NOI.

De 2027 en 2029 verzorgden de laatste rit op de Zoetermeer Stadslijn, de 'linksommer' 13785/13786. Van de 2027 was één bak versierd met slingers en ballonnen. Tij-dens die laatste rit werd nog een aantal taferelen in scène gezet die typisch voor de Zoetermeerlijn waren, zoals het (proberen) naar buiten gooien van een bank, een reiziger zonder vervoerbewijs die de trein uit gezet werd en misbruik van de noodrem.

Op de laatste dag van exploitatie was de onttakeling van beide lijnen al in gang gezet. Op alle stations waren de reclameborden al verdwenen. Na de sluiting werden in hoog tempo perrons gesloopt waar dat nodig was.

Vanaf 22-05 zette de RET een uit zestien personen be-staand promotieteam in om zowel RandstadRail in het al-gemeen als het vervangende busvervoer in het bijzonder onder de aandacht van het publiek te brengen. Het team, dat zeven dagen per week actief is, verscheen in NS-stations, winkelcentra, markten en op evenementen in de regio.

NS heeft met RET en HTM afgesproken dat personeel en oud-personeel van NS voorlopig tot eind 2007 met het NS-vervoerbewijs op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn mag reizen. Voor de periode na 2007 is NS nog in onderhande-ling. Het vrij vervoer geldt alleen op de voormalige spoortra-jecten en dus niet op de stadstracés van de HTM.

Op 30-05 besloot het college van B&W van Den Haag twaalf miljoen euro bij te dragen aan een tunnel voor het eindpunt van de Rotterdamse tak van RandstadRail. De landelijke overheid betaalt 76 miljoen euro. De tunnel moet in 2011 gereed zijn. Tot die tijd gebruikt RandstadRail de sporen 11 en 12 van Den Haag Centraal. Die zijn echter vanaf 2010 weer nodig om de groei van het aantal treinbe-wegingen in Den Haag op te vangen.

De bouw van de nieuwe halte Rodenrijs, op de plaats van het voormalige NS-station Berkel en Rodenrijs, ging op 31-05 officieel van start in aanwezigheid van de wethouders

Baljeu en Voorenkamp van respectievelijk Rotterdam en Berkel en Rodenrijs. De volledig vernieuwde halte met twee tegenover elkaar liggende perrons, liften en een onderdoorgang voor langzaam verkeer, zal medio 2007 gereed zijn. Tot die tijd wordt gebruik gemaakt van de huidige accommodatie, hoewel het perron voor de treinen richting Rotterdam tijdelijk tegenover het andere zal liggen. Er ontstaat zo ruimte voor het bouwen van de nieuwe perrons. De in een nieuwbouwwijk richting Pijnacker gelegen halte Berkel Westpolder zal eind 2007 voltooid zijn.

- Voor de nieuwe halte Blijdorp werd onlangs het diepste punt bereikt. Inmiddels is de bouwput grotendeels weer dichtgestort en wordt gewerkt aan het herstel van de wegen rond het kruispunt Stadhoudersweg/Statenweg en de daarover lopende tramsporen.
- Vanaf onze volgende editie zal in de rubriek 'Spoorwegen binnenland' niet meer worden bericht over RandstadRail maar in de aparte rubriek "RandstadRail".

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 15-06					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8691	8703	De Haar	07-06-2006	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

- Net zo snel als de acht VIRM-zesjes vorige zomer werden ingekort tot vierwagenstammen, zo snel worden ze nu ook weer verlengd tot zesjes. In de nacht van 18- op 19-05 kwam de 9462, na als achterste stel van 1791 in Amersfoort uitgelopen te zijn, naar de Bokkeduinen en kreeg daar weer zijn ABv5- en mBv7-bak terug. Aansluitend kwam de stam naar het onderhoudsbedrijf Onnen voor onderhoud. In de omloop zijn de weer verlengde stammen nog niet nodig, maar dat zal veranderen met ingang van de nieuwe dienstregeling van december. Voor de nieuwe dienstregeling is, mede door veel lange, 'robuuste' maar daardoor ook dure materieelkeringen op verschillende eindpunten, het aantal benodigde bakken schrikbarend gestegen. Tevens is de reizigersgroei weer dusdanig te stijgen dat al het beschikbare materieel ingezet moet worden.
- In de nacht van 01- op 02-06 kwam de 9463 als tweede te verlengen VIRM naar de Bokkeduinen en werd daar weer van een ABv5 en mBv7 voorzien. Aansluitend snelde het treinstel naar het onderhoudsbedrijf Onnen en kwam van daaruit weer in dienst.
- VIRM 8737 werd, nadat hij het weekeinde daarvoor nog met enkele defecte tractiemotoren had gekampt, gebruikt om een nieuwe versie van de tractiesoftware te beproeven en af te nemen. Daartoe reed de stam op 23-05 een proefrit van de Watergraafsmeer naar Den Haag HS en terug. Om 160 km/h te kunnen rijden, werd de ATB uitgeschakeld en stelde NedTrain een proefritbegeleider.
- Niet alleen de ABv5 van de 8621 is nog steeds niet voorzien van de correcte belijning van de ABv-5-bak, maar ook VIRM 8662 blijkt op dit punt nog niet aangepast te zijn.
- De olympische 4201, 4240, 4241, 9520 en 9525 werden op 28-05 in de Haagse Binckhorst verzameld, waarna met de treinstellen in de loop van de ochtend een fotosessie te Den Haag HS werd georganiseerd. Zo kon voor de NS-afdeling die verantwoordelijk is voor de bestickering van de treinstellen een fotoserie worden vervaardigd van alle oranje treinstellen naast elkaar.
- Op 10-06 werden de beide oranje VIRM-en, waarvan de

beplakking vooral op de koppen al begint los te laten, gebruikt om een gezelschap hoogwaardigheidsbekleders van en naar Hoek van Holland te brengen. De 500 man grote groep bezocht een catamaran-wedstrijd, die was georganiseerd omdat de Volvo Ocean Race een dag later dan gepland in Rotterdam eindigde. Het materieel werd tussentijds in Rotterdam opgesteld; kennelijk was er te Hoek van Holland niet voldoende opstelcapaciteit. De beide stellen werden 's morgens uit Roosendaal overgebracht en 's avonds weer teruggereden naar Brabant.

- Al jaren wordt door machinisten geklaagd dat de klimaatbeheersing van de cabines in VIRM niet in orde is. In de winter is de verwarming onvoldoende, in de zomer juist de koeling. De koeling van de machinistencabine is gekoppeld aan die van de reizigersafdelingen. Dat leidt ertoe dat de klimaatbeheersing in de cabine eerder uitschakelt dan noodzakelijk is, omdat de temperatuur in de compartimenten al lager is dan in de cabine (waar dikwijls de zon vol in schijnt). Het loskoppelen van de klimaatbeheersing schijnt niet zonder meer mogelijk en bovendien erg kostbaar te zijn vanwege de monopoliepositie die de leverancier van de airco heeft. Al enkele jaren zijn proeven gedaan het klimaat op andere manieren te verbeteren. Inmiddels is VIRM 8652 in het revisiebedrijf Tilburg en wordt daar op proef onder handen genomen. De koelinstallaties worden nu toch van elkaar geschieden.
- Trein 3028, bestaande uit stel 8703, botste op 07-06 tussen Ede-Wageningen en De Haar op een auto. De beide inzittenden van de auto verloren hierbij het leven. Hoewel de overweg en de rest van de infrastructuur nauwelijks beschadigd was, ontstonden toch enige problemen toen de taktelwagen die het autowrak kwam op halen, in de ballast vast kwam te zitten. Op 15-06 kwam de 8703 naar het revisiebedrijf Haarlem en daar werd de beschadigde mBvk 290 8691 snel gewisseld met de 290 8577 (ex-8639). Nog diezelfde dag werd de VIRM, nu ook een mengeling van DD-IRM- en VIRM-rijtuigen, naar het onderhoudsbedrijf Onnen overgebracht.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2892	12-06	2992	2988 18-05
			2986 12-06

- In de week van 15-05 ontstond er een tekort aan rijvaardige Sprinters. Op 18- en 19-05 reed de 885 in plaats van een Sprinterdrie op de Hoekse Lijn; op 19-05 was de 820 te zien in de spitsserie 9700 Rotterdam – Gouda Goverwelle.
- Vanaf 05-06 vindt het weglere van Amsterdamse machinisten (zie Mat '64 en blz. 179) plaats met twee Sprintertweewagenstellen. Na het buiten dienst gaan van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn is het aantal benodigde SGM-tweetjes teruggelopen tot tien: twee voor de SpitsPendels op de Hoekse Lijn, zes voor de extra stoptreinen Den Haag C – Zoetermeer Oost die voor rekening van RandstadRail rijden en twee voor de spitsversterking van die treinen. In de serie 19800 rijden twee sets van drie tweetjes.
- In de Watergraafsmeer worden de SGM-tweewagenstellen deze zomer voorzien van GSM-R. Op zaterdag worden ook SGMm-en behandeld.
- Op 03-06 werden de tweetjes 2025, 2014, 2027 en 2029 van Den Haag HS naar Amsterdam Watergraafsmeer overgebracht. Abusievelijk stuurde men met de 2027 en 2029 twee nog van afscheidstickers voorziene stellen weg. Terwijl de 2027 en 2029 ten behoeve van het weglere in de nacht van 05- op 06-06 naar Amsterdam C kwamen, dienden de 2014 en 2025 (zowel een SGM-0 en een SGM-1) als proefkonijnen voor GSM-R.

Op 05-06 kwamen in één trein de 2001, 2030, 2022, 2007, 2012 en 2026 als werkvoorraad naar de Watergraafsmeer. Op 06-06 werden ze tijdelijk op de Dijkgracht gestald. De 2014 en 2025 reden in deze overbrenging ook mee, zodat een trein van maar liefst acht tweewagenstellen SGM reed. Beide laatste stellen kwamen echter weer terug naar de Watergraafsmeer. Op 07-06 ging met deze treinstellen de inbouw van GSM-R in de Meer van start. Daarvoor kwamen de zes op de Dijkgracht op 13-06 weer naar de Watergraafsmeer. Nadat de tien stellen alle omgebouwd zijn, worden ze gewisseld met nog niet behandelde Haagse treinstellen.

De 2029 raakte tijdens het wegleeren beschadigd toen hij als trein 82120 op 09-06 met een stootjuk in Enkhuizen botste. Op 11-06 kwam de voormalige SpitsPendel naar het revisiebedrijf Haarlem. In Haarlem ontmoette hij de 2006, waarvan op 10-06 een compressor defect geraakt was. Hoewel in de Watergraafsmeer de 2014 en 2025 beschikbaar waren, werd op 12-06 de 2943 in één van de wegleertreinen ingezet. Nadat op 13-06 een Plan V de 2943 vervang, kwam vanaf 14-06 de 2014, van GSM-R voorzien en waarvan een defecte motorgenerator hersteld was, in het wegleerprogramma.

Naast de bovengenoemde twintig tweetjes blijven tien stellen over waarvoor geen emplooi is. Die stellen blijven vooralsnog in de Haagse regio op reserve staan. Door het ontbreken van toiletten en eerste klasse zijn de inzetmogelijkheden beperkt, hoewel ze voor de bijsturing van acute problemen in de treindienst zeker van pas komen. Daarbij is in principe wel een SGM-drietje nodig voor de eerste klasse, maar af en toe rijden de tweetjes solo of met z'n tweeën. Op 16-06 verschenen de 2024 en 2961 in de treinserie 5100 Den Haag – Roosendaal; op 17-06 reden de wegleerstellen 2014 en 2027 met een derde tweetje in de strandtreinserie 15400 Amsterdam – Zandvoort aan Zee. Het overschot aan SGM-tweetjes werd op 06-06 ook gebruikt om één van de SpitsPendels naar Vlaardingen met twee stellen te rijden. De 2009 kampte namelijk sedert 01-06 met één defecte tractie-installatie. Daarom werd de 2004 er tegenaan gezet. De 2015 kwam in de nacht van 05- op 06-06 met de 2966 vanuit het onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Rotterdam. De 2015 werd de andere SpitsPendel, de 2966 snelde naar Dordrecht en verving daar een DD-AR (!) in de serie 5100, te beginnen met 5110. Overigens waren die dag meer SGMm-en in vreemde diensten onderweg: de 2953 werd 's middags als vervanging van twee Plan V's in 7156/7165 en de bijbehorende ledigmaterieelritten ingezet.

Op 10-06 kwam het viertal 2008, 2010, 2032 en 2032 van het onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Rotterdam. Daar werden de stellen klaargezet om indien nodig extra ritten te verzorgen of reguliere treinen te versterken op de Hoekse Lijn. Op 11-06 vond namelijk de intocht van de deelnemers aan de Volvo Ocean Race plaats, terwijl de zomerse temperaturen tot een forse trek naar het strand leidden. De 2032 en 2034 werden gecombineerd met de 2894; de 2008 en 2010 vormden met de 2978 een bont trio. Op de Hoekse Lijn kwam die dag ook de nieuwste SGMm, de 2988, in actie door een extra intercity Rotterdam C – Hoek van Holland Strand rijden. Iets dergelijks deed de 2968. De 2958 moest enkele uren onbeheerd op Hoek van Holland Strand verblijven nadat er bij aankomst als 4126 vreemde geluiden gehoord waren. Door de 2968 werd hij op sleeptouw naar Rotterdam genomen.

Tussen 03- en 30-07 zal één SGM-tweetje nogmaals wegleerritten rijden in Noord-Holland. Hiermee worden de laatste Amsterdamse rangeermachinisten die nog wegbekendheid moeten opdoen, hiertoe in de gelegenheid gesteld.

Blijkens de Europese aanbesteding voor de revisie en

modernisering van de Sprintertweetjes, krijgen waarschijnlijk de 2001-2015 toch ook een levensduurverlenging. In het document is te lezen dat deze stellen, naast de modernisering van tractie-installatie en interieur die ook de 2021-2035 ondergaan, een doorloop tussen de rijtuigbakken ("interconnecting gangway") zouden moeten krijgen.

DM '90

Buffel 3432 werd op 17-05 door ICM 4226 van Zwolle naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept. Het stel moest daar van dakschade hersteld worden.

ICM

De mBDk-bak van de 4011 is in Haarlem volledig kaal gemaakt en wordt langzaam weer voorzien van nieuwe componenten. Omdat bij een omvangrijke modernisering als die van ICM altijd de nodige aanloopproblemen ontstaan, is voor de eerste twee treinstellen de doorlooptijd met twee weken verlengd. De AB-bak werd in de tweede helft van mei gedemonteerd; deze maand volgt de sBFk. De NS-directie heeft begin mei het ICM-project met eigen ogen aanschouwd.

ICK

Net zoals de tijdelijk terzijde gestelde VIRM-tussenbakken weer in dienst worden gesteld, komt ook de volledige vloot ICK's binnen afzienbare tijd weer in dienst. De rijtuigen zijn op z'n laatst nodig met ingang van de nieuwe dienstregeling. Op 19-05 werden acht B's, één BD en twee A's vanuit de omheinde stalling op de Dijkgracht overgebracht naar de Watergraafsmeer. Daar werden ze voorzien van de tijdens de terzijdestelling afgenomen onderdelen als stuurstroomkabels en deursluitingskastjes en weer tot vaste stammen samengesteld. In het onderhoudsbedrijf Maastricht kregen ze een onderhoudsbeurt.

Gereactiveerde ICK's					
19-05			03-06		
12-37 024	22-37 919	82-37 061	22-37 973	22-37 910	22-37 984
12-37 031	22-37 947	22-37 940	22-37 961	22-37 909	22-37 935
12-37 015	22-37 939	22-37 949	22-37 980	12-37 032	82-37 051
22-37 937	22-37 916		22-37 902	12-37 034	

Op de Watergraafsmeer staan nu nog de onderstaande ICK's. Van de 12-37 011, 023, 032 en 034 en de 22-37 908 zijn de stuurstroomkabels verwijderd.

Op Watergraafsmeer achtergebleven ICK's					
82 063	22 968	82 064	22 942	12 021	22 954
82 055	22 971	82 062	22 945	22 944	22 908
12 022	22 941	82 068		22 915	22 981
22 946	22 928	82 053		22 942	22 982
22 983	22 977			22 929	22 959
					12 011

Mat '64

De beide wegleertreinstellen 922 en 895 (blz. 179) reden op 22-05 voor het laatst hun instructieritten en werden aansluitend te Amsterdam C op spoor 61 geplaatst. Voor het wegleeren waren de binnendeuren van de cabines tijdelijk verwijderd. Nadat deze weer waren aangebracht, kwamen beide stellen weer in de reizigersdienst.

Onder Plan V 939 blijkt al op 18-04 brand te hebben gewoed. Kennelijk heeft het treinstel daarna geruime tijd bij het Technisch Centrum te Eindhoven vertoefd, eer het op 31-05 door de 517 naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept werd.

ICR

ICR in renovatie in RB Haarlem per 15-06				
ex-nummer	type	nieuw nummer	nieuw type	binnenkomst
10-70 671	A10	10-70 350	A10	29-03-2006
10-70 672	A10	20-70 262	B10	06-03-2006
10-70 673	A10	10-70 349	A10	29-03-2006

10-70 674	A10	20-70 264	B10	06-03-2006
10-70 675	A10	20-70 265	B10	16-03-2006
20-70 219	B10		Bs	09-09-2005

■ In het revisiebedrijf Haarlem waren per 01-06 nog zes ICR-rijtuigen in revisie. Daarnaast verblijft sinds 09-09-2005 ook de reeds omgebouwde 20-70 219 in het RB om te worden omgebouwd tot Bs.

■ Zijn voortbestaan hing enige tijd aan een zijden draadje, maar de BKD uit de IC+ is na een verblijf van drie jaar en zes maanden weer op de baan. Het rijtuig was in de IC+ genummerd 82-70 001. Nadat het enige tijd in het revisiebedrijf Haarlem had gestaan, kreeg het het nummer 82-70 999 om verwarring met de destijds eerste Bs, de 82-77 001, te voorkomen. De BKD met de karakteristieke 'patrijspoorten' van de kinderafdeling werd in het revisiebedrijf enige tijd gebruikt als kantoor voor het projectteam van de ICR-renovatie. Door het afwijkende ontwerp werd ombouw van het rijtuig regelmatig naar achteren geschoven, maar uiteindelijk werd besloten het rijtuigen, net als alle andere resterende BKD's, om te bouwen tot BF. Dat is nu geschied. Als 29-70 496 werd het rijtuig op 30-05 naar Haarlem Goederen gebracht om in het werkplaatssternet naar het onderhoudsbedrijf Maastricht te worden gebracht.

Series 1700 & 1800

■ Nadat de voor DD-AR-instructie in Rotterdam verblijvende 1741 (blz. 142) met een defect naar het onderhoudsbedrijf Maastricht moest worden opgezonden, nam de 1765 medio mei zijn plaats in. Op 30-05 werden vervolgens zowel loc als Bvk (270 7077) naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam gebracht, nadat de instructie per 28-05 beëindigd was.

■ Net zoals de terzijde staande ICK-rijtuigen weer gereed gemaakt worden, zullen ook de vorige zomer op non-actief gestelde locomotieven serie 1800 weer in de rijdende dienst terugkeren. Als eerste verscheen de 1829 weer in het actieve park. Per 25-05 was de loc weer inzetbaar.

■ Loc 1849 kampte op 31-05 met problemen aan het groene-lampsysteem (blz. 180). Om de in Amersfoort gestrande loc in ieder geval tijdelijk inzetbaar te houden, werd besloten hem te driehoeken via Baarn. Dat kon op dat moment niet zonder andere treinen te hinderen (op de enige mogelijke kruisingsmogelijkheid, Soest, passeren de reguliere treinen elkaar); daarom werd een rondje Amersfoort – Hilversum – Utrecht Overvecht – Amersfoort gereden.

■ In de locomotieven die van cabinekoeling zijn voorzien, is een instructie opgehangen over de werking van de installatie. Gebleken was namelijk dat veel machinisten nog niet goed wisten hoe met de koeling om te gaan. Door een fout in de software van de koeling traden bovendien vele defecten op. Nadat een aantal locomotieven teruggekeerd was naar Tilburg, werd in een grote actie in het weekeinde van 17- en 18-06 van een groot aantal locs de softwareversie gewijzigd. Dat gebeurde op verschillende locaties door medewerkers van het revisiebedrijf Tilburg.

■ Het prototype voor de cabinekoeling, loc 1769, dient nog enig nawerk aan de installatie te ondergaan. Daarvoor kwamen technici uit Engeland naar Nederland in het weekeinde van 10-06. Ondanks verwoede pogingen lukte het niet de loc dat weekeinde uit de rijdende dienst – de 1769 maakte deel uit van een trek-trekcombinatie die vanwege werkzaamheden pendelde tussen Den Haag en Breda – en naar Leidschendam te regelen. Op 14-06 lukte dat alsnog. Die 1769 werd op 13-06, toen hij met 2552 onderweg was van Eindhoven naar Den Haag, bovendien gebruikt om de tussen Gilze-Rijen en Breda defect geraakte 99534, bestaande uit een onderhoudsmachine, op te duwen naar Breda.

Rangeerlocomotieven

■ In de week van 15-05 werd de Leidschendamse rangeerloc 703 omgebouwd. Thans zijn beide automatische koppelingen, die voorheen alleen in hoogte verstelbaar waren, zijdelings wegklapbaar. Daardoor is het mogelijk geworden om ook DD-AR-Bvk's aan te koppelen zonder dat de AK van de 700 met de BSI-koppeling van het stuurrijtuig in conflict komt. In de week van 29-05 werd nog wat nawerk verricht: in eerste instantie was de borging van de koppeling aan één zijde nog niet helemaal in orde, terwijl ook de luchtslang naar het ontkoppelventiel enigszins in de knel kwam wanneer de AK werd weggedraaid. De 703 is hiermee een unieke 700 geworden die primair voor inzet in het onderhoudsbedrijf Leidschendam, de thuisbasis van DD-AR, bedoeld is.

■ Loc 707 blijkt aan één zijde forse aanrijdingsschade opgelopen te hebben. Het is niet bekend op welke locatie en wanneer deze schade is ontstaan.

Plan U

■ De Plan U's 116 en 117 werden op 19-05 van Heerlen naar het onderhoudsbedrijf Zwolle gesleept.

DDM/DD-AR

■ In aanvulling op het bericht op blz. 181 over de 'knuffelhoek' kan worden gemeld dat op de benedenverdieping alleen een batterijkast geplaatst was en op de bovenverdieping de statische omzetter een plekje gekregen had. Op beide verdiepingen is van betreffende ruimtes het raam verdwenen en volgens de huidige inzichten keren die niet terug.

■ Op 20-05 sleepte de 1781 de losse Bv 6835 van het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar Leidschendam, waar de DDM een behandeling op de kuilwielenbank onderging. Op 22-05 was het rijtuig weer beschikbaar voor de dienst. Met het werkplaatssternet kwam het rijtuig terug naar de hoofdstad.

■ Zoals opmerkelijke lezers al eens zullen hebben opgemerkt, zijn de DDM-1-rijtuigen type ABv en Bvk in feite onjuist genummerd. Volgens de huidige UIC-nummering behoren dubbeldeksrijtuigen met zitplaatsen eerste en tweede klasse (ABv) de typecode 36 te dragen; dubbeldeks stuurstandrijtuigen behoren 86 te heten (dus respectievelijk 50 84 36-37 ... en 50 84 86-37 ...). De Nederlandse ABv- en Bvk-rijtuigen hebben, net als de Bv's, de typecode 26.

■ Overigens kan men zich afvragen waarom de DDM-1-stammen niet op dezelfde wijze zijn genummerd als de DD-AR-stammen. Het is voor 'de exploitatie' een stuk eenvoudiger wanneer een DDM-stam, in principe altijd van gelijke samenstelling, van één 'treinstel'nummer is voorzien (bijvoorbeeld 7100), dan de huidige situatie met de 'stam'nummers 6800, 6600 en 6900.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie			
<i>binnengenomen</i>		<i>wordt</i>	<i>afgeleverd</i>
			29-70 496
			30-05
			20-70 262
			01-06
			29-70 444
			15-06
DDM-1 LTO			
<i>binnengenomen</i>		<i>Afgeleverd</i>	
6618 (26-37 618)	18-05	6823 (26-37 423)	17-05
6826 (26-37 426)	23-05	6617 (26-37 617)	29-05
6613 (26-37 613)	30-05	6824 (26-37 424)	02-06
6621 (26-37 621)	09-06		
6903 (26-37 103)	09-06		
VIRM LT1		Plan V revisie R6	
<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>

9419	17-05	8668	29-05	956	23-05	951	17-05
8642	31-05	8608	08-06	958	09-06	952	02-06
8632	09-06						
ICRm nawerk							
<i>binnengenomen</i>				<i>Afgeleverd</i>			
20-70 414		18-05		20-77 119		17-05	
10-77 325 (5625)		23-05		20-77 124		23-05	
20-77 112 (5625)		23-05		10-70 370		23-05	
20-77 129 (5625)		23-05		20-77 147		30-05	
20-77 126		30-05		20-77 131		30-05	
20-77 122		30-05		20-77 139 (5627)		31-05	
20-77 121 (5121)		01-06		20-70 414		02-06	
20-77 120 (5613)		07-06		20-77 112 (5625)		02-06	
20-77 132 (5613)		07-06		20-77 129 (5625)		08-06	
20-70 416		07-06		20-77 122 (5620)		08-06	
20-77 125 (5125)		08-06		20-77 126 (5620)		13-06	
10-70 357		15-06		20-77 132 (5613)		15-06	
82-70 434		15-06		20-77 121 (5121)		15-06	
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>Euvel</i>		<i>afgeleverd</i>			
3432	18-05	dakschade		20-70 244		17-05	
939	01-06	brandschade		2971		24-05	
390 7712	08-06	botsschade		3432		02-06	
SPENO-slijptrein	09-06	ontsporingsschade		SPENO-slijptrein		14-06	
8703	15-06	botsschade/bakwisselen		82-77 (5215) 8703	015	14-06	15-06
de binnenkomst van de 10-77 327 op blz. 181 berust op een fout							

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				ICM Cw compressor			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd (1)</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1734	29-05	1761	23-05	4046	18-05	4035	17-05
		1739	23-05	4022	22-05	4042	19-05
		1710	23-05	4023	29-05	4046	24-05
		1750	01-06	4040	31-05	4022	01-06
		1740	15-06	4019	06-06	4023	02-06
				4029	08-06	4040	08-06
				4017	12-06	4019	12-06
6400 LT1				1700/1800 Cw cabinekoeling			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6409	06-06	6413	07-06	1763	17-05	1715	19-05
				1716	19-05	1770	23-05
				1744	23-05	1763	24-05
				1736	29-05	1755	29-05
				1732	31-05	1736	02-06
				1764	02-06	1716	07-06
				1772	06-06	1744	07-06
				1746	12-06	1736	13-06
				1780	13-06	1732	09-06
				1758	15-06	1764	09-06
						1772	15-06
						1746	15-06
Schades/defecten							
<i>Binnengenomen</i>		<i>euvel</i>		<i>Afgeleverd</i>			
1738	17-05	verbrande thyristor		6462		17-05	
6492	17-05	defecte dieselmotor		1769		18-05	
6516	17-05	problemen motorvermogen		1756 (2)		23-05	
6462	18-05	defecte dieselmotor		6491		24-05	
1612	19-05	botsschade		6490		24-05	
1604	23-05	botsschade		6469		24-05	
1768	30-05	defecte pomp		1738		24-05	
707	31-05	botsschade		6516		01-06	
8652	02-06	prototype Cw cabineairco		712??		02-06	
6402	06-06	defecte dieselmotor		1768		07-06	
1750	13-06	defecte cabinekoeling		6466		07-06	
1755	13-06	defecte cabinekoeling		1612		13-06	
1736	13-06	nawerk cabinekoeling		6492		15-06	
1756	14-06	defecte pomp		1750		15-06	
1601	15-06	defecte pomp		1755		15-06	

1853	15-06	defecte snelschakelaar	1736	
(1) de 1761, 1739, 1710, 1740 en 1750 ondergingen ook de Cw cabinekoeling				
(2) aan de 1756 werd naast de PQI-keuring ook narooiwerk uitgevoerd				

Class 66

▪ Zoals gemeld op blz. 181, zou het revisiebedrijf Tilburg nog drie Class 66-locs ontvangen voor ombouw. Deze locs arriveerden eind mei in de Rotterdamse haven en werden door loc 6433 naar Tilburg gesleept.

Buitenlands getrokken materieel

▪ Op 24-05 kwam in de CityNightLine een afwijkend geschilderd restauratierijtuig naar Nederland. DB Autozug beschikt over twee restauratierijtuigen uit de nachtverbinding 'Jan Kiepura' Frankfurt – Warschau. Aanvankelijk reed deze trein tot Brussel. Sedert de PKP de restauratierijtuigen voor deze verbinding stelt, fungeren de DB-rijtuigen als reserve. De Jan Kiepura-rijtuigen stammen uit de voormalige *Touristikzug* van de DB. In 1995 en 1996 werden twee treinen samengesteld om het forfaitair vervoer nieuw leven in te blazen. In de ene trein werd het duo restauratierijtuigen gevormd door twee omgebouwde zitrijtuigen Bpmz 293.4, in de andere door twee bestaande, gemodificeerde restauratierijtuigen type WRmz 137 (met de afwijkende lengte van 27,5 meter, gebruikelijk voor veel DB-restauratierijtuigen). Nadat de Touristikzug, die ook als ICE3-vervangende in het Expo-verkeer naar Nederland kwam, opgeheven werd, werden alle rijtuigen in ICE-kleuren geschilderd en voornamelijk in de knooppuntreserve-treinen van de DB opgenomen. Van beide types restauratierijtuigen werd er één aan DB Autozug verkocht, die ze nu als reserve inzet.

▪ Na het Jan Kiepura-rijtuig verscheen op 13-06 met trein 144 uit Berlijn een stuurstandrijtuig Bpmbdzf 297 in Amsterdam. Deze IC-stuurrijtuigen functioneren alleen als zodanig met (enkele) DB- en ÖBB-locomotieftypen. De rijtuigen zijn in 1996-1999 door PFA in Weiden omgebouwd uit voormalige DR-zijgangrijtuigen Bom 280 en Bomz 283, de zogeheten 'Halberstädter'. Bij die ombouw, waarbij alleen de bodem hergebruikt werd, werden nieuwe draaistellen, een nieuwe opbouw en natuurlijk een stuurstand gemonteerd.

Korte berichten

▪ De papieren treinkaartjes ondergaan na een kleine vijftien jaar een facelift. De vervoerbewijzen uit de kaartauto-maat met aanraakscherm blijven ongewijzigd; het betreft alleen de kaartjes uit de oude automaat en die bij het loket worden gekocht. De huidige gele achtergrond met in het wit tientallen keren 'Nederlandse Spoorwegen' erin, wordt vervangen door een donkerder geel met de afbeelding van een reiziger die uit het raam kijkt. De vaste teksten en het NS-vignet zijn op het nieuwe kaartje blauw in plaats van zwart.

▪ NS-dochteronderneming Strukton heeft Stork WorkspHERE overgenomen. De nieuwe aanwinst is actief in de installatiebranche.

▪ Dit jaar bestaat Thalys tien jaar. Ter gelegenheid daarvan werden op 01-06 via internet enkele reizen voor € 10,- verkocht. Zoals dat ook het geval was bij de € 5-actie ter gelegenheid van het vijfjarig bestaan van de ICE in 2005, werd de site zo vaak bezocht dat hij overbelast raakte. Kennelijk is bij NS Internationaal nog niet het besef doorgedrongen dat een slecht uitgevoerde marketingcampagne meer schade aan het imago van een onderneming toebrengt dan een helemaal niet uitgevoerde campagne. Elf Nederlandse trainmanagers van Thalys maakten vanaf 21-05 een rit op de fiets van Amsterdam naar Parijs. In zes dagen bereikten de dappere hogesnelheidsconducteurs de lichtstad. Vanwege de verwachte drukte reed in juni een aantal Thalys-treinen met twee stellen. Op 11-06 was de combinatie 4532 (Fortis) en 4331 te zien.

- Van 05-06 tot en met 09-07 kunnen reizigers alle wedstrijden van het wereldkampioenschap voetbal via grote schermen in de stationshal van Utrecht Centraal volgen. Naast de live-uitzendingen kunnen reizigers ook samenvattingen bekijken. De schermen zijn onderdeel van het zogeheten 'WK-plein' dat NS op Utrecht Centraal heeft ingericht. Daar is ook een terras opgebouwd en in een 'voetbalkooi' kan men in een WK-spel prijzen winnen. Dit WK-plein is onderdeel van een gezamenlijke campagne van NS, KPN en Intel om de zogenaamde HotSpots extra onder de aandacht te brengen van treinreizigers.
- Op 08-06 maakte de Londense vervoersautoriteit Transport for London (TfL) bekend dat de joint-venture van NS en Serco, NedRailways, een van de vier bedrijven is die mogen bieden op de concessie North London Rail (NLR). Het betreft stadsgewestelijk vervoer met een reizigersaantal van rond de 100.000. Het net omvat 49 stations en er zijn thans 500 medewerkers werkzaam bij de huidige exploitant. In het gebied waar de spoorlijnen zich bevinden, vinden in 2012 ook gedeeltelijk de Olympische Spelen plaats, zodat de concessie ook met enig prestige omgeven is. Naast NedRailways zijn ook Govia, MTR-Laing en National Express in de race. De bieding zelf staat gepland voor de tweede helft van dit jaar, waarna de beslissing in het voorjaar van 2007 valt. In november 2007 wordt de concessie aan de nieuwe vervoerder overgedragen.
- Sedert enige tijd bezitten de circa 4.800 medewerkers van de Rabobank die in een leaseauto rijden, over een zogeheten NS Business Card. Met deze kaart kan per telefoon of internet een treinreis gepland en geboekt worden, terwijl ook het gebruik van P&R-terreinen en de treintaxi mogelijk is. Achteraf betaalt de werkgever de gemaakte kosten.
- Een tiental treinreizigers werd begin juni het slachtoffer van fraude met de pinpas nadat ze een kaartje hadden gekocht in de kaartautomaat te Delft, die overigens met camera's is beveiligd. Mogelijk zijn ze het slachtoffer geworden van 'skimmen'. Middels een opzetstukje op de pinautomaat worden de gegevens van de bankpas gekopieerd. Later worden die op een ander pasje overgezet, waarmee dan een rekening geplunderd wordt. In deze gevallen werd vanuit Spanje en Denemarken rond de € 1000,- per rekening opgenomen.
- Voor de open dagen van de luchtmacht op vliegbasis Leeuwarden liet NS op 16- en 17-06 extra treinen rijden tussen Zwolle en Leeuwarden. Ook het reguliere treinverkeer werd versterkt. Omdat op 16-06 ook het Oerol-festival van start ging op Terschelling, liet NS die dag op station Leeuwarden een theatergezelschap optreden, dat tussen 12:00 en 16.30 uur tweemaal per uur een voorstelling gaf. Voor de extra treinen werden op 16-06 twee VIRM-zeswagengstellen ingezet; voor de diensten op 17-06 werden drie mDDM-stammen ingepland, zodat de 'Randstedelijke' materieel ook eens in Friesland kwam.
- Eveneens op 17-06 vond nabij Almere het 'Defquon.1'-festival plaats. Ten behoeve van de aan- en afvoer van de bezoekers hiervan liet NS de treinseries 4600 en 4300 tussen 11.00 en 23.00 uur extra stoppen te Almere Strand, van waar het nog tien minuten lopen was naar het festivalterrein. Vanaf 22.15 uur ging ook de 3900 in beide richtingen stoppen te Almere Strand. Hoewel de reguliere treinserie 4900 Utrecht – Almere Strand was opgeheven vanwege werkzaamheden, reden 's morgens en 's avonds extra treinen vanuit Utrecht naar Almere. Ook vanuit Amsterdam werden extra ritten gereden. De treinen werden gereden door DD-AR-, mDDM- en SGMm-materieel.

Dienstregeling 2007

- Naarmate de invoering van de nieuwe dienstregeling dichterbij komt, gaat NS steeds meer concessies doen aan

de oorspronkelijke uitgangspunten van het nieuwe model: robuust en voorspelbaar. De treinserie 2000 Den Haag – Arnhem rijdt in de spits door naar Nijmegen. Aanvankelijk zou hij dan Elst overslaan, maar inmiddels is besloten de treinserie hier wel te laten stoppen. De wijziging is ingegeven door het verschijnsel dat in de huidige dienstregeling een aantal (Syntus-) treinen overvol blijkt te zijn in de spits.

Aanbestedingen

- NS blijkt (ook) op de concessie in Zuid-Limburg geboden te hebben met omgebouwde SGM-treinstellen, materieel dat op die lijn overigens officieel (nog) niet is toegelaten. Het is niet verwonderlijk dat de provincie Limburg heeft gekozen voor een andere aanbieder. Hoewel de verbouwde SGM-treinstellen zeker geen slecht figuur slaan, zijn ze voor nieuw materieel als de FLIRT van Stadler of de (elektrische) Talent van Bombardier, geen partij. En natuurlijk is een provincie gevoelig voor nieuw materieel dat speciaal voor een concessie wordt aangeschaft of geleasd. Kennelijk lukt het NS, dat vooral bij de provinciale bestuurders ook nog eens bekendstaat als een onbetrouwbare partner en dus simpelweg haar naam al tegen heeft, nog niet om met een scherpe prijs alleen te aanbesteding te winnen.
- Speciaal voor multimodale aanbestedingen in de zuidelijke Randstad heeft NS een nieuwe dochteronderneming, *RegiolinQ*, opgericht. Op 06-06 bracht de nieuwe firma een bod uit op de vervoersconcessie Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenland. Het betreft de treindienst Dordrecht – Geldermalsen, het stadsbusvervoer van Dordrecht en het omliggend streekbusvervoer. Op 27-06 wordt bekend wie de winnaar van de aanbesteding is. Met de nieuwe onderneming slaat NS twee vliegen in één klap: er kan ook geboden worden concessies waarin zowel als trein- als busvervoer wordt aanbesteed, en bovendien is ze verlost van de achterstand die ontstaat louter doordat ze 'NS' heet.
- De op blz. 184 genoemde gedeeltelijke spoorverdubbeling van het traject Dordrecht – Geldermalsen ter hoogte van Hardinxveld, heeft een voor de gemeente en reizigers prettig neveneffect. Aan het nieuwe spoor kunnen direct nieuwe stations worden aangelegd: Boven-Hardinxveld en Giesendam-West. De provincie Zuid-Holland betaalt de aanleg van Boven-Hardinxveld; Giessendam-West wordt bekostigd uit de exploitatie van een nieuwe woonwijk aldaar.

Gouda – Alphen aan den Rijn

- Eveneens op 27-06 wordt bekend of de Provincie Zuid-Holland de verbinding Alphen aan den Rijn – Gouda onderhands twee jaar aan NS gunt. NS heeft, in samenwerking met ProRail en HTM, de laatste maanden veel energie gestoken om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Inmiddels wordt ernaar gestreefd weer een vaste groep medewerkers op de lightrail te laten rijden, zoals dat in het begin van het project ook het geval was. Gebleken is dat veel storingen aan het materieel voorkomen kunnen worden indien een vaste groep machinisten op de wagens dienstdoet. Deze mensen beschikken over meer routine dan collega's die slechts incidenteel op de A32 rijden. Op haar beurt heeft HTM orde op zaken gesteld in de relatie met de leverancier van de A32-trams, Bombardier. Gaat de onderhandse gunning inderdaad naar NS, zal direct een aantal investeringen worden gedaan. Zo krijgen de trams extra klappampen en prullenbakjes.

A32

- Na een verblijf van ruim drie weken in het onderhoudsbedrijf Leidschendam keerde de 6106 begin mei weer in Alphen aan den Rijn terug.
- Tijdens de warme dagen medio juni bleek de down-chopper van de A32-wagens bij temperaturen van meer dan

30 graden celsius kuren te vertonen. Het onderdeel wordt bij stilstand door één ventilator gekoeld en moet vooral door rijwind afkoelen.

OV-chipkaart

Als in april 2007 de OV-chipkaart landelijk ingevoerd wordt, krijgt het rijdend personeel de beschikking over een zogeheten 'mobiele chipkaartlezer'. Met een dergelijk apparaat kunnen OV-chipkaarten gelezen en eventueel beschreven worden. NSR heeft besloten de chipkaartlezer te integreren met de nieuwe zakcomputer Railpocket. Het huidige model zou eind 2007 zijn afgeschreven. Deze vervanging wordt nu naar voren gehaald. Vanaf augustus worden enkele prototypes getest. Tegelijk met de Railpocket worden de Gsm-telefoons van de 'frontliners' (machinisten, conducteurs, servicemedewerkers) vervangen.

De invoering van de OV-chipkaart zal nog gefaseerder worden uitgevoerd dan aanvankelijk gepland. Minister Peijs is van zins de strippenkaart tot 01-01-2009 geldig te laten zijn.

NS en haar klanten

Al eerder werd hier melding gemaakt van de grootschalige diefstal van de handgrepen op de binnenpendeldeuren van de DDM-1- en DD-AR-rijtuigen. Inmiddels zijn de ontbrekende handgrepen vervangen. Tevens zijn maatregelen genomen om het losdraaien ervan te verhinderen. Het dievengilde vond al spoedig een nieuwe bron van inkomsten: de koperen pijpen tussen het waterreservoir en de wc-pot in de toiletten van veel materieel. Ook hier werd vooral DDM en DD-AR het slachtoffer, terwijl tevens pijpen uit Plan T en V werden ontvreemd. Binnen korte tijd moesten vele toiletten worden afgesloten, hetgeen tot een groot aantal klachten van reizigers leidde. NedTrain begon al spoedig met een grootscheepse herstelactie van de toiletten, waarbij wijselijk kunststof pijpen werden gebruikt.

Medio mei arresteerden de marechaussee en de spoorwepolitie vier mensen die ervan worden verdacht op grote schaal NS-trajectkaarten te hebben vervalst. Onder de medewerkers van de KLM bleek een levendige handel te bestaan in de valse kaarten. De zaak kwam aan het rollen toen op 20-04 een reiziger met een vervalste jaartrajectkaart werd betrapt. Het spoor leidde al snel naar twee tussenpersonen en de vervalser van de vervoerbewijzen. Volgens de spoorwepolitie werden de valse kaarten door ruim driehonderd KLM-ers afgenomen. Van (de medewerkers van) je partner in de joint-venture HSA moet je het maar hebben!

Een ICM werd in de vroege morgen van 26-05 het slachtoffer van vandalisme. Een groep van circa vijftig jongeren, op weg naar Delft, vernielde meubilair; één raddraaier gooide de zitting van een bank naar buiten. De politie arresteerde een groot deel van het gezelschap, nadat de trein bij Schiedam Centrum tot stilstand gekomen was.

NS en service

Sedert het vertrek van Pamela Boumeester als directeur van NS Reizigers is naar verluidt een duidelijk andere wind gaan waaien binnen het bedrijf. Nol Groot, voormalig directievoorzitter van NS Stations, vormt samen met Jacques Huberts (ex-NedTrain) de leiding van NSR. Nol Groot is binnen NSR bekend geworden om zijn succesvolle implementatie van de nieuwe serviceformule op de grotere stations. Hij is binnen de directie van NSR verantwoordelijk voor een algehele verbetering van de service. Die is broodnodig, want de oordelen van de klanten over de dienstverlening van NS blijven ronduit pover. Inmiddels begint in de hogere regionen van het bedrijf (zeer) langzaam het besef door te dringen dat een verbetering van de punctualiteit alleen niet zaligmakend is. De heksenjacht die Boumeester vorige herfst ontke-

tende om het met de overheid afgesproken percentage te halen, lijkt vooral te hebben geleid tot veel klachten van klanten die structureel een aansluiting verloren zagen gaan die onder normale omstandigheden wel mogelijk was. Ook heeft men beseft dat het niet altijd verstandig is om een vertraagde trein voortijdig op te heffen, ook al heeft dat een gunstige uitwerking op de statistieken. Consumentenorganisaties en overheid doen er in de nabije toekomst verstandig aan om met NSR keiharde afspraken te maken over zowel het aantal vertraagde treinen als het aantal opgeheven treinen.

Service bestaat uit meer dan op tijd rijdende treinen alleen, bijvoorbeeld veilige en aantrekkelijke stations, nota bene een van de speerpunten van NS. Ook Nol Groot was kennelijk vergeten dat de meeste reizigers niet (alleen) gebruik maken van de stations waarop zijn 'maximum service'-formule is ingevoerd, maar wel van stations en haltes waar het loket verdwenen is en menselijk contact met een NS-medewerker alleen via de gehate 'service- en alarmzuil' mogelijk is.

Onder de ontevreden klanten zal zeker ook een aantal reizigers zijn dat regelmatig gebruik maakt van station Schiedam Centrum. Zoals beschreven op blz. 69, is de stationsoverkapping van dit station beschadigd tijdens de harde storm van 25-11-2005. De berichtgeving bleek niet geheel juist: de kap was nog niet geheel afgebouwd toen de storm opstak. NS stelt zich formeel op het standpunt dat ProRail degene is die de kap moet completeren en acht zichzelf 'geen partij' in dezen. Dat het haar eigen klanten zijn die zich moeten laten natregenen omdat het gat in de overkapping zich juist boven de trap naar de perrontunnel bevindt, is kennelijk niet relevant.

Onder de ontevreden klanten zal zeker ook een aantal reizigers zijn dat zich dagelijks ergert aan de belabberde kwaliteit van de (automatische) omroep. Zoals beschreven op blz. 279 (HOV/RN 2005-10), zijn de omroepberichten ontdaan van het woord 'vertraging'. Dat woord is vervangen door de formulering 'komt over X minuten binnen'. Dat is op zich al niet fraai, maar het is nog minder prettig dat de automatische omroep dat bericht ook laat horen wanneer een vertraagde trein daadwerkelijk op het punt staat te arriveren. Met andere woorden: wanneer de met vijf minuten vertraagde 3655 na die vijf minuten in Arnhem binnen gaat rijden, wordt alsnog omgeroepen: "komt over vijf minuten binnen". Dat is dus niet juist. Het is hier al vaker gezegd, maar het lijkt erop dat meer computers en andere technische hulpmiddelen, bij NS leiden tot minder service.

Arriva

Materieel

Niet voor het eerst kampte Arriva met een materieelgebrek. Het aantal beschikbare Wadlopers is het afgelopen halfjaar te laag geweest. Bovendien is het aantal reizigers, met name in de spits, ook bij Arriva duidelijk toegenomen. Regelmatig kwam het voor dat de treinen overvol waren. Kennelijk is dat buiten de Randstad nog reden om cadeautjes uit te delen: op 22- en 23-05 deelde de spoorvervoerder waardebonnen uit die bij een kuurcentrum in Nieuweschan gebruikt konden worden.

Connexxion

Amersfoort – Ede-Wageningen

Vanaf deze maand gaan Connexxion-medewerkers op de nu nog rijdende NS-treinen weglereen op het baanvak Amersfoort – Ede-Wageningen.

Syntus

Toekomst

- Het veto van aandeelhouder Keolis op het voornemen van Syntus om een bieding uit te brengen op de concessie in Limburg, heeft intern bij Syntus tot grote verontwaardiging geleid. De directie van Syntus vraagt zich hoe de toekomst van de onderneming eruitziet wanneer de aandeelhouders zo openlijk groeielingen boycotten.
- Directeur Frank van Setten van Syntus werd na het winnen van de concessie voor Limburg door Veolia, door dit bedrijf benaderd om het 'Syntus-model' ook in Limburg te implementeren. Medio juni nam hij afscheid van Syntus.

Exploitatie

- Door tegenvallende reizigersaantallen heeft Syntus besloten de dienstuitvoering tussen Arnhem en Emmerich per 31-05 te beëindigen. Op 01-06 reden reeds geen treinen meer. De treindienst tussen beide plaatsen werd na lang onderhandelen in december 2005 geïntroduceerd en reed alleen in het weekeinde. Bij reizigersaantallen van meer dan 270 per weekeinde mensen zou de verbinding enigszins uit de kosten komen; in de eerste maanden werden niet meer dan gemiddeld 50 reizigers per dag geteld. Al in maart overlegden de partners van het project over de moeizame vooruitzichten. Toen werd een aantal van 80 reizigers per week-einde als absoluut minimum gezien. Toen die ondergrens in april en mei niet gehaald werd, besloten Syntus, KAN, de provincie Gelderland, Euregio en de gemeente Emmerich het project te beëindigen. In de maanden juni en juli werd de trein nog vervangen door een bus. Dat had niets te maken met de tegenvallende reizigersaantallen, maar wel omdat een ontheffing voor het gebruik van LINT-en op het traject Zevenaar – Emmerich Grens niet meer verlengd werd. Op dit traject zijn geen assentellers gemonteerd. Hierdoor was de werking van de overweg in Zevenaar niet gegarandeerd. Wanneer de treindienst een succes geworden was, zou Syntus ProRail hebben verzocht tot aanpassing van de detectie. Over de vervangende busdienst is op het station vertrekstaat in Emmerich nergens informatie te vinden; volgens de vertrekstaten op dit zeer in verval geraakte grensstation wordt de verbinding met Arnhem nog steeds verzorgd door de trein ('der Arnheimer'). De vervangende bussen hebben in de bestemmingsdisplay keurig 'Treinbus Emmerich' staan.
- Syntus rijdt voorlopig tot eind 2008 de treindienst Arnhem – Tiel. Voor die tijd zal de verbinding worden aanbesteed. Momenteel beraadt de provincie zich op een model waarbij de doorgaande dienst in Elst wordt gekapt en op een eigen keerspoor eindigt. Men wil hiermee extra ruimte scheppen op het drukke traject Arnhem – Nijmegen. Anderzijds realiseert men zich wel dat door een verplichte overstap het aantal reizigers zal dalen. Om toch één van de thans drie benodigde composities in z'n scenario te kunnen uitsparen, overweegt de provincie station Hemmen-Dodewaard te sluiten, waardoor er net volgende rijtijd ontstaat om met twee treinen af te kunnen.
- In de periode dat Syntus de verbinding Arnhem – Tiel exploiteert, is het aantal reizigers op deze lijn gestegen. Hoewel in totaal 43 dagen niet gereden kon worden door de grootschalige werkzaamheden bij Elst en op de Betuwelijn zelf, heeft Syntus ongeveer even veel reizigers vervoerd als NS in het laatste jaar in haar treinen van de serie 6100 verwelkomde. Syntus gaat er vanuit dat zonder de werkzaamheden de groei, nu circa één procent, tien tot vijftien procent zou hebben bedragen.

EETC

Materieel

- Op 03-06 bracht de NMBS zeven EETC-rijtuigen van Oostende naar Roosendaal. Daar werd deze trein met behulp van een Rail4Chem-loc en –rangeerder gesplitst. De rijtuigen (zie blz. 185) werden naar de Watergraafsmeer gesleept. De R4C-loc bracht de resterende die DDM-autotransportwagens naar 's-Hertogenbosch.

Veolia

Aanbesteding Limburg

- Op 16-05 werd bekend dat de provincie Limburg de aanbesteding voor de lijnen Maastricht – Kerkrade en Nijmegen – Roermond heeft gegund aan Veolia. De onderneming zal al vanaf medio december 2006 het Limburgse reizigersvervoer per trein, bus en regiotaxi gedurende tien jaar verzorgen. NSR is inmiddels in gesprek met Veolia over de eventuele overgang van personeel.

ProRail

Infrastructuur

- In het weekeinde van 20-05 werd het emplacement van Amersfoort omgebouwd tot een EBS-gestuurd knooppunt. De problemen die daarbij optraden, waren betrekkelijk gering van omvang. Men vreesde op zondagavond dat de opstart van de treindienst op maandagmorgen niet zonder problemen zou kunnen geschieden omdat de oorzaak van enkele storingen niet achterhaald kon worden. NSR had al plannen gemaakt om de 12514 en 12516 op te heffen tussen Amersfoort en Utrecht en de 12520 en 12524 tussen Zwolle en Utrecht, maar rond 03.00 uur 's morgens werd alsnog en onverwachts de oorzaak van de storingen gevonden. Het treinverkeer kon normaal op gang komen.
- In het weekeinde van 27- en 28-05 werden tijdens een grootschalige buitendienststelling twee stalen spoorbruggen in het tracé Rotterdam Centraal – Rotterdam Noord vervangen door betonnen exemplaren. Het betrof de bruggen over het Noorderkanaal bij de Vroesenkade en de Kanaalweg. Enkele jaren geleden waren reeds de brug bij de Rotte achter station Rotterdam Noord en de andere stalen overspanning bij de Kanaalweg vervangen. De vervanging hangt samen met de aanleg van de nabijgelegen HSL-Zuid. Men was namelijk tot de conclusie gekomen dat de inspanningen om de geluidsproductie van de HSL-Zuid zoveel mogelijk in te perken, min of meer nutteloos zouden zijn als niet tegelijk enkele stalen herriemakers uit het bestaande spoor verwijderd werden. Alleen het viaduct over de Stadhoudersweg is nog een stalen exemplaar.
- In Bunnik, Driebergen-Zeist en Maarsbergen worden enkele drukke spoorwegovergangen vervangen door tunnels. In Driebergen wordt tegelijk het station vervangen. Terwijl de werken in Bunnik e Driebergen in 2014 gereed moeten zijn, zullen ze in Maarsbergen in 2008 al zijn afgerond.
- Tussen 19-08 en 03-09 wordt het tracé tussen Zwolle en Wijhe aan groot onderhoud onderworpen. Het spoor en ballastbed worden geheel vervangen. De houten dwarsliggers maken plaats voor betonnen exemplaren. Het treinverkeer wordt vervangen door een busdienst.

Infraproblemen

- Alle beloften over een 'stabielere' procesleidingssysteem uit het recente verleden ten spijt, viel op 17-05 het bewuste computersysteem van emplacement Arnhem uit. Een uur lang konden de treindienstleiders geen rijwegen instellen.
- De problemen bij de ECT-terminal op de Maasvlakte

(blz. 187) waren eerst op 21-05 enigszins onder controle. Pas toen kon het treinverkeer weer langzaam op gang komen. Al spoedig ging het opnieuw mis en ontstonden weer enorme achterstanden.

- Op 22-05 werden treinreizigers in de regio Utrecht flink geplaagd door een tweetal infrastoringen. Omstreeks 08.00 uur viel door een stroomstoring de beveiliging van de Utrechtboog en Amsterdam Muiderpoort – Abcoude uit. De treindienst ondervond ernstige hinder van de problemen. Aanvankelijk dacht men dat de problemen veroorzaakt werden door de BB21-beveiliging van Bombardier. Toen dat niet zo was, werd de oorzaak gezocht in problemen met enkele computers in Breda (!), nadat het voorafgaande week-einde grootschalige werkzaamheden hadden plaatsgevonden tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe. Dat bleek echter niet zo te zijn, waarna ProRail een telecomstoring in meerdere provincies vermoedde. Ook dat was niet waar. Vervolgens werd gehoopt dat het opnieuw configureren van zogeheten ATM-kasten (ten behoeve van telecommunicatieverbindingen) soelaas zou bieden. Ook dat was ijdele hoop. Uiteindelijk bleek – om 14.00 uur! – een defecte glasvezelkabel de oorzaak te zijn...

- Iets soortgelijks speelde zich af tussen Leiden en Alphen aan den Rijn. De brug over het Rijn-Schiekanaal bij Leiden Lammenschans raakte even na 08:00 gestoord, waarbij een defecte kabel als boosdoener werd aangezien. Nadat alle kabels rond de brug in orde bevonden waren, ontdekten men een breuk in een kabel tussen de brug voor het wegverkeer en de spoorbrug. Tot 18.30 bleef de aannemer tobben met 'provisorische oplossingen', maar de brug wilde niet met geen mogelijkheid weer juist functioneren. Uiteindelijk kwam de aap uit de mouw toen een Algemeen Leider van ProRail, die namens ProRail de leiding heeft over de afhandeling van versperringen, bij toeval enkele vernielde kabels ontdekte 500 meter van de brug. Vervolgens was het euvel binnen een half uur gerepareerd.

- Op 06-06 leidde één defecte zekering tot een stroomstoring aan de westzijde van Rotterdam Centraal. Van 09.34 tot 10.02 uur was tussen Rotterdam Centraal en Schiedam Centrum en tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Noord geen treinverkeer mogelijk. Het duurde niet minder dan een half uur eer het euvel verholpen was. De naweeën van de stremming waren tot ver in het land merkbaar.

- De in deze kolommen al vaker genoemde lijn Leiden – Woerden deed op 09-06 weer van zich spreken. Ditmaal bleken 's avonds van meerdere treinen de stroomafnemers beschadigd te zijn geraakt nadat ze het baanvak bereiden hadden. Hoewel tussen Leiden en Alphen aan den Rijn wel een defect aan de bovenleiding gevonden werd, kon dit niet de oorzaak van de problemen zijn.

Zomers weer

- Zoals winterweer inmiddels traditioneel snel tot een chaos leidt op het Nederlandse spoorwagennet, hebben zomerse temperaturen tegenwoordig ook een nadelige uitwerking op het treinverkeer. Op 08-06 ging bij het stijgen van de temperatuur 'natuurlijk' een wissel van de Utrechtboog bij Amsterdam Bijlmer in de storing. Tussen Goes en Middelburg ontstond spoorspatting en bij Heerhugowaard een wisselstoring.

- Een landelijk probleem waren bruggen die nadat ze geopend waren, niet meer dicht wilden. Een aantal bruggen op vitale punten werden daarom alleen geopend in aanwezigheid van een monteur. Tussen Nieuweschans en Leer konden geen treinen rijden om een brug in Duitsland niet meer dicht wilde. Ook tussen Heerenveen en Akkrum was het treinverkeer tijdelijk gestremd door problemen met de brug over Het Deel.

- Op 09-06 ontstonden door de warmte enkele knikken in spoor 35 te Dordrecht.

- Een dag later trad ook spoorspatting op tussen Blauwkapel Oost en Zuid, zodat tijdelijk geen treinverkeer mogelijk was van Amersfoort en Lunetten via de Maliebaan. Later mocht stapvoets over het spoor gereden worden. De volgende dag werd tijdens geplande werkzaamheden te Hilversum op korte termijn zes kilometer extra spoor buiten dienst genomen. Daar kon toen gewerkt worden aan het voorkomen van spoorspatting. Door een wisselstoring in wissel 1065 bij Utrecht Overvecht kon de 5554 niet langs een peron komen; de reizigers reisden door naar Utrecht Centraal.

- Omdat het ook nauwelijks regende, ontstonden ook enkele bermbranden. Dat was op 11-06 het geval bij Winschoten, tussen Almere Buiten en Parkwijk en tussen Amsterdam Sloterdijk en Halfweg. Die dag traden ook spoorspattingen op in spoor 1 te Amersfoort, tussen Uitgeest en Heemskerk, tussen Waalhaven Zuid en Barendrecht Vork en op beide sporen tussen Schiedam en Vlaardingen.

- 13-06 werd een slechte dag voor het spoor. Hoewel NSR bepaald geen visitekaartje afgaf door de vele defecte cabineairco's, spande ProRail de kroon. Tussen Susteren en Maasbracht ontstond vertraging door een regelmatig terugkerende stroomstoring. Op de westelijke Betuwelijn trad tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam vertraging op door een sectiestoring. Iets dergelijks deed zich voor tussen Sittard en Heerlen. Tussen Velperbroek Aansluiting en Zevenaar gingen overwegen in de storing, op de lijn Amsterdam – Utrecht was een seinstoring. Dat waren nog speldeprikjes vergeleken bij de rampspoed die over de overige treinreizigers werd uitgestort. Terwijl bij Woerden een wisselstoring voor de derde keer in vier dagen het treinverkeer tussen Utrecht en Rotterdam/Den Haag in een chaos deed veranderen, leidde een defect wissel in Boskoop tot het staken van de treindienst Gouda – Alphen aan den Rijn. De tram tussen Houten en Houten Castellum reed evenmin, omdat naar verluidt zowel de bakens van de beveiliging als de downchopper van de 6016 niet tegen de felle zonneschijn konden. In het noorden waren een sectie- (bij Hoogezand-Sappemeer), stroomvoorzienings- (tussen Groningen en Leeuwarden) en seinstoring (bij Dronrijp). Ook op het traject Utrecht – 's-Hertogenbosch waren de nodige sectiestoringen. In Leiden (spoor 5) en Dordrecht (spoor 36), ter hoogte van de Kaagbrug, rond de Waalhaven, in de Watergraafsmere en tussen Maastricht en Bunde ontstonden spoorspattingen.

Stations

- Op het perron tussen de sporen 5 en 7 te Utrecht Centraal werd de *Kiosk* begin mei omgebouwd. Op 11-05 werd de vernieuwde winkel geopend. In plaats van het onoverzichtelijke, duistere loketje is een heuse inloopwinkel verzet die qua assortiment enigszins concurreert met de AH to Go-winkels van Albert Heijn. De uitstraling is zelfs enigszins chique. In ieder geval ongekend modern voor een Servex-winkel! Vanaf de zomer volgen de Kiosk-en op de overige perrons van Utrecht Centraal en die te Den Haag HS, waarna besloten wordt of de formule landelijk wordt ingevoerd.

- Een andere nieuwe Servex-'formule', die in een nieuw jasje gestoken stationsrestaurant van Utrecht Centraal, krijgt vooralsnog geen navolging. De omzet schijnt (nog) niet aan de verwachtingen te voldoen.

- B & W van Eindhoven hebben het stationsgebouw van de lichtstad op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. De monumentenbescherming betreft het ontvangstgebouw inclusief toren en stationshal, de perronoverkapping, de oorspronkelijke perrongebouwen en de karakteristieke banken op het perron. Aan de westkant van het station vallen de colonnade en de balustrade van de Vestdijktunnel met de

beelden onder de monumentenstatus. Aan de oostkant wordt de bebouwing tot en met de dubbele luifel beschermd. Om de door NS gepland verbreding van de reizigerstunnel niet onmogelijk te maken, krijgt de oostwand van de voetgangerstunnel niet de monumentenstatus.

- Station Tilburg Reeshof wordt van 22 bewakingscamera's voorzien. Het station is al sedert de opening sociaal onveilig. De nieuwe camera's worden niet alleen gericht op het station en de perrons zelf, maar ook op het parkeerterrein, de fietsenstalling en het voorplein.

- Ook in de regio KAN (Knooppunt Arnhem Nijmegen) dromen de bestuurders van *lightrail*. In dat verband wordt in Wychen gesproken over de verplaatsing van het bestaande station en de bouw van een nieuwe stopplaats bij een industrieterrein in Wychen Oost. Het nieuwe Regio Rail voorziet (onder andere) in een verbinding Zevenaar – Wychen. De gemeente Wychen wil tevens de bebouwing rond het station opwaarderen.

- Sinds de bouw van de NoordZuidlijn in Amsterdam gestart is, blijkt het hoofgebouw van Amsterdam Centraal drie centimeter te zijn gezakt. Volgens de projectorganisatie van de NoordZuidlijn levert de verzakking nog geen risico's op.

- De ombouw van station Tiel wordt met 1,1 miljoen euro gesubsidieerd door de provincie Gelderland. Van dit geld, waarvan het grootste deel voor Tiel bestemd is, profiteren ook de stations Kesteren, Opheusden, Hemmen-Dodewaard en Zetten-Andelst.

- Het nieuwe station Amersfoort Vathorst werd op 24-05 bezocht door de Plan V's 449 en 932, die tussen de spitsen in Amersfoort overstonden voor de Kippenlijn. Doel van de proefrit was een laatste controle van de diverse systemen. Nagenoeg alles was in orde, alleen het omschakelpunt van de Telerail zorgde nog voor enige problemen. De opening van het station vond op 27-05 plaats middels VIRM 9467. Aanvankelijk was hiervoor stel 9403 gepland, maar toen deze van de Bokkeduinen werd gehaald, bleken van één mBvk de remmen te traag te lossen. Daarom werd in allerijl de 9467 uit het onderhoudsbedrijf Amsterdam gehaald. Deze VIRM was niet gewassen, hetgeen bij enkele regionale media teleurstelling uitlokte. In de tussentijd werd de proefrit gereden met de 887 en 857. Bij de opening van het station ontbraken nog alle stationsklokken. Volgens ProRail zouden ze binnen vier weken na de opening geleverd en gemonteerd worden. Na de openingshandeling, verricht door burgemeester Van Vliet van Amersfoort, werden door de 9467 in een halfuurdienst in totaal zestien slagen Amersfoort – Amersfoort Vathorst gereden, waarbij de Vathorsters gratis mochten meereizen.

- Opvallend is dat de nieuwe bestemmingsdisplays die op de perrons van veel stations op de Gooilijn hangen, de bestemming Amersfoort Vathorst niet kunnen tonen. Des te opvallender is het verschijnsel dat de zogeheten Trein Aanwijsschermen (TAS) op diezelfde stations, waarop alle vertrekkende treinen voor een bepaalde periode staan aangegeven, die mogelijkheid wel blijken te bezitten. Al spoedig na de opening van Vathorst ontstond weerstand tegen het geluidsvolume van de bel van de vernieuwde overweg in de Van Tuylstraat. ProRail beloofde snel beterschap.

- In het weekeinde van 27- en 28-05 vonden grootschalige werkzaamheden in Arnhem plaats. Een nieuwe loopbrug werd op zijn plek gebracht, waarmee het tijdelijke stationsonderkomen met de perrons zal worden verbonden. De brug is 110 meter lang, acht meter breed en is opgebouwd uit dertien segmenten. Op deze manier wordt bouwruimte gecreëerd voor de bouw van het nieuwe Arnhemse station. Tijdens de werkzaamheden ontstonden problemen, waardoor de treinserie 3000 tijdelijk moest worden opgeheven om voldoende ruimte voor het overige treinverkeer te hou-

den. Tot overmaat van ramp reed trein 3053 over enkele dwarsliggers die als tijdelijk stootjuk dienstdeden.

- Om het door de komst van de HSL-Zuid toegenomen aantal treinen te kunnen verwerken, krijgt Breda een derde perron. De gemeente Breda, het ministerie van VROM, en het ministerie van V&W investeren daarin respectievelijk 22, 25 en 37 miljoen euro. De totale vernieuwing van de Bredase 'terminal' en het omliggende Stationskwartier kost circa 170 miljoen euro.

- Sedert 01-06 zijn op station Roosendaal liften tussen de perrons en de voormalige goederentunnel in gebruik. Al op de dag van de ingebruikname kwam een tachtigjarige vrouw vast te zitten in de lift, toen deze een halve meter voor hij boven was, bleef hangen. Na drie kwartier had de brandweer haar bevrijd. Bij de ontzetting werd de lift enigszins beschadigd en bleef voorlopig buiten gebruik.

- Achter station Hengelo verrijst een nieuw Regionaal Opleidingscentrum (ROC). Met het oog daarop wordt gestudeerd op een verbreding van de zuidelijke uitgang van het station en een vergroting van de centrale hal. ProRail wil negen miljoen euro bijdragen in de bouwkosten van twintig miljoen euro; de gemeente Hengelo stelt vooralsnog € 4,4 miljoen beschikbaar.

- In Rotterdam wordt gewerkt aan het graven van toegangen tussen de perrons en de fietstunnel tussen de Provenierswijk en de Conradstraat. Steeds zal één perron afgesloten zijn om damwanden te slaan en graafwerk te verrichten. Wanneer eind dit jaar de toegangen gereed zijn, kan de bestaande perrontunnel gesloten worden om te worden verbreed. Schuin voor het Groothandelsgebouw is een betonnen plaat gestort waar het noodstation, bestaande uit keten waarin winkels, horeca en de loketten gevestigd zijn, een plekje zal vinden. Het stationsgebouw kan vervolgens tegen de vlakke.

- Op 13-06 werd de eerste vestiging van de V&D-restaurantketen La Place op een NS-station geopend. De horecagelegenheid, getooid met de naam *La Place du Monde* werd geopend op station Leiden Centraal en is een hele vooruitgang ten opzichte van de oude stationsrestauratie. Het ligt in de bedoeling op meerdere stations de V&D-formule te introduceren.

- In het station van Tiel werd op 21-06 restaurant *Buiten-Sporig!* geopend. De eetgelegenheid is opgezet op initiatief van de gemeente Tiel en de zorgboerderij Thedingsweert. Onder begeleiding krijgen 22 mensen met een verstandelijke handicap de kans zich te ontwikkelen.

Infrastructuur Utrecht

- In Utrecht wordt momenteel de laatste hand gelegd aan twee nieuwe 'wachtsporen' voor goederentreinen. Op de plaats van het vrijwel geheel verdwenen Utrecht GE zijn twee rechte sporen van ruim 750 meter lengte gelegd. Goederenverkeer vanuit de richting Amsterdam/Rotterdam kan zo zonder problemen wachten op het juiste pad richting Geldermalsen/Arnhem. Voortaan zijn (te) lange treinen en de beperkte 'openingstijden' van Post H, de laatste met klassieke beveiliging in Nederland, geen beperkingen meer. In het weekeinde van 24-06 zullen de nieuwe sporen worden aangesloten. Vervolgens gaat het resterende deel van GE buiten dienst en op die plek worden twee nieuwe hoofdsporen Utrecht C – Utrecht Veemarkt Aansluiting aangelegd, in het verlengde van de perronsporen 18 en 19. Het perron tussen die sporen wordt met 210 meter verlengd. Spoor 18 krijgt halverwege een wisselverbinding en wordt zo verdeeld in een a- en een b-zijde. Volgens planning moet deze uitbreiding in december in dienst komen.

- Tegelijk met de ingebruikname van bovengenoemde nieuwe infrastructuur wordt het spoorgebruik te Utrecht Centraal ingrijpend gewijzigd.

- Eind oktober zal het nieuwe opstel terrein Cartesiusweg gereed zijn. Met ingang van de nieuwe dienstregeling zal het terrein, gelegen op de voormalige Spoorstaafassinrichting in gebruik komen. In tegenstelling tot eerdere berichten zal het bestaande OZ in dienst blijven. De nieuwe opstelruimte dient voornamelijk als uitbreiding van de opstelcapaciteit. Het grote aantal ledig-materieelritten tussen Utrecht en Amersfoort in de vroege morgen en late avond zal na indienststelling van de Cartesiusweg fors afnemen. De uitbreiding van opstelcapaciteit is een landelijk project. Utrecht stond op deze lijst tweede, na Den Haag. Daar wordt nu gewerkt aan een verdere uitbreiding van de Grote Binckhorst.
- Op de Cartesiusweg zijn 22 sporen voorhanden. Technisch kunnen er 168 bakken geplaatst worden; door de lengte van de inspectiepaden tussen de sporen is de nuttige capaciteit maximaal 160 bakken. Tussen de sporen komen enerzijds genoemde inspectiepaden, die van asfalt gemaakt zullen worden. Het gebruikelijk porfier heeft namelijk de neiging te verdwijnen wanneer bij het watervullen van materieel water uit het materieel loopt. Anderzijds komen tussen de sporen looppaden voor de materieelreinigers te liggen. Met verrijdbare trapjes kunnen zij het materieel betreden. De bekende hoge reinigingsperrons zoals toegepast in de Watergraafsmeer, worden in Utrecht niet toegepast omdat er dan geen visuele controle van de onderzijde van het materieel kan plaatsvinden. Op de looppaden zijn ook aansluitpunten voor waterslangen gesitueerd. Omdat de brandweer met haar wagens niet tussen de sporen kan komen, zijn twee blusleidingen onder de sporen gelegd met aansluitpunten voor brandslangen tussen de sporen.
- Het terrein wordt middels drie sporen aangesloten op het emplacement Utrecht Centraal. Een gedeelte van het terrein dat het dichtst bij Utrecht C is gelegen, is voorzien van beveiliging, terwijl op de rest van het terrein handwissels liggen. Middels zogeheten 'vrijgaves' wordt het mogelijk op bepaalde (beveiligde) sporen te rangeren zonder dat ProRail continu om rijwegen gevraagd hoeft te worden. De betreffende dwergseinen zijn bij een verleende vrijgave gedoofd en eronder brandt een witte lamp.
- Op de Cartesiusweg verrijst ook een nieuwe wasmachine, die van hetzelfde type is als in Nijmegen. Ook bij lichte vorst kan daarin nog gewassen worden. Door de lengte van de erachter liggende sporen kunnen maximaal twaalf bakken in één keer gewassen worden zonder eindeloos te hoeven 'zagen' (heen en weer rangeren). De wasinstallatie is, net als het gebouw voor de procesleider en het 'technisch centrum' voor het uitvoeren van kleine herstellingen (bijvoorbeeld een schuifje van een stroomafnemer vervangen), medio 2007 gereed. Tevens is een bundeltje van drie bovenleidingloze sporen aangelegd. Op één daarvan kunnen railwagenuitvoertuigen van de weg in en uit het spoor geplaatst worden.
- Een eis van de gemeente Utrecht is de mogelijkheid dat het terrein overbouwd kan worden. In het sporenplan is daarom ruimte vrijgelaten voor kolommen waarop bebouwing kan rusten.
- De aanleg van het viersporige tracé Vleuten – Utrecht vordert. Na het opspuiten van een (enorm) zandlichaam wordt thans gewerkt aan de bouw van onderdoorgangen voor het wegverkeer. Rond 2010 zal toch ook de nu tweesporige Vleutense brug over het Amsterdam-Rijnkanaal gezelschap krijgen van een tweede exemplaar. Van even voor Woerden tot aan het emplacement van Utrecht C liggen dan vier sporen. Na de brug, ongeveer ter hoogte van de Douwe-Egbertsfabriek en op de plek waar het spoor de Cartesiusweg kruist, verrijst in de toekomst de halte Utrecht Majella.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Een onbekend gebleven ACTS-loc verloor op 15-05 in de Waalhaven over ruim honderd meter diesel.
- In een rijktuig van trein 9027 Venlo - Hamm ontstond op 15-05 kort voor vertrek uit Venlo brand. Omdat door de brand, door kortsluiting ontstaan, ook een waterleiding sprong, werd de brand spontaan geblust. De brandweer kwam toch nog even ter plaatse.
- Wagen 33 80 792-1 574-9, een ledige gaswagen, ontspoorde op 17-05 kort na middernacht op de Kijfhoek. Hersporing nam ruim drie uur in beslag.
- In het laatste rijktuig van trein 928 hing op 17-05 een eigenaardige damp. Op Amsterdam Bijlmer werd de trein leeggemaakt en vervolgens afgevoerd naar de Watergraafsmeer.
- Loc 1612 botste op 18-05 na aankomst met trein 51024 in Amersfoort op spoor 44 met een shovel. De loc raakte beschadigd en kwam naar het revisiebedrijf Tilburg.
- Op 19-05 verloor R4C-trein 42346 tussen Driebergen en Utrecht zijn laatste wagen. De erachter gestrande 5938 bestond uit mDDM 7863 en deze dubbeldekker haakte de losse wagen aan. Terwijl de 42346 te Oudewater werd opgesteld, duwde de 7863 de wagen naar Utrecht Centraal, liet op spoor 9b de reizigers uitstappen en duwde vervolgens de wagen verder naar spoor 519.
- Die 19-05 was geen vreugdevolle dag voor Rail4Chem. Een door de wind in beweging gekomen platte wagen botste in de Waalhaven met een rangeerdeel dat bestemd was voor trein 40042. Er ontstond daarbij nogal wat schade.
- Eveneens door de wind woei die dag een aantal bomen om tussen Vught en Tilburg. VIRM 8721 botste daar als 3629 mee. Het stel kwam terug naar 's-Hertogenbosch. Het baanvak was nog enige tijd gestremd doordat de bovenleiding beschadigd was geraakt. De VIRM, die na controle niet noemenswaardig beschadigd bleek maar wel met vlakke plaatsen en problemen aan de antiblokkeerinstallatie kampte, kwam 's middags naar de Eindhovense kuilwielenbank.
- Bij Culemborg gooiden vandalen in de vroege morgen van 20-05 een fiets en een tweetal vuilcontainers in het spoor. De goederentreinen 54480 en 91181 botsten op de rommel. Van loc 1604 raakte een draaistel fors beschadigd toen hij over één van de vuilcontainers reed. Door werkzaamheden bij Arnhem werd het getroffen baanvak ook bereden door het internationale verkeer van en naar Duitsland dat via Venlo werd omgeleid. Een lezer zond ons een aller-aardigst ooggetuigenverslag. ICE 123 mocht door de problemen niet vertrekken uit Amsterdam. Reizigers in de 123 kregen gratis een consumptie, althans degenen die in Amsterdam waren ingestapt. Na een uur wachten mocht de 123 alsnog vertrekken, gecombineerd met ICE 105. In Duiwendrecht paste de combinatie niet geheel niet langs het perron en in 's-Hertogenbosch moest deze langs het 'oude' perron behandeld worden (in dit geval langs spoor 3). Voor binnenkomst in Venlo moest er gesplitst worden. Dit gebeurde in Blerick. Resultaat: ICE 123 +65 bij binnenkomst en +70 bij vertrek te Venlo; ICE 105 +15 bij binnenkomst en +25 bij vertrek. In Venlo stond CNL 318. Hoewel de trein op tijd door de DB in Venlo afgeleverd was, was om onduidelijke reden geen NS-trekkraft voorhanden. Deze moest uit Eindhoven komen en kwam achter de gecombineerde ICE's naar Venlo.
- Twee Plan V's werden op 20-05 uitgeschakeld door brand in een tractiemotor. De 8871 strandde in Woerden door rookontwikkeling in een truck van stel 835. De 455 en 872 werden na enige tijd afgekoppeld en kwamen naar Utrecht. Nadat het treinstel door NedTrain Ongevallenbestrijding rijvaardig was gemaakt, kwam het naar het onderhoudsbedrijf Zwolle. De 906 bleef na aankomst in Ede-Wageningen als 7546 staan, eveneens met rookontwikke-

ling in een draaistel. Het stel kwam na enkele uren solo naar Arnhem.

- Op 26-05 ontstond brand in trein 9027 (!) in Venlo. Na ruim een half uur was de brand meester. Nadat de bovenleiding in orde bevonden was, kon het DB-materieel naar Duitsland worden afgevoerd.

- De 7869 botste, een dag nadat hij door het onderhoudsbedrijf Leidschendam was afgeleverd, op 27-05 als trein 5832 bij Koog-Zaandijk met een auto. De bestuurder daarvan was juist de schade aan het opneem die was ontstaan door een botsing met een scooter. Daarbij zag hij over het hoofd dat hij met zijn auto binnen het profiel van vrije ruimte stond. De 7869 kwam eerst leeg naar Uitgeest en vervolgens naar de Watergraafsmeer. Het hekwerk op en rond de overweg werd aanzienlijk beschadigd.

- Op 26-05 bemerkten de reizigers van trein 7154, bestaande uit de 905 en een onbekende Plan V, tussen Leerdam en Beesd dat hun trein een auto geraakt had. Dat bleek inderdaad het geval zijn, waarna het treinverkeer werd stilgelegd.

- Trein 70584 reed op 28-05 tussen Groningen en Haren tegen een sproeiwagen, die een tractor bij het passeren van een overweg had verloren. Het treinstel werd door een soortgenoot weggesleept.

- Bij het schoonmaakperron in Zwolle schoot op 29-05 een rangeerdeel onder de bovenleiding vandaan. Vervolgens veroorzaakte het stel een dubbele rijdraadbreek en beschadigde een afspanwiel.

- Diezelfde dag zorgde een incident in Deventer voor de nodige opschudding. Volgens diverse reizigers en omstanders zette een internationale trein naar Duitsland zich al in beweging voordat de deuren gesloten waren. Bovendien zou het treinpersoneel al het vertrekbevel gegeven hebben voordat de reizigers in- en uitgestapt waren. Een reiziger maakte een lelijke koprol op het perron toen hij uit de al rijdende trein sprong. Eerst een bericht in het Deventer Dagblad bracht de zaak aan het rollen en onder de aandacht.

- Op het emplacement Zwolle Katwolde ontspoorde op 30-05 een beladen vuilwagen. De schade aan de infrastructuur was aanzienlijk, zo moesten over een afstand van twintig meter alle dwarsliggers vervangen worden.

- DDM-1-stam 6911 met loc 1857 botste op 02-06 als 5849 tussen Uitgeest en Alkmaar met een lege rolstoel. Met veertig minuten vertraging kon de verder onbeschadigde trein zijn weg vervolgen.

- Wadloper 3209 botste op 06-06 op een landbouwpad nabij Dronrijp als trein 30137 met een tractor. De Wadloper raakte enigszins beschadigd; vooral de voorruit van het stel moest het ontgelden. Na ruim een half uur kwam het treinstel op eigen kracht naar Leeuwarden.

- Diezelfde dag ontspoorde in de Amsterdamse Westhaven een wagen met één draaistel. Hersporing van de wagen kostte ruim vier uur.

- De ploeg van NedTrain Ongevallenbestrijding die in Ede de 3028 (zie VIRM) weer op weg hielp, kon na gedane arbeid direct doorrijden naar de Botlek, waar ACTS-loc 6705 met één as uit het spoor gelopen was. Na ruim twee uur stond de Belg weer in het spoor.

- Van de Speno-slijptrein ontspoorde in de vroege morgen 08-06 een wagen met twee assen op één van de zijsporen te Halfweg. Omdat de trein binnen het profiel van vrije ruimte van het nevenspoor stond, ontstond een stremming. Het hersporen van de trein, waarvan de verblijfwagens 's middags op het emplacement Zaandam gezien werden duurde ruim vier uur. Rond 08.30 uur kon het treinverkeer weer op gang komen.

- Bij Zaandam sloegen op 09-06 de vlammen onder trein 4512 vandaan. Hoewel aanvankelijk aan vaste remmen gedacht werd, bleek daarvan geen sprake te zijn. De machinist

wist het vuur zelf te doven.

- Op emplacement Feijenoord kraakte op 12-06 een nog onbekende 6400 een stootjuk.

- Het oudste in dienst zijnde treinstel van NS, de 502, strandde op 16-06 als middelste treinstel van trein 5722 in Leiden met brand in een tractiemotor. De brand was snel geblust, waarna het treinstel op spoor 510a werd geplaatst. Daar kwam NedTrain Ongevallenbestrijding erbij. De aan weerszijden gekoppelde 820 en 867 konden in dienst blijven. Overigens komt de combinatie van een Plan T ingeklemd door twee Plan V's werkdagelijks voor in de treinen 5722 en 5035.

- Bij Herik Rail in Nieuwegein, gespecialiseerd in het verhuren van treinstellen voor feesten en partijen, is een hoogoplopend conflict. Twee grootaandeelhouders van de BV, Sirocco Investment en Solano Investment, hebben directeur en oprichter Gerard van den Herik voor de rechter gedaagd.

Zij beschuldigen hem van wanbeleid. Volgens deze investeerders, die beide 23 procent van de aandelen bezitten, rest hen geen andere keuze. "Ze worden geconfronteerd met torenhoge kosten, falende sales en marketing en een desastreus verloop onder het personeel", aldus een zaterdag uitgebrachte verklaring van hun advocaat.

Met het verzoek om een voorlopig getuigenverhoor willen ze proberen meer helderheid te krijgen over de gang van zaken bij het in 2003 opgerichte bedrijf. Ook willen ze nagaan of Van den Herik persoonlijk iets te verwijten valt.

Volgens de klagende aandeelhouders is hij ongeschikt om leiding te geven. Ze vrezen door de "wantoestanden" nooit een winstuitkering te ontvangen.

Van den Herik was niet bereikbaar voor commentaar. (*Bron nu.nl*)

Zuiderzeelijn

- Het besluit van het kabinet om geen snelle spoorverbinding met het noorden van het land aan te leggen (blz. 148), leidde tot heftige protesten vanuit Groningen en Friesland. Op 23-05 werd zelfs een protestbijeenkomst georganiseerd op het Haagse Binnenhof. Boze ondernemers alsmede verantwoordelijke regionale en lokale politici togen naar de Hofstad. Hoewel NS enkele IC's van de Noordoost versterkte, bleef de verwachte drukte uit.

- Zoals verwacht, besloot het kabinet om het vrijkomende geld, € 2,73 miljard, voor de verbetering van de economie in het noorden en voor uitbreiding van wegen, spoorlijnen en busverbindingen tussen Amsterdam en Almere te bestemmen. Dat kwam haar niet alleen op heftige protesten van 'het noorden' te staan, maar ook van de Tweede Kamer. Die leek aanvankelijk de wens van het kabinet te volgen, maar was door het protest van 23-05 plotseling in meerderheid vóór een snelle treinverbinding. Vooral doordat de fracties van CDA en PvdA, al dan niet uit electorale overwegingen (de uit het noorden afkomstige kamerleden Dijksma (PvdA) en Hofstra (VVD) vreesden al voor hun voorkeursstemmen bij de komende Kamerverkiezingen), hun mening bijstelden, zag het kabinet zich geconfronteerd met een meerderheid die haar dwong haar mening te herzien.

- Na een urenlang debat op 01-06 inzake de 'Structuurvisie Zuiderzeelijn' beloofde minister Peijs van V&W de Tweede Kamer onderzoek te laten doen naar een goedkopere variant van de Zuiderzeelijn. Opvallend was de 'move' van de Tweede Kamer wel, want vorig jaar vroegen diverse fracties die nu de Zuiderzeelijn als onmisbare schakel in het vaderlandse spoorwegnet zien, de minister vanwege de hoge kosten nog af te zien van de aanleg ervan. Peijs gaat nu onderzoek doen naar een derde, goedkope variant (HST-3), die volgens deskundigen een miljard goedkoper moet zijn. Volgens Peijs zal zij hoe dan ook nooit meer dan 2,37 mil-

jard ter beschikking stellen. Mocht de lijn duurder worden, moet het noorden het benodigde geld zelf bijpassen.

ProRail & NIMBY

▪ In de week van 29-05 werden in opdracht van de gemeente Deventer geluidmetingen verricht langs het spoor in Deventer. De komst van de uit Goor verbannen 'Volvo-trein' stuitte ook in Deventer, al fel gekant tegen de inrichting van een uitvalsbasis voor de Speno-trein, op fel verzet.

Betuweroute

▪ Leasemaatschappij Angel Trains heeft Vossloh opdracht gegeven om in negentien diesellocomotieven G1206 en G2000 ETCS Level 2 van Alstom in te bouwen. Deze locs zijn bestemd voor inzet op de Betuweroute. Na een Europese aanbesteding kwam Vossloh als winnende partij uit de bus. Vossloh zal niet alleen de ETCS installeren, maar is ook de fabrikant van de locs. De locs zullen ook de conventionele ATB hebben. Doordat de boordapparatuur van dezelfde fabrikant is als de ETCS-installatie in de baan, Alstom, verwacht men weinig problemen. Met de investering is 9 miljoen euro gemoeid.

▪ Het Nederlandse voornemen om goederenvervoerders financieel te compenseren voor de kosten die de inbouw van ETCS-apparatuur met zich meebrengt, wordt de Europese Commissie gesteund. De Commissie is van mening dat de steunmaatregel geen vorm van verkapte staatssteun is, maar juist de werking van de markt versterkt. Met de compensatie is naar verwachting 15 miljoen euro gemoeid.

▪ Begin juni verscheen een opvallende testtrein op de Betuweroute. DB-loc 189 016 trok een combinatie bestaande uit BB21-motorpost 3034, het paars beplakte buffetrijtuig 88-70 023 van EETC, een platte wagen met daarop een container met stroomafnemer en Alstom-loc 203 101.

HSL-Zuid/HSA

▪ Hoewel HSA nog steeds er vanuit gaat dat het bestelde materieel op tijd geleverd zal worden, kijkt het bedrijf waarschijnlijk met afgrijzen naar de ontwikkelingen in Denemarken. Zoals bekend heeft AnsaldoBreda aan de Deense spoorwegaatschappij DSB nieuwe dieseltreinstellen geleverd. Deze stellen zouden aanvankelijk in 2003 gereed zijn voor exploitatie, maar tot op heden wordt het nieuwe materieel geplaagd door storingen. De DSB heeft inmiddels verklaard dat de IC4-treinstellen nog voor de zomer in de reizigersdienst ingezet kunnen worden, hoewel in de Deense pers al geruchten de ronde doen dat ook deze belofte niet gehaald zal worden. Hoewel de nieuwe stellen volgens de specificaties 220 km/h moeten halen, zijn ze voorlopig, nadat proefritten tot 180 km/h succesvol waren, voor 160 km/h toegelaten. Overigens is AnsaldoBreda niet meer welkom bij DB Systemtechnik. In de bekende vestiging van het bedrijf in Minden (Westfalen) is het IC4-materieel beproefd, maar AnsaldoBreda heeft tot op heden de rekening voor deze tests nog niet voldaan.

▪ Op 30-05 werd een oefening gehouden, waarbij op de HSL-Zuid de waterkeringen gesloten werden. Zowel de primaire als de secundaire waterkeringen werden gesloten.

▪ Infraspied zal in de periode van 21-08 tot 01-09 proefritten tot 300 km/h houden tussen Rotterdam en Hoofddorp. De ritten vinden plaats tussen 07.00 en 18.00 uur. Het was de bedoeling met twee gekoppelde Thalys-stellen te rijden, maar er kon slechts één stel gemist worden. Ook kan niet in het weekeinde gereden worden, hetgeen aanvankelijk wel de bedoeling was. Dagelijks wordt het stel na afloop naar de TGV-werkplaats in Vorst overgebracht, waar een technische controle uitgevoerd wordt. Vervolgens wordt het weer naar Rotterdam gereden voor de volgende serie proefritten.

▪ In de nacht van 10- op 11-06 vonden tussen 1.15 uur en 5.45 uur grootschalige kortsluittesten op de HSL-Zuid plaats. In verband daarmee werd onder andere het emplacement Rotterdam geheel spanningloos geschakeld. De nachtnettreinen van de treinserie 1400 werden tussen Delft en Rotterdam vervangen door bussen.

▪ Begin juni werd bekend dat van het HSL-tracé ter hoogte van Rijpwetering, tussen Hoofddorp en de Groene Harttunnel het talud onvoldoende stevigheid biedt. Over een lengte van enkele honderden meters zakt het spoor zijdelings weg. Vanaf medio juni wordt in het betreffende talud een extra damwand ingeslagen.

Wist u dat...

▪ de oranje 4241 op 17-05 de met tractieproblemen kampeende 944 van Zwolle naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam sleepte?

▪ de ICM 's middags als vervangende trein voor 3068 naar Noord-Holland kwam en als 3089 in Nijmegen belandde?

▪ Plan U 113 van de HIJSM op 19-05 een afscheidsrit reed voor een machinist die afscheid nam van NSR?

▪ op 30-05 met de 2892 en 2893 maar liefst twee oude Sprinters in de diensten van 2900-en reden op de Hoekse Lijn?

▪ die dag DD-AR 7455 in plaats van Plan V op de Betuwelijn pendelde?

▪ een dag later de 9403 en 9430 gebruikt werden om in Utrecht de vanwege een seinstoring in Apeldoorn opgeheven 1742/21742 te vervangen?

▪ de stellen terugkeerden als 553/20553 naar Zwolle en daar uitgewisseld werden?

▪ blijkens de melding van een lezer de mABk van mDDM-stam 7816 boven de 40 km/h een afwijkend geluid produceert?

▪ trein 45741 op 08-06 door een ATB-remming in het diepste deel van de Velsertunnel strandde en er pas na drie pogingen uit kwam?

▪ een bestelde hulploc toch niet hoefde assisteren?

▪ de fraaie 766 van de Stichting Mat '54 op 10-06 bij prachtig weer een grote rondrit maakte en daarbij onder andere naar Vlissingen kwam en de Kippenlijn bereed?

▪ in Lunteren een ontmoeting plaatsvond met de vanwege werkzaamheden omgeleide ICE 4603?

▪ op 25-06 de vijf rijtuigen van de voormalige NS-/SBB-TEE-treinstellen vanuit Heilbronn naar Nederland worden overgebracht?

▪ loc 1201 van de Werkgroep 1501 na acht jaar stilstand weer rijvaardig (maar nog niet "toegelaten") is? De restauratie is nog niet voltooid.

Levenslopen

In **aanvulling** op de geschiedenis van stel **773** (blz. 190) moet nog de bakwisseling vermeld worden die het toen 1787 genummerde treinstel een ander aanzicht bezorgde. Om niet helemaal opgehelderde reden werd in oktober 1982 in de werkplaats Leidschendam de BDK 1787 gewisseld met de BDK 1786. In deze samenstelling ging de 1787 naar Haarlem voor herstel van dakschade en kabels van de BDK (ex-1786). Na herstel (van 4-11 tot 8-12-1982) werd de bakwisseling niet meer ongedaan gemaakt, waardoor zowel de 1786 als de 1787 goed herkenbaar bleven. De 1786 (de jongste hondekopvier) bezat eenbeestroomafnemers, de 1787 (van origine de oudere 773) bezat de oudere ruitvormige stroomafnemers ("schaarbeugels"). Beide stellen had-

den sinds de bakwisseling dus een mix van beide type stroomafnemers.

ELD2 378 maakte op 30-5-1962 de eerste proefritten en werd op 1-6-1962 afgeleverd en in dienst gesteld. Door een botsing met mP 9226 raakte het stel op 16-4-1965 beschadigd aan de ABDk. Herstel vond plaats van 27-4 tot 24-5. Van 12 tot 29-7-1966 kreeg de 378 kilometerrevisie en werd voorzien van linoleum op de vloeren. Van 22-5 tot 6-6-1967 was het stel bij Werkspoor voor inbouw van ATB. In mei 1969 kreeg de 378 de nieuwe NS-emblemen in wit op de groene wanden, maar dat bleef maar kort zo. Van 2-3 tot 13-4-1970 onderging het stel een uitgebreide kleine revisie (H2 +), waarbij het geel werd geschilderd. Aansluitend ging het stel naar Werkspoor voor de modernisering in het kader van *Spoorslag 70*: 14-4 tot 29-4-1970, waarmee het de laatst behandelde twee was. Van 16-6 tot 30-7-1975 kreeg de 378 een kleine (H2-)revisie. In december van dat jaar was de 378 (met de 328) betrokken bij de treinkaping nabij Beilen, waarbij de feitelijke gijzeling van passagiers in de 378 plaats vond. Na afloop daarvan kwamen de stellen op 14-12-1975 naar Zwolle, waarna de 328 meteen weer in dienst kwam. De 378 werd naar Leidschendam gebracht en daar gereinigd en hersteld, waarna hij op 22-12 weer in dienst kwam.

Bij een botsing in Groningen op 23-5-1979 liep de ABDk schade op aan de kop. Herstel hiervan in Haarlem werd gevolgd door grote revisie (H3), waardoor de 378 van 30-5 tot 7-9-1979 in de wph verbleef. Na een volgende H2-revisie van 8-4 tot 20-6-1986 liep de 378 op 17-6-1993 binnen bij de firma Conrail in de hulpwerkplaats Roosendaal voor een opknapbeurt: aflevering op 8-9-1993.

In het rijtje buitendienststellingen van 1995/96 kwam de 378 terecht bij de tien tweetjes (en tien vieren) die per 28-5-1995 uit het materieelpark geschrapt werden en in de weken erna op Zwolle Rangeerstation verzameld werden. Daar vertoefde de 378 anderhalf jaar alvorens hij, samen met de 387 achter de 381+765, op 27-11-1996 naar Amsterdam Westhavens gesleept werd en bij sloper Hollandia / HKS Metals geplaatst werd.

ELD2 387 werd op 17-10-1962 in dienst gesteld. Op 28-2-1963 had de nieuweling bij Den Haag SS een botsing met oudgediende 213, die laatstgenoemde fataal werd: de schade aan de ABk 213 werd niet meer de moeite geacht te herstellen en het stel werd afgevoerd. Zo niet de 387 natuurlijk: de schade aan de ABDk was zo gering dat herstel slechts duurde van 1 tot 20-3-1963. Van 18-5 tot 4-6-1965 was het stel bij Werkspoor voor inbouw van ATB en vijf jaar later voor de *Spoorslag 70*-modernisering: 26-3 / 14-4-1970. Tussen deze bezoeken lag nog herstel van schade als gevolg van het op twee sporen lopen in Utrecht op 23-9-1965, waarbij de zijwand van de Bk beschadigd werd: 24-9 / 25-10-1965. Van 12 tot 31-5-1967 kreeg de 387 een kilometerrevisie, in december 1968 werd hij voorzien van NS-emblemen en in maart 1969 van blauwe reclamebanen (op de groene wanden). Van 12-7 tot 30-8-1972 onderging de 387 een H2+ en van 13-10 tot 23-12-1977 een H3, waarbij hij geel geschilderd werd en rode bankbekleding kreeg. Met een fikse storing in de ABDk was de 387 in Haarlem van 22-2 tot 14-3-1978 en voor een H2-revisie van 31-1 tot 18-3-1985. De volgende revisie had meer voeten in de aarde, door de asbest-psychose die in de wph Haarlem hing. Het stel was het eerste hondekoptweetje dat in Roosendaal een asbestbehandeling kreeg door de firma Cord, waartoe het op 31-8-1992 bij de hulpwerkplaats aankwam. De ABDk werd na behandeling op 9-10 overgebracht naar Haarlem en de Bk een week later, waarna de H2-revisie nog tot 26-1-1993 duurde. De 387 hoorde daardoor bij de tweewagen-

stellen die op basis van hun revisiedatum het jaar 2000 zouden hebben kunnen halen, maar zover kwam het voor geen van die stellen. De 387 werd per 19-6-1995 al uit de materieellijsten geschrapt en kwam begin juli in Zwolle R aan. Op 27-11-1996 maakte het stel zijn laatste reis, naar de sloper (zie 378).

Museumnieuws

RTM Ouddorp

Infrastructuur

Op woensdag 26 april vertrok de aannemer nadat hij in zes dagen tijd de RTM baan met ruim een kilometer naar het zuiden had verlengd. Uiteraard moet er daarna een opleverings-werkrit gemaakt worden en die vond dan ook op de vrijdag er na naast. Voor die tijd had de M 1653 met de werktram er al over gereden maar nu moest de M 1602 "Reiger" laten zien dat het spoor echt betrouwbaar was. Hoewel het onderstopwerk nog moet worden uitgevoerd lag de baan er al prima bij. Belangrijker was eigenlijk het moment dat de 1602 de gemeente- én provinciegrens overstak. Na 53 jaar reed er op Schouws grondgebied weer een RTM-tram. Tot aan de Watersnoodramp op 1 februari 1953 reed de M 1602 (met het speciale aanhangrijtuig B 1631) op Schouwen Duiveland een groot deel van de diensten. Na de ramp is het motorrijtuig weggehaald om er nooit meer terug te keren. In 1954 verdween de trambaan van Schouwen en was Groep Zeeland van de RTM zo goed als railloos. Daar is dan nu verandering in gekomen na de eerste rit van de M 1602 op Zeeuwse bodem.

Het nieuwe gedeelte moet nu eerst worden onderstopt en afgemaakt met een schelpenvulling waarna ook de zijkanten van de spoorberm kunnen worden afgewerkt.

Er zullen tot de uiteindelijke voltooiing alleen nog maar werktrams over het gedeelte gaan rijden, ook omdat de overweg Port Zélande nog niet is voorzien van functionerende AKI's. Hopelijk kan a.s. winter de aannemer de helling en het station Middelpaat Haven aanleggen en is de zuidelijke uitbreiding voor Pasen 2007 een feit. Middelpaat Haven zal overstapgelegenheid gaan bieden tussen tram, bus en boot en worden voorzien van een middenperron van ongeveer 100 meter lang.

Geceosoteerde bielzen

Helaas te laat voor de RTM maakte de Raad van State op 10 december 2005 een eind aan de solistische regelgeving van VROM omtrent het niet hergebruiken van geceosoteerde bielzen. Het is de Nederlandse museumspoorbedrijven weer vrij om tweedehands hoofdspoorbielzen te verwerken in hun spoor- of trambaan. Jammer genoeg heeft het heel lang geduurd voordat de uitspraak door VROM bekend werd gemaakt (pas op 1 mei j.l.), waarbij ook gelijk alle uitgedeelde waarschuwingen en boetes werden ingetrokken. De RTM te Ouddorp was het eerste museumbedrijf dat in de late herfst van 2005 door controleurs bezocht werd (terwijl de beroepsprocedure bij de Raad van State al liep) en daarbij geconfronteerd werd met een keihard "njet" wat betreft het gebruik van de verzamelde bielzen voor haar verlenging. Verwerken van de bielzen zou een heus milieumisdrijf op leveren en alles moest als zwaar vervuild afval naar een duur afvalbedrijf worden afgevoerd. Daardoor werd de RTM gedongen veel geld te steken in nieuwe gewolmaniseerde bielzen waarmee het nieuwe traject is aangelegd, terwijl dit niet hoefde. Dit staaltje van regelzucht heeft de RTM uiteindelijk onnodig veel geld gekost. Het is maar de vraag of het trambedrijf hier compensatie voor krijgt. Daarom is de Biel-

zenactie nog steeds niet afgesloten. Zie hiervoor de website van de RTM: www.rtm-ouddorp.nl

Materieel

De frames onder de balkons van de B 364 zijn aan beide zijden voorzien van nieuw staalwerk, waarbij aan één zijde zelfs een hele kopbalk werd vervangen. Daarna is de houtafdeling verder gegaan met het leggen van nieuwe vloeren en het repareren van de kopschotten en de deuren. Dit werk zal nog tot na de zomer duren waarna het dak nog moet worden gerepareerd en ook de draaistellen de nodige aandacht zullen krijgen.

De draaistellen van de 438 worden onderworpen aan een totale herstelling omdat de conditie dusdanig slecht was dat een kleine tussenrevisie, zoals eerst de bedoeling was, niet het juiste resultaat zou opleveren. Rolstoelen, kindervagens en fietsen worden nu vervoerd in de CD 298 en de stukgoedwagen 296. In de herfst zal dit tweetal gezelschap krijgen van de postwageng 291. In de schildersafdeling is het interieur ingebouwd en afgeschilderd, waarna de buitenkant zal worden aangepakt. Tenslotte worden ook hier draaistellen nog geïnspecteerd. De medewerkers hopen dat tijdens de donateursdag in september de postwageng werkend kan worden opgeleverd. Attributen voor de inrichting zijn in ruime mate aanwezig.

Tussen het rijden door wordt het interieur van de 17.01, deel uitmakend van het Sperwerstel, aangepakt. Het houtwerk wordt gevernist en veel plaatwerk weer teruggebracht in de oude kleur groen. De 17.01 is de meest originele bak van de twee, de 17.02 is indertijd na een aanrijding in het Zillertal voorzien van een nieuwe kop met een wat afwijkende stuurstand. De RTM streeft er nu naar de 17.01 in zo'n origineel mogelijke RTM-staat terug te brengen. Bij de middenbak 17.00 is dit al prima gelukt.

Zomerseizoen

Na de succesvolle jubileummanifestatie maakt de RTM-trammuseum in Ouddorp zich op voor het zomerseizoen. Op zaterdag 24 juni a.s. vindt de eerste modelbouwbeurs van dit seizoen plaats in de Remise van de RTM. Dit evenement wordt georganiseerd door Mo-H-Evenementen, die alle grote modelbouwbeurzen in West-Nederland organiseert. Van 11.00 u. tot 17.00 u. is deze beurs tegen entreeprijs te bezoeken. Op het voorterrein staan oude tractoren en motoren opgesteld. De RTM zorgt voor een uurdienst met het Sperwertramstel volgens onderstaande dienstregeling:

Remise:	V. 11.00 (t/m 16.00 u.)
Bzc	A. 11.05
	V. 11.07
Port Zélande	±A. 11.20
Oponthoud PZ: ongeveer 5 minuten.	
Port Zélande	V. 11.25
Bzc	A. 11.38
	V. 11.40
Remise	A. 11.45

De normale vervoerstarieven zijn van toepassing.

Stoomtrams rijden bij de RTM op alle woensdagen vanaf 5 juli tot en met 30 augustus en op donderdag 17 augustus, motortrams op alle donderdagen en zaterdag van 1 juli tot en met 31 augustus. Op woensdag 16 en donderdag 17 juli stomen de trams speciaal voor de kinderen tijdens de RTM-Kinderdagen. De tweede modelbouwbeurs vindt plaats op zaterdag 2 september en het zomerseizoen bij de RTM wordt op zaterdag 9 september afgesloten met extra feestelijke stoomtrams in het kader van het Open Monumentendag-thema "Feest".

Alle trams vertrekken vanaf 11.30 u. in een anderhalvuursdienst tot 16.00 u. vanaf het museum aan de Punt-West en zijn tot nader bericht beperkt toegankelijk voor invaliden.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Spoorkraan

Begin dit jaar kwam de lang verwachte spookkraan in Beekbergen aan. Het betrof een ATLAS-kraan van Volker Stevin Rail & Traffic. Met deze kraan zijn diverse attributen geleverd. Buiten de standaard grote bak zijn een bomentang en een zogenaamde Windhoff-set meegeleverd. Deze Windhoff-set is bedoeld om dwarsliggers te onderstoppen. De ATLAS kraan werd geleverd nadat de VSM in september 2004 een hoofdlijnrit had gereden voor Volker Stevin. In ruil voor deze rit ontvingen de VSM de spookkraan. De kraan is voor de INFRA ploeg een welkom instrument. Vele onderhoudsklusen aan en naast het spoor kunnen nu veelal in eigen beheer plaatsvinden.

50 3564

Van deze machine zijn de stoomschuiven omgebouwd.

52 8053

Deze winter is een uitgebreide controle aan de hoofdagers van de assen uitgevoerd. Gestart is met een grote schoonmaakbeurt van alle delen onder de lok. Na demontage van de verschillende onderdelen zijn deze nogmaals gereinigd en beoordeeld op defecten.

Onderdelen loks 50 en 52

Vanuit Stassfurt zijn de 52 8150 en de 50 3618 overgebracht naar de Werkplaats Apeldoorn. De loks zijn in onderdelen met diverse vrachtwagens naar de VSM vervoerd. Ze dienen als zogenaamde onderdelen loks.

Nieuwe Sikken

In april 2006 ontving de VSM een tweetal "nieuwe" Sikken. De 301 en 334, beiden voorzien van hekken en komen uit Haarlem.

Infra spoorbouw.

Afgelopen winter is er weer 1,5 km spoor vervangen. Zo'n 850 meter gelegen tussen Loenen en de "waterval". Verder in Eerbeek tussen de overwegen Ringlaan en Bachstraat zo'n 650 meter.

Tevens werd in de afgelopen periode veel tijd gestoken in de aanvoer van enkele wissels, Egelse wissels en een kruiswisselcomplex die vrij kwamen bij het opbreken van het emplacement Utrecht GE.

Nieuwbouw Beekbergen

In mei is de aannemer begonnen met de nieuwbouw van de werkplaats, kleedruimte en instructielokaal te Beekbergen. Deze nieuwbouw wordt aan de bestaande loods gebouwd. Er komt een werkplaats die gelijkvloers is met de loodsvloer. Verder komt er een kleedruimte in de "kelder" met douche's en wasplaats. Op de eerste etage komt dan het instructielokaal. Verder is er een ruimte waar de benodigde administratie kan worden gedaan.

TERUG NAAR TOEN 2006

Op zaterdag en zondag 2 en 3 september 2006 is er weer een Terug Naar Toen bij de VSM. De VSM bestaat dit jaar alweer 31 jaar ! Er rijden weer vele personen- en goederentreinen met verschillende lokomotieven, net als vorig jaar over de gehele lijn.

In Beekbergen is het museum stoomdepot geopend. Hier worden de lokomotieven gedraaid en voorzien van kolen en water. In de loods staan o.a. modelbanen opgesteld. Tevens staan er stands en is er onder andere een terras.

In Loenen staan stoomwalzen, rijden er miniatuur stoomtreinen, is er een draaimolen en een heuse Biergarten.

Tevens is Loenen de overnachtingsplaats voor de vele stoomlokomotieven.

De "laatste" trein (18.00 uur) uit Apeldoorn op zaterdag 2 september zal weer uit zoveel mogelijk stoomlokomotieven bestaan. De lokomotieven die dit jaar onder stoom te bewonderen zullen zijn (onder voorbehoud): 23 071, 23 076 (?), 64 415, SLASK, 50 3564, 50 3654, 52 3879, 52 8053, 52 8139 en de 44 1593. Mogelijk komt er nog een gastlok.

Er worden dagkaarten verkocht die toegang geeft tot alle festival terreinen en alle personentreinen.

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

ZLSM FOTOWEDSTRIJD 2006

Wie maakt de mooiste foto tijdens het zomerseizoen van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij. Het thema van de foto moet zijn 'ZLSM'; dus stoomtractie, dieseltractie, materieel in de natuur, actieve vrijwilligers, reizigers, een goederstam, de klassieke beveiliging, alles mag.

Gedurende drie maanden (juli, augustus en september) bestaat de gelegenheid foto's te maken in drie verschillende categorieën: stoom, diesel en overig. Gedurende de gehele periode kunt u uw deelnemende foto('s) inzenden. De ingezonden foto's worden tentoongesteld in het digitale fotoboek op de website www.miljoenenlijn.nl en begin oktober worden de beste 20 foto's per categorie geselecteerd voor de finale. Deze 60 foto's worden in een expositie gepresenteerd tijdens het 'Najaar Stoomevenement' bij ZLSM te Simpelveld in het weekend van 21 en 22 oktober. Half oktober zal een fotovakjury (voorzeten door de fotojournalist Arnaud Nilwik) de 60 finalerende foto's beoordelen op originaliteit, inhoud/thema en kwaliteit en per categorie de winnende foto bepalen. De prijswinnaars worden bekend gemaakt op zaterdag 21 oktober 2006 tijdens het feestelijke Miljoenenlijn-evenement:

'Najaars Stoomdag'!

1^e PRIJS

De drie winnende fotografen winnen elk deelname aan het unieke Miljoenenlijnarrangement 'Een Dagje Stomen'. Tijdens dit arrangement lopen zij dag mee met de stoommachinist en stoker. Tevens worden de drie winnende foto's ook nog eens gepubliceerd in een van de onderstaande uitgaven.

Cat. Stoom: publicatie foto* voorzijde dienstregelingfolder 'Miljoenenlijn 2007'

Cat. Diesel: publicatie foto* voorzijde 'Museumgids 2007'

Cat. Overig: publicatie foto* voorzijde 'Arrangementfolder 2007'

* Deze foto's dienen van een minimale kwaliteit van 300 dpi zijn.

Verder ontvangen alle finalisten (de makers van de 60 geselecteerde foto's) een ZLSM-jaarkaart voor het stoomseizoen 2007. Deze jaarkaart geeft de houder recht op vrij reizen met de ZLSM-treinen in de reguliere dienstregeling.

DEELNAME

Deelnemen is mogelijk door de digitale foto('s) door te mailen aan fotowedstrijd@zlsn.nl of door de foto('s) op een CD te branden en per post aan ZLSM te zenden.

Foto's die op andere mailadressen bij ZLSM worden aangeleverd, dingen niet mee in de wedstrijd.

Foto's gemaakt met een analoge camera kunnen deelnemen door een afdruk van de foto('s) per post aan ZLSM te zenden.

Inzenden van deelnemende foto's is mogelijk tot uiterlijk 28 september 2006. Alle deelnemende foto's worden zo spoedig mogelijk na inzending gepubliceerd in het speciaal geopende fotoboek op de site www.miljoenenlijn.nl.

Deelnemers hoeven zich niet vooraf aan te melden, maar vermeld altijd duidelijk uw persoonlijke gegevens op de CD, de achterzijde van de foto of bij het doormailen van de foto('s).

VOORWAARDEN

Met uitzondering van de juryleden mag iedereen deelnemen.

Ingezonden foto's worden eigendom van de ZLSM.

De 60 foto's in de finale worden rechtenvrij ter beschikking gesteld aan de ZLSM.

ZLSM kan en mag deze foto's zonder vooraf verkregen toestemming gebruiken voor promotionele doeleinden met naamsvermelding van de fotograaf.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Graag melden wij u de volgende bijzondere evenementen

Zaterdag 24 juni en 8 juli

Goederentrans met locomotief HTM 8 Ooievaar. De nieuwste aanwinst in de collectie vertrekt uit Hoorn met een demonstratie goederen tram voor de reizigers van de tram die om 11.00 uur uit Hoorn vertrekt. Bovendien rijdt de 102 jaar oude stoomtramlocomotief op deze dagen de 'Stoomtram 1926' trams naar Wognum (aanvang programma 14.45 uur). 20 juni-21 juli (dagelijks)

Thematrans 'Met Bello naar Bergen': loc NS 7742 'Bello' rijdt dagelijks de trams die om 11.00 uur uit Hoorn vertrekken richting 'strand' in Medemblik.

22 juli-20 augustus (dagelijks)

Zomerdienst bij de Museumstoomtram. Dagelijks tot drie stoomlocs onder stoom en ritten met historisch houten stoomtrammaterieel. Naast tram- en bootdienst is er een historische autobusdienst naar Stoommachinemuseum en Bakkerijmuseum (in deze periode bij de dagkaart inbegrepen). Tevens demonstraties van post- en goederenvervoer en meerijden op de locomotief. Inzet van het materieel vindt plaats onder technisch voorbehoud.

Modelspoor

Overname Märklin

De overname van modelspoorfabrikant Märklin heeft op 24 mei zijn beslag gekregen. De nieuwe eigenaar is de Britse investeerder Kingsbridge Capital. De overname leidde uiteraard tot wisselingen in de leiding van het bedrijf. Er wordt nu een investeringsplan uitgewerkt dat een nieuwe groei van Märklin mogelijk moet maken.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2006-6. ISSN:0030-3321 * Wedergeboorte van een Ooievaar * Het materieel van Tram 75 * Climax in crisis bij de Gemeentetram Amsterdam 1931 * Het Berlijnse Pilskoncept * De omlopen van Belgische locs in Nederland en Nederlandse locs in België * www.NVBS.com/Opderails *

Rail Magazine, juni 2006, nr. 5 (235) * ISSN:0926-3489 * Bombardier Traxx-loc op HSL-Zuid * Spoorvervoer bij Yara * NS/SBB TEE-rijtuigen terug naar Nederland * Aantal locomotieven type V100 groeiende * De revisie van mP 3031 * Een Ooievaar vliegt uit * Railz Miniworld * Modelspoor * www.railmagazine.nl

Spoorwegjournaal, nummer 3/2006 (151) * Tractieontwikkelingen bij Railion * Raildempers * Nieuwe tramlijn 5 voor Antwerpen * Aanleg RandstadRail * Langs de lijn * Boekbesprekingen * Rond het Delftse Luchtspoor (1) * De Haagse tram in de 60'er jaren (5) * Sporenplan rond Nieuw-Amsterdam * Modelspoor * Agenda *

Op Oude Rails, juni 2006, nummer 2 (218) * In memoriam Jos de Crau en Johan Tiedema * De waarde van replica's: een integrale toekomstvisie * Nieuws van TS-depot Scheveningen * Stichting Stichts Tram Museum * TS afdeling Rotterdam * RTM-Ouddorp * Stoomtram Hoorn-Medemblik * De stoomtrams in Noord-Brabant (5) *

Trolleyberichten, maart 2006, nummer 153 * Solaris trolleybussen voor Arnhem? * De trolley van Salzburg * De trolley van Teheran * Arnhem Actueel * Buitenland Actueel * Bovenleidingen in Shanghai * NTV-berichten *

MINIREX. **Schweizer Eisenbahn Revue**, 6-2006. Hierin dit keer een uitgebreide reportage over de botsing van een ICE met BLS-locomotief in Thun. Verder een puur technisch verhaal over European Train Control System (ETCS) en modulaire controlesystemen wat betreft de onderhoudsverleningen. Dan nog een artikel over de recordprestatie en verlies bij de SBB. Mooie cijfers bij de BLS. Een overzicht van de exposanten (met plattegrond) van de tentoonstelling Suisse Transport 06 in Bern. Hardnekkige problemen bij de tunnel in Engelberg. Einde van de Standseilbahn Grüttschalp. Verbetering van het aanbod bij de Zürcher Verkehrsverbund. Verder nog uitgebreid Zwitsers en internationaal nieuws. 43 blz. op A4 formaat, illustraties meest in kleur, 9,90 euro.

R A I L - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden tot 20 september 2006: Tentoonstelling "Rotterdam – Oostvoorne R.T.M. 1906-1965" in de Oudheidkamer, Hoflaan 6 te Oostvoorne. Ma-vr 10-16 u, za 10-14 u, di + vr 19-20.30 u. Toegang gratis.

Heden tot 9 september 2006. Expositie over de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij. Museum Het Tramstation Schip-luiden. za 14-16 u, woe 14-16. Kijk ook: <http://jaar2006.middendelfland.net/schipluiden/eenhalteindetijd.htm>

De **Corus stoomtrein** rijdt dit jaar nog op de volgende zondagen: 25 juni, 30 juli, 27 augustus, 24 september, 29 oktober. Meer info op: <http://www.csy.nl/indexframe.htm>

1, 2, 8 en 9 juli: Old-Timer tramritten in Rotterdam. Zie voor meer info blz. 164 van onze vorige editie

1 juli 2006: 140 jarig bestaan van de spoorlijn Hengelo-Enschede. Pendelritten met VSM-stoomtractie van 10.00 tot 17.00 uur.

8 en 9 juli 2006: Stoomtreindagen bij de Z.L.S.M. Kijk op <http://www.miljoenenlijn.nl/> Bezoek SSN en VSM-locs.

22 juli 2006: Treinenbeurs te Houten. www.modelspoorbeurs.nl

1, 2 en 3 september 2006: Wereldhavendagen in Rotterdam. www.wereldhavendagen.nl

2 en 3 september 2006: Terug naar Toen bij de V.S.M. <http://www.stoomtrein.org/>

9 en 10 september 2006: Open monumentendag; kijk op www.openmonumentendag.nl

23 en 24 september 2006: Dieselweekend bij de ZLSM. Kijk op: <http://www.miljoenenlijn.nl/>

7 oktober 2006: Treinenbeurs Houten.

www.modelspoorbeurs.nl

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.

4 november 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

2 december 2006: Treinenbeurs te Arnhem. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

16 december 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

R A I L - A G E N D A (BUITENLAND)

Pont d'Erezée-TTA. Toeristische Tramlijn van het Aisnedal. Deze museumlijn in de Belgische Ardennen bestaat 40 jaar. Op **24 en 25 juni 2006** is er het festival van de Ardense buurtspoorwegen met tal van activiteiten. Er zijn ritten met verschillende autorails en buurtspoortreinen op het traject naar Dochamps. Mogelijk wordt ook de brug "La Lue" op de nog in exploitatie zijnde sectie van Lamorménil aangedaan. Info: www.tta.be

24 en 25 juni 2006 : 10 jaar Historisches Straßenbahndepot Seebener Straße in Halle/Saale (D). Diverse activiteiten, inzet museumtrams. <http://hsf-ev.de/hsf.html>

24 en 25 juni 2006 : 40e verjaardag van de Tramway Touristique de l'Aisne (TTA), Pont d'Erezée - Lamorménil, Ardennen (België). Internet : www.tta.be.tf.

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

17 en 18 juni 2006 : 40e verjaardag bij de chemin de fer touristique de Pithiviers (F).

<http://assoc.wanadoo.fr/amtp45/fr.html>

12 en 13 augustus 2006: Bahnhofsfest Kaldenkirchen. Diverse stoomlocomotieven en veel andere historische treinen. Vanuit Rotterdam worden SSN 23 023 en 65 018 verwacht.

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

www.oekraïneanders.nl

2 t/m 8 september 2006: 53^e MOROP-Congres in Košice. Info op: www.morop.org

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, typefouten 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