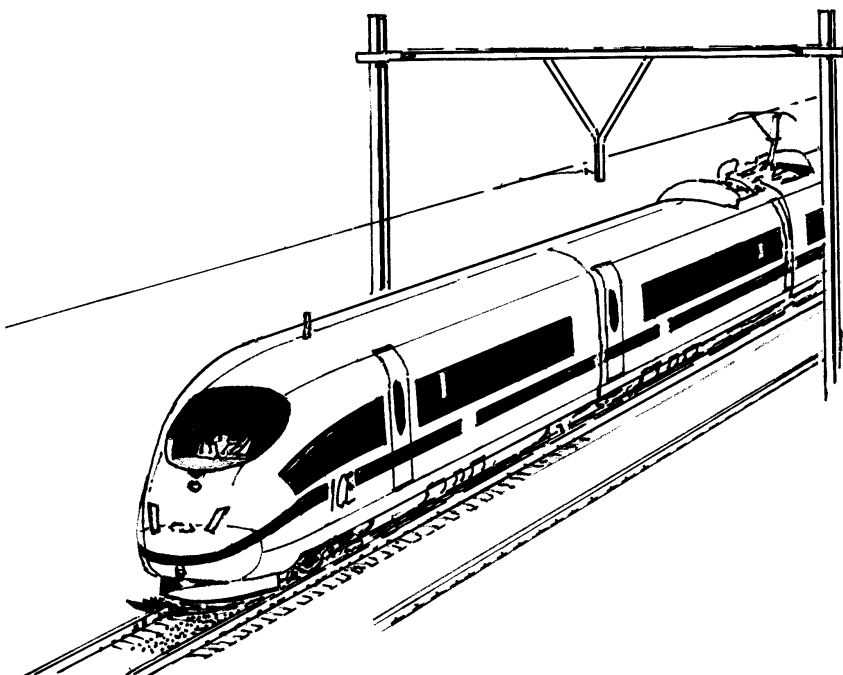
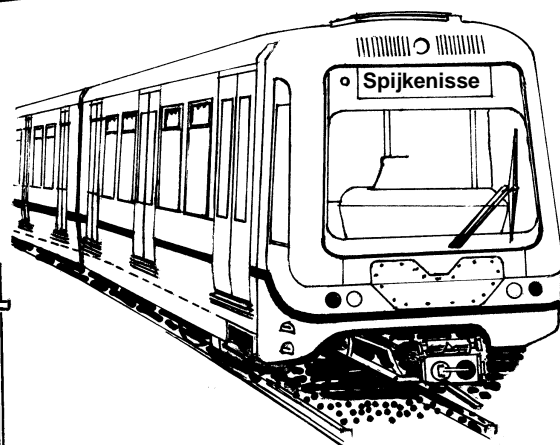
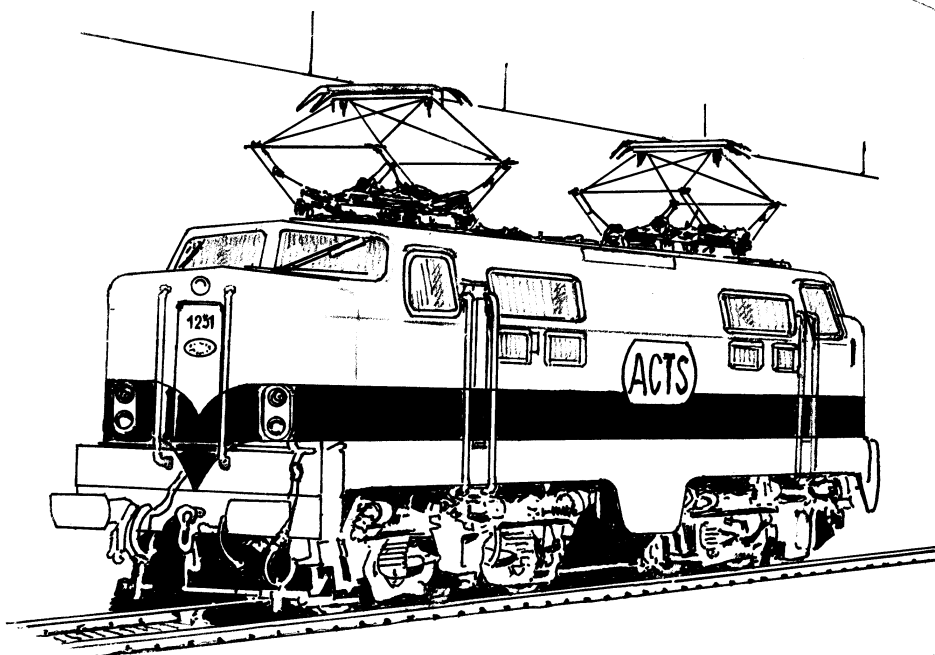
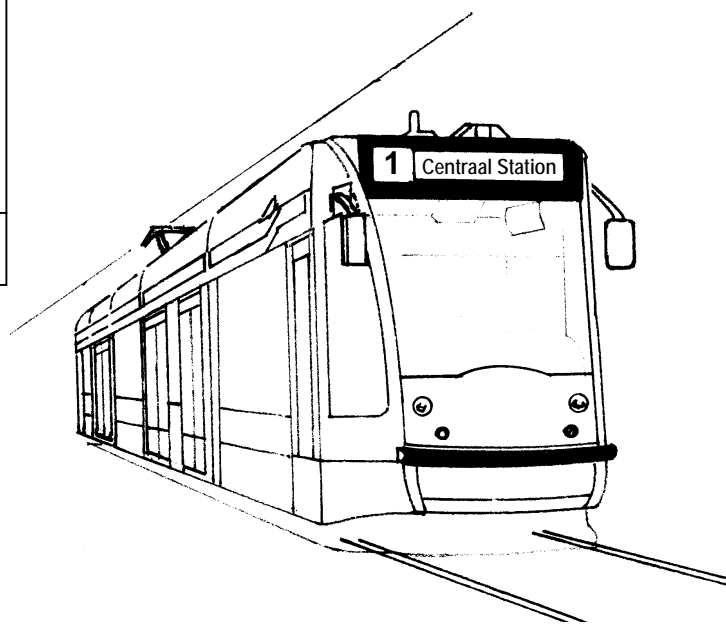


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 574 – oktober 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 10 (574)
oktober 2006

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

REDACTEURS:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Gerard de Gier,
Frans van Loevezijn, Theo Neutelings,
Eric Sallevelt, Bas Schenk,
Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

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

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2006. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

Nederland stond (weer) stil

"Nederland werkt", zei koningin Beatrix op Prinsjesdag in de troonrede. Op maandag 25 september jl. ging die vlieger niet op en leek er bijna niets te werken in Nederland. Veel reizigers in het Openbaar Vervoer en automobilisten kwamen deze dag door allerlei oorzaken helemaal niet weg of strandden onderweg. Hieronder een willekeurige greep uit de belangrijkste gebeurtenissen.

Om te beginnen was er de staking voor een betere CAO bij de RET in Rotterdam. Alle trams, bussen en metro's stonden de gehele dag stil. Ook de gebruikers van het vervangen railvervoer van RandstadRail hadden hier last van: in Nootdorp verschenen geen evenmin metro's.

Op de A16 Breda - Rotterdam, ter hoogte van de Drechtunnel, deed zich in alle vroegte uur een ernstig ongeval voor. Hierbij waren twee personenauto's betrokken en een touringcar. De politie sloot de rijbaan geheel af en stelde een omleiding in. Rond 06:30 uur stond er al een file van 15 kilometer voor de Drechtunnel. Op de omleidingsroute groeide echter een file aan voor de Merwedeburg tot 18 kilometer lengte.

Rond het middaguur botsten op de A28 van Zwolle naar Amersfoort twee vrachtwagens met elkaar. Doordat olie op het wegdek terecht was gekomen, werd de snelweg tussen Wezep en 't Harde afgesloten tot 16.00 uur. Ook hier veel fileleed. Het Centraal Station van Utrecht werd maandagmiddag enige tijd getroffen door een stroomstoring. Daardoor werkten seinen en wissels niet en was treinverkeer niet mogelijk. Omstreeks 15.00 uur was de storing verholpen nadat simpelweg enkele zekeringen waren vervangen en begon het treinverkeer weer langzaam op gang te komen.

Het treinverkeer van en naar Delft lag die maandagmiddag bijna een uur stil in verband met een verdacht pakketje. Het bleek te gaan om een boekentas.

Ook tussen Gouda en Woerden was het die maandag raak. Door een breuk in een bovenleiding was er vanaf 12.45 uur minder treinverkeer mogelijk, omdat slechts twee van de vier sporen gebruikt konden worden.

In Varsseveld werden bij werkzaamheden drie kabels kapot getrokken. Hierdoor reden er vanaf het middaguur geen treinen tussen Doetinchem en Winterswijk. Reizigers werden met bussen vervoerd. Om 15.00 uur waren de kabels gerepareerd maar het duurde nog een uur voordat het treinverkeer weer op gang kwam.

Eveneens rond het middaguur kreeg een geldtransportwagen een lekke band op de A2 tussen Hedel en Zaltbommel. De overdreven strenge voorzorgsmaatregelen schrijven voor dat de wagen dan wordt bewaakt door de marechaussee in afwachting van reparatie. Bovendien mag er geen verkeer dichtbij komen. Zodoende werd het verkeer doodleuk stilgezet en bewaakten zwaarbewapende anti-terreureenheden de geldwagens die op de vluchtstrook stond. De marechaussee plaatste op het asfalt onder meer spijkermatten. Intussen stond het verkeer tussen knooppunt Empel en Zaltbommel muurvast en kon het geen kant op.

Ja, je zult er maar tussen staan op weg naar een belangrijke afspraak. "Nee, ik kan niet op tijd zijn, want er staat hier iemand met een lekke band...". Toen de rij wachtenden inmiddels was aangegroeid tot 9 kilometer besloot men heel kortdurend een omleidingsroute in te stellen richting A59. Omstreeks twee uur deed zich op die omleidingsroute echter een aanrijding voor, zodat de rechterrijstrook bij Werkendam moest worden afgesloten. Het verkeer kwam hier in 10 kilometer file terecht.

Eerder werd op dezelfde A2 tussen Boxtel en Esch al de maximum snelheid verlaagd van 120 kilometer naar 90 kilometer per uur. Metingen hadden uitgewezen dat het nieuwe asfalt op het drukke traject niet stroef genoeg was.

Dan was er nog klein leed bij een automobilist, die in Den Haag blindelings vertrouwde op zijn navigatiesysteem en met auto en al in het fietstunneltje onder het spoor in de Lekstraat belandde. "Toen ik het gehobbel van de trap treden onder mijn auto hoorde en voelde, begreep ik dat het mis was".....

Een dag later was de situatie niet veel beter: door verschillende ongevallen waren er op dinsdagochtend 26 september veel files op de Nederlandse snelwegen ontstaan. "Het is een chaos", meldde een woordvoerder van de Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). Volgens de ANWB was er op ongeveer 350 kilometer sprake van langzaamrijdend of stilstaand verkeer. Ook het treinverkeer rond Den Haag kwam ruim een uur stil te liggen door een verdacht koffertje. Weer een dag later ging het busvervoer in de drie noordelijke provincies tussen 06.00 en 09.00 uur plat door een actie van het Arriva-personeel.

Moraal van dit verhaal: Het was niet de eerste keer en ook niet de laatste keer dat op een dag veel reizigers niet of te laat op hun plaats van bestemming arriveerden en waarbij lang niet altijd sprake was van overmacht. Wennen doet het nooit.

AdM

GRATIS OPENBAAR VERVOER Noodzaak, hoofdzaak of bijzaak

De laatste tijd wordt de druk om het openbaar vervoer gratis te maken opgevoerd en hier en daar kan men daadwerkelijk op bepaalde tijden of bepaalde lijnen, of wanneer men tot een bepaalde groep behoort, gratis met de bus mee; bij het railvervoer was het voorzover ik kan nagaan nog niet aan de orde, behalve als drukmiddel in CAO onderhandelingen.

De discussie is niet nieuw. Al ruim dertig jaar geleden schreef het toenmalig radicale kamerlid Van Hulst een pocket met de titel "Gratis Openbaar Vervoer", maar zijn pleidooi viel toen niet in vruchtbare aarde, vooral omdat het geld er niet voor beschikbaar leek. Onder invloed van ontwikkelingen in België stak het fenomeen de kop weer op, en gingen kamerleden en plaatselijke bestuurders het afschaffen van de betaalplicht in het openbaar vervoer bepleiten. Ongetwijfeld heeft dit te maken met het geval Hasselt, waar de stadsbus gratis is, maar de nadruk ligt in België vooral op het vergroten van het voervoeraanbod, waardoor het o.v. veel meer dan voorheen een alternatief voor het eigen vervoer, en dan speciaal de auto, kan zijn.

Door tariefmaatregelen kan men daarbij bereiken dat tot nu toe vervoersarme groepen een grotere mobiliteit kunnen genieten.

De kosten van dit betere vervoeraanbod worden opgebracht door minder te investeren in voorzieningen voor individueel vervoer, onder reductie van parkeermogelijkheden in de activiteitskernen, waardoor straten autovrij kunnen worden gemaakt, wat de beleving van een winkel- of uitgaansgebied ten goede komt; ook bewoners zullen profiteren van een mindere autodruk. Kortom, het gaat om een samenhangend pakket van maatregelen, waaruit men niet een willekeurig punt kan oppakken, maar waarvan de integrale uitvoering van belang is. Tot dusver is niet aangetoond dat gratis openbaar vervoer ook maar een automobilist zal doen besluiten zijn voertuig te laten staan. Men ziet daarentegen in alle Franse steden, waar tegelijkertijd met de introductie van een modern tramsysteem de gehele omgeving in het invloedsgebied van de tram wordt opgewaardeerd, en tevens de rol van de auto wordt ingeperkt het gebruik van het openbaar vervoer met sprongen toenemen. De algemene mobiliteit wordt verbeterd, en de auto's parkeert men aan de rand van de binnenstad of op park & ride-gelegenheden. Dit beleid is zeer succesvol en wordt razendsnel tot alle grote en middelgrote steden uitgebreid, zonder dat het openbaar vervoer of het parkeren gratis zijn; voorzieningen kosten immers geld.

Voor Nederland kan de les zijn dat het in plaats van eindeloos door te discussieren tijd wordt de belangrijkste elementen van het Belgische en Franse beleid over te nemen, wat neerkomt op aanzienlijke verbetering van het openbaar vervoeraanbod, in plaats van de stelselmatige neergang, die het gevolg is van het huidige door bezuinigingsdrang ingegeven aanbestedingsbeleid; en door nu eindelijk ook de vaak bediscussieerde, maar door gebrek aan politieke moed steeds weer doorgeschoven congestieheffing voor het wegverkeer in te voeren. Dit zal de mobiliteit in ons land aanzienlijk ten goede komen en de roep om steeds meer asfalt doen afnemen. Of het openbaar vervoer voor iedereen of voor sommigen gratis toegankelijk is dan nauwelijks meer essentieel: het is zeker geen noodzaak, nauwelijks een hoofdzaak, en op zijn best een bijzaak.

Herman van 't Hoogerhuijs

NOORD/ZUIDLIJN

We zullen er wel aan moeten wennen dat we jaarlijks worden getraakteerd op problemen bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Elk jaar blijken er weer financiële tegenvallers te zijn er ook de bouwtijd loopt steeds verder uit. De extra kosten die nu gemaakt moeten worden betreffen 83 miljoen Euro en daar het Rijk voor dit bedrag geen extra middelen beschikbaar stelt komen de kosten geheel voor rekening van de gemeente Amsterdam die haar bijdrage inmiddels heeft zien oplopen tot 580 miljoen Euro, waarmee de aanlegkosten van dit lijntje Buikslotermeerplein - Station Zuid inmiddels zijn opgelopen tot 1,4 miljard Euro. Een let op: het eindresultaat zal nog een stuk hoger liggen. Gelijkijdig gaat ook de aanlegtijd verder naar achteren en staat nu gepland voor het voorjaar van 2013 maar ook dit zal nog wel enige malen worden aangepast. De meeste extra kosten gaan zitten in de aanleg van het station Centraal Station dat dwars onder het NS-station moet worden gebouwd en dat als open tunnel wordt aangelegd waarbij alle grond moet worden weggegraven om ruimte te bieden aan een gracht waarin de tunneldelen vanaf het IJ kunnen worden ingevaren. Juist onder het CS waar slechts beperkte ruimte is stuit men op allerlei tegenvallers tijdens de bouw. De grootste onzekere factor is echter het boren van de tunnel met twee enorme boren diep in de grond onder de funderingen van gebouwen. Deze boren moeten hun werk in de loop van 2007 beginnen en wat de gevolgen daarvan kunnen zijn is nog volkomen onduidelijk. Zeker is wel dat men toch bevreesd is voor een aantal (monumentale) panden zodat deze eerst zullen worden voorzien van extra fundering om mogelijk verzakken te voorkomen. Mocht er tijdens het boren iets mis gaan dan zal dit nog meer gevolgen hebben voor de aanleg van de lijn, de financiën en de datum van indienststelling.

Een ander probleem lijkt de markt op de Albert Cuijpsstraat te worden. Steeds meer marktcoördinatoren klagen over de teruggang van hun ambulante handel door de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Voornaamste klacht is daarbij de slechte bereikbaarheid van de markt door de werkzaamheden die zorgt voor minder toeloop en zelfs het voortbestaan van een van de beroemdste markten van Nederland zou bedreigen.

Een ander item is van een geheel andere aard. In Amsterdam Noord huizen nogal wat konijnen in het park aan de Nieuwe Leeuwarderweg. Door de werkzaamheden voor de Noord-Zuidlijn moet een deel van het groen tijdelijk verdwijnen en hierdoor moeten ook de konijnen elders hun heenkomen zoeken. Nog voordat de verhuizing van de knaagdieren heeft plaatsgevonden waren de bouwers al van start gegaan maar daarvoor heeft het Stadsdeel Noord nu een stokje gestoken en pas zodra de beestjes over vier weken zijn verplaatst kunnen de werkzaamheden worden hervat.

De gemeenteraad van Amsterdam die zich inmiddels geplaatst ziet voor een grote kostenoverschrijding heeft afgelopen week het hoofd in de schoot gelegd. Van rechts tot links is men van mening dat de aanleg van de lijn zover is gevorderd dat stilleggen geen optie meer is en dat men node de extra kosten met zich mee moet dragen. Wel is men er van overtuigd dat men door de toenmalige wethouders Geert Dales en Mark van der Horst "belazerd" is.

Wel is ook duidelijk dat de Amsterdamse burger voor de extra kosten kan opdraaien voor een metrolijn die bedoeld was voor het regionaal openbaar vervoer en nu is verworden voor een stadslintje met grote halteafstanden waar de Amsterdammers niet om hebben gevraagd.

AMSTERDAM

Goed betaalde baan

De GVB-directeuren mogen niet klagen over hun salaris, zo blijkt uit de door de gemeente Amsterdam gepubliceerde gegevens. GVB-directeur Gertjan Kroon strijkt jaarlijks € 291.875 op en zijn mededirecteuren Jan Schermer (personeel en organisatie), Adrie Bolier (vervoer) en Marien Weijenberg (techniek) ontvangen jaarlijks € 189.793 elk. Alleen financieel directeur Pieter Scholten ontvangt minder. Dat het hier gaat om hoge bedragen moge duidelijk worden uit het feit dat de directeuren meer verdienen dan Minister-president Balkenende. Overigens is dat niet vreemd in het bedrijfsleven waar directeuren van particuliere of semi-overheidsbedrijven vaak meer verdienen dan de Haagse top. Of het ook wenselijk is, is nog maar de vraag, maar zolang het GVB de dienstregeling uitvoert zoals staat omschreven in het Programma van Eisen en dit doet voor het door het ROA vastgestelde bedrag is er eigenlijk niets aan de hand. Of het maatschappelijk ook verantwoord is, is een andere vraag. Deze vraag stel nu ook de gemeente Amsterdam die de salarissen van de GVB-top toch wel wat aan de hoge kant vindt en deze wil verlagen. Indien men bij de gemeente hier echt werk van wil maken dan zal men toch wel snel moeten handelen. Op 1 januari 2007 wordt het GVB een NV en dan heeft de gemeente Amsterdam niets meer te vertellen over de dagelijkse gang van zaken bij het bedrijf, ondanks dat de gemeente geheel eigenaar is van het GVB. Alleen via de Raad van Commissarissen kan de gemeente dan nog invloed uitoefenen op de bedrijfsvoering van het GVB.

Het zou best eens zo kunnen zijn dat de GVB-directeuren op 1 januari 2007 moeten lachen om de wethouders Marijke Vos en Carolien Gehrels die onlangs een stevig gesprek hebben gehad met de GVB-directie en de Raad van Advies (nu nog een soort Raad van Commissarissen). Het bedrijf is vanaf die datum immers eigen baas. Of het ook verstandig is, is maar de vraag. Hun (te) hoge salaris zal zeker niet goed zijn voor het imago van het GVB en de directieleden. Niet ten opzichte van de burgers die gebruik maken van het openbaar vervoer en ook niet ten opzichte van de personeelsleden die bij het bedrijf werken.

Het GVB heet voortaan GVB

In aanloop naar de verzelfstandiging heeft de directie van het GVB besloten niet meer over "het" GVB te spreken maar het alleen nog over "GVB" te hebben, dus zonder "het"... Vanaf heden zal deze schrijfwijze op alle nieuwe GVB-uitingen worden ingevoerd. De gebruikmaking van de naam "Gemeentevervoerbedrijf" komt daarmee dus ook te vervallen.

Bonus en malus

Afgelopen maand werd bekend dat door het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) aan het GVB een boete (malus) is opgelegd van 1,4 miljoen Euro. Dit in verband met de slechte informatievoorziening van het bedrijf met ingang van de zomerdienst en het nieuwe lijnennet. Het GVB heeft inmiddels toegegeven dat bij de invoering van het nieuwe lijnennet de informatievoorziening nogal wat te wensen heeft overgelaten.

In haar rapportage vermeldt het ROA dat het GVB veel steken heeft laten vallen bij de vertrekstaten op de haltes, de lijnennetkaarten in de haltes, de aanduidingen op de kubussen en de verkrijgbaarheid van de nieuwe lijnennetfolders, alsmede de omroep van de haltes in de metrotreinen. Ook was ook de overdracht van de informatie aan OV 9292 niet goed geregeld waardoor reizigers

bij deze instantie niet konden worden geïnformeerd over de vertrektijden.

Voor de invoering van het nieuwe lijnennet had het GVB een externe deskundige ingehuurd maar helaas heeft dit niet mogen leiden tot een vlekkeloze informatie aan de reiziger. Juist bij zo'n grote aanpassing van het lijnennet is het van essentieel belang dat de gebruiker van het openbaar vervoer uitgebreid wordt geïnformeerd over de lijnwijzigingen en de nieuwe vertrektijden. Door hier niet aan te voldoen heeft het GVB een behoorlijke kans laten liggen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het bedrijf hiervoor wordt beboet. Om de pijn ligt te verzachten krijgt het bedrijf ook een bonus van 0,4 miljoen Euro voor de verbeterde veiligheid in de metrotreinen en de metrostations. Dit laatste door een constante controle door OV-zorg, stadstoezicht en de politie, die gezamenlijk dit probleem aanpakken en als alles doorgaat vanaf 1 januari 2007 zal worden uitgevoerd door de OV-politie.

Voorts heeft het ROA nog aanmerkingen op de reinheid van tram, bus en metro, waarbij met name de metrotreinen en de stations vaak erg vervuild zijn.

Het is goed dat het GVB heeft toegegeven dat het niet goed was met de informatievoorziening. Nu maar hopen dat de fikse boete zal leiden tot een verbetering van de voorlichting aan de reizigers.

Noord/Zuidlijn (zie ook het commentaar op blz.335)

De ingebruikname van de Noord-Zuidlijn is opnieuw vertraagd. Volgens de gemeente komt de metrolijn pas in 2013 gereed (in plaats van 2012) en zullen de kosten stijgen met 83 miljoen euro.

De vertraging en de extra stijging van de kosten zijn een gevolg van nieuwe afspraken die wethouder Tjeerd Herrema en het Projectbureau Noord/Zuidlijn maakten met de aannemers en adviseurs. Volgens de gemeente zijn deze afspraken gemaakt 'om de financiële risico's in de toekomst beperkt te houden', zo staat in de bekendmaking. Volgens de gemeente worden nu bindende afspraken gemaakt en accepteert zij een extra kostenpost en vertraging onder de voorwaarde dat de aannemers zich houden aan de nieuwe planning op straffe van een boete.

Amsterdam maakte in maart bekend dat de metrolijn, die moet gaan rijden tussen Amsterdam-Noord en de Zuidas, in 2012 gereed zou zijn en dat de kosten zouden uitkomen op iets meer dan 1,7 miljard euro. Door verschillende tegenvallers was dat al 7 procent meer dan de raming aan het begin van de bouw in 2002.

De gemeente Amsterdam kondigde eind juli aan in hoger beroep te gaan tegen een uitspraak van de rechtbank over de rijksbijdrage aan de Noord-Zuidlijn. Eerder die maand bepaalde de rechtbank dat Amsterdam geen recht heeft op extra compensatie door het Rijk van de stijgende bouw- en loonkosten.

Het Rijk compenseert deze kosten volgens een vast percentage, maar dat is volgens de gemeente veel te laag. Hierdoor kunnen er nog eens tientallen miljoenen euro's bovenop de geraamde kosten komen.

Winterdienst

Op zondag 17 september 2006 ging de tweede helft van de winterdienst 2006 van start, zij het met een nieuw lijnennet dat net tijdens de zomerdienst is ingevoerd. Bij de tram waren er relatief weinig wijzigingen. Uiteraard de verhuizing van lijn 7 naar Lekstraat waarbij deze lijn nog altijd alleen met Combino's rijdt maar ook hier zullen langzamerhand wel de 780-ers verschijnen. Dacht men eerst voldoende te hebben aan drie uit Havenstraat teruggekeerde Combino's; in de loop van de week verschenen er ook vier leenwagens uit de Havenstraat in de Lekstraat. In de Havenstraat is de in-

zet van Combino's op de lijnen 16 en 24 nu een gewone zaak geworden want het lukt uiteraard niet om voor 25 wagens 24 diensten op beide lijnen te vullen.

Bij de bus betekende de winterdienst de volledige terugkeer van de serie 545/555 in Noord. Op maandag reden er nog enkele wagens vanuit West maar vanaf dinsdag 19 september zit bijna de gehele serie weer in Noord, dit wordt mede veroorzaakt doordat lijn 37 nu half om half met gelede en standaard rijdt. Vanuit West rijden de 471-ers mondjesmaat en ook op lijn 19 verschijnt nu regelmatig geleed materieel. Wel is op de lijnen 18 en 24 regelmatig een dw. met een standaardbus aan te treffen.

Bij de metro is uiteraard het meest opvallend de 10-minutendienst in de avonduren en op zondagen. De nieuwe metrodienstregeling maakte overigens een wel erg valse start met het te laat opleveren van de metrobaan bij Station Bijlmer waardoor de lijnen 50 en 54 tot 12.30 uur nog niet konden rijden.

Minder positief is de situatie op lijn 9. Deze lijn kreeg met ingang van de winterdienst een betere dienstregeling met hogere frequenties, helaas voor de passagiers is hiervan in de praktijk niets te merken. Doordat de omlooptijd wat korter werd en er ook werkzaamheden zijn op het circuit Tropenmuseum rijdt het personeel een geheel eigen dienstregeling waarbij er fiks wordt afgezak en overdag om de 10 tot 15 minuten wordt gereden i.p.v. om de 7½ minuut.

De GVB-lijnenfolders waren vanaf zaterdag 16/9 te verkrijgen op de verkooppunten en voor de liefhebber. Ze zijn er allemaal, alleen naar die van lijn 48 is het nog even goed zoeken. De folders hebben voor de winterdienst een groen strookje.

Metro-leed (vervolg)

In het weekeinde van 16 en 17 september jl. vond bij Station Bijlmer de verlegging plaats van het spoor richting Gein naar de uiteindelijke nieuwe situatie waarbij de metro in het station nu een eigen perron heeft. Voorts vonden nog spoorwerkzaamheden plaats bij de kruising aan Station Holendrecht. Uiteraard ging de spoorverlegging bij Station Bijlmer ook gepaard met het verleggen van de bekabeling.

De maatregelen waren gelijk aan die van het weekeinde van 2 en 3 september waarbij lijn 54 niet reed, lijn 50 alleen tussen Isolatorweg en Duivendrecht en voorts reed lijn 53 met dw's met drie stellen en lijn 50 met dw's met vier stellen. Verder reden de lijnen 50,51 en 53 ook op zondag om de 10 minuten.

Tot zover de officiële lezing en deze keer was vooraf alles goed geregeld; vanaf maandag 11 september werd reeds omgeroepen dat het metroverkeer gewijzigd zou zijn en op alle stations en in de metrostellen hingen posters over de aanpassingen. Ook in de Echo en op de GVB-website was het aangekondigd.

Maar op de dag zelf ging er weer van alles mis. Allereerst bleek dat lijn 50 plotseling niet naar Duivendrecht reed maar was ingekort tot de Van der Madeweg en dit werd op de dag zelf ook opgeroepen. Wat echter de reden was van deze plotselinge wijziging zal altijd wel onduidelijk blijven. Wel werd een aantal reizigers hierdoor op het verkeerde been gezet op station Duivendrecht. Met de pendeldienst, die zoals gebruikelijk reed tussen Van der Madeweg en Gein was het op deze dag wel zeer droevig gesteld.

Van enige regelmaat was er de gehele dag geen sprake. De lijn die overdag om de 10 minuten zou moeten rijden kende frequenties variërend van 7 tot 30 minuten. In de ochtenduren werden er bussen van de Firma Oostenrijk ingezet terwijl vanaf 16.00 uur tot einde dienst werd gereden door het GVB. Vooral de frequentie en de capaciteit van de firma Oostenrijk (standaardbussen) waren volkomen onder de maat en met name in de middaguren leidde dit bij Station

Van der Madeweg tot honderden wachtenden waarbij na het wegrijden van een bus vaak nog 40 tot 60 mensen achterbleven die gewoonweg niet mee konden.

Overigens waren er deze keer wel mensen die de reizigers verwezen op Station Van der Madeweg.

Als klap op de vuurpijl ging het op maandag 18 september volledig mis. Door het uitlopen van de werkzaamheden kon van aanvang dienst tot 12.30 uur nog niet worden gereden en moest wederom worden gependeld met bussen.

Op 7 en 8 oktober moest er weer aan de baan worden gewerkt. Dit maal ging het om het vervangen van sporen op het trajectgedeelte van lijn 53 waarbij de sporen tussen Van der Madeweg en Diemen Zuid werden vervangen en waarvoor zelfs de Gooiseweg in een richting was afgesloten om de sporen te brengen en halen.

Veel was er dit keer wel goed geregeld; reeds vanaf maandag werd bij de metro via de omroep aangekondigd dat lijn 53 niet zou rijden en ook via posters in het metromaterieel en in de vitrines op de stations was het een en ander aangegeven. Zelfs werden op een aantal stations sandwichborden geplaatst met daarop de nodige informatie.

Op beide dagen reed lijn 54 van begin tot einde dienst met dw's bestaande uit drie gekoppelde stellen. Lijn 54 reed dus versterkt en niet zoals de informatie ons op de informatiepanelen wilde doen geloven vaker, want er werd gewoon om de 10 minuten gereden. Ook blijft de rol van de mensen met blauwe hesjes met daarop GVB-informatie wat onduidelijk. Ze waren bereidwillig bij het helpen van mensen met kinderwagens die zich in de pendelbussen moesten hijsen maar verder konden de van een uitzendbureau ingehuurd krachten maar weinig informatie verstrekken. Ze brachten hun tijd dan meestal ook hangend en rokend door.

Een dan de pendelbussen; dit keer was er weer gekozen voor een dienstuitvoering met gelede GVB-bussen. De grootste klap kwam echter nog; toen er van 17.00 tot 17.40 uur geen enkele bus vanaf Van der Madeweg vertrok en er enkele honderden passagiers op de halte stonden te wachten op bussen die niet kwamen. Ook de informanten met blauwe hesjes konden de passagiers op geen enkele wijze uitkomst bieden. Lachende derden waren net zoals de weken daarvoor de "snorders" die dankzij de slechte dienstuitvoering goede zaken deden.

Op woensdag 11 oktober verscheen op TV Noord Holland een item over de problemen met het vervoer van de passagiers op metrolijn 50. In het nieuwsitem was duidelijk te zien dat er op het westelijk traject in de ochtendspits problemen zijn doordat de metrostellen overvol zijn. Een van de redenen is de uitval van dienstwagens en te korte metrotreinen. Toen TV Noord-Holland vervolgens het GVB telefonisch om opheldering probeerde te vragen kreeg men nul op het rekest en vervolgens werd naar de Arlandaweg gegaan om aldaar meer informatie te krijgen bij de directeur. Ter plekke verscheen echter persvoorlichter Hans van der Berg die de vragen niet wilde beantwoorden dan na overleg met enkele superieuren en toen TV Noord-Holland bleef aandringen werden ze de deur uitgezet met de mededeling dat men die middag nog voor de uitzending zou terugbellen (voor 17.00 uur) hetgeen uiteraard niet gebeurde. In een reactie aan de TV-zender liet ook ROVER weten regelmatig klachten te ontvangen over capaciteitsproblemen en steringen in de dienstuitvoering bij de metro.

De klachten van de reizigers zijn niet vreemd. De laatste maanden is het kommer en kwel bij de metro dat momenteel de achilleshiel van het GVB is. Een bedrijf dat geheel op vrije baan functioneert zonder last van ander verkeer loopt voor geen centimeter. Sinds het ingaan van de winterdienst is dit extra versterkt en staat ongeveer een derde van het materieel met defecten aan de kant. Reed in vorige winters

een deel van de dw's nog met vier gekoppelde CAF-stellen, in de huidige dienstregeling is officieel drie het maximum en momenteel komt het ook vaak voor dat er twee tot drie dw's slechts met twee stellen rijden. Voeg daarbij ook nog eens de uitval door defecten waardoor soms gaten in de frequenties van 15 tot 20 minuten ontstaan en er is voldoende reden voor de reizigers om te klagen over een slechte dienstuitvoering. Het bedrijf wil en kan echter niet snel op dit probleem reageren. Nadat op maandag en dinsdag de dienstuitvoering op lijn 50 bedrevend was zijn wel enkele maatregelen genomen. Zo worden er van de 10 dw's momenteel twee met het oudste metromaterieel (1/44) gereden waardoor in ieder geval de andere 8 dw's met drie gekoppelde CAF-stellen kunnen rijden, waarbij dan ook de hulp nodig is van de voor lijn 51 bestemde 70/73.

Van de 37 CAF-stellen zijn er dus momenteel met grote moeite 24 op de baan te brengen voor lijn 50. En op lijn 51 leidt dit weer tot het inzetten van enkele dw's met slechts een losse BN-wagen is de spitsuren.

Deze materieelproblemen spelen trouwens al langere tijd maar men blijkt niet over de kracht te beschikken om tot een normale dienstuitvoering te kunnen komen.

Chipkaart

Na invoering van de chipkaart voor GVB-ers en hun familieleden en een aantal proefpersonen werd gestart met de omzetting van de jaarabonnementen naar de chipkaart. Medio september werd begonnen met de verkoop van de chipkaart bij de verkooppunten. Voor € 1,50 (i.p.v. € 7,50) kunnen de eerste kopers hun kaart aanschaffen. Het gaat daarbij in eerste instantie om de kaart met foto en gegevens, de z.g. persoonlijke chipkaart. Later komt daar ook de onpersoonlijke chipkaart bij en aan het begin van volgend jaar zal ook het losse kaartje te koop zijn in de kaartverkoopautomaten van het GVB.

Ook kan de chipkaart die nu op proef draait in Amsterdam en Rotterdam en omgeving nu onderling worden gebruikt. U kunt de Amsterdamse chipkaart dus ook in Rotterdam in het OV gebruiken en aldaar opladen in de automaten en omgekeerd kan dat ook met de Rotterdamse kaart in Amsterdam. Ondanks de informatie bij de poortjes en de vele kaartlezers en kaartverkoopautomaten op de stations zijn de meeste metroreizigers niet goed op de hoogte van de nieuwe kaart die vermoedelijk begin 2008 in geheel Amsterdam de taak van strippenkaart en sterabonnement zal overnemen. Ook staan er tegenwoordig op de meeste metrostations personen met een chipkaarthesje maar veel enthousiasme gaat er van deze mensen niet uit. Ook hier is er nog veel zendingwerk te verrichten voor het GVB.

Speciaal vervoer

Sinds het speciaal vervoer vanaf 1 SE opnieuw is aanbesteed gaat er veel, zelfs heel veel mis. Er zijn nu drie verschillende vervoerders in beeld. Voor het gehandicaptenvervoer is nu Connexion de aangewezen instantie, voor het liggend ziekenvervoer het VZA en voor het overige vervoer Stadsmobiel. Vooral het vervoer van kinderen naar scholen met dagopvang door Connexion verliep in de eerste periode dramatisch. Voorts beschikt Connexion niet over vergunningen om vlak voor de deur te komen. Met VZA en Stadsmobiel gaat het redelijk, zij het dat ook hier problemen waren omdat een deel van het personeel moest afvloeien en men daardoor tijdelijk met een personeelstekort zat. Inmiddels gaat het een stuk beter maar je kunt je afvragen over bij een aanbesteding goedkoop op termijn geen duurkoop blijkt te zijn.

Ook "De Opstapper" staat weer eens onder druk. Dit keer gaat het niet om het opheffen van het grachtenbusje maar wel wil de gemeente bezuinigen op de lijn CS-Stopera en

stelt daarom voor de starttijd te wijzigen van 7.00 naar 9.00 uur en voorts de frequentie te verlagen van 10 naar 12 minuten.

Daarnaast wil men het buslijntje aanbesteden. Tot op heden wordt de dienst uitgevoerd door GVB-dochter TTS (Tour en Travel Service).

Reden om later te beginnen is de minimale vervoersvraag in de vroege ochtenduren en voorts de slechte opbrengsten van de lijn. De gemeente hoopt met deze maatregelen de kosten terug te brengen van 1,1 miljoen Euro naar 775.000 Euro per jaar.

Infrastructuur

Op de NZVBW zijn de werkzaamheden nu zover gevorderd dat de tramlijnen 13 en 17 met ingang van woensdag 27 september konden terugkeren op hun normale route en niet meer via de oostzijde van het Stationsplein behoeven te rijden. Gewerkt wordt nog alleen aan het gedeelte tussen Hekveld en N.Z. Kolk. Op de Martelaarsgracht werd de halte richting CS weer in gebruik genomen.

Spoorwerkzaamheden vinden plaats op het circuit Tropenmuseum, in Kinkerstraat tussen Bilderdijkstraat en Da Costakade, in de Van Woustraat tussen Albert Cuypstraat en Ceintuurbaan, in de Frederik Hendrikstraat tussen Fred. Hendrikplantsoen en Hugo de Grootplein en op de Admiraal de Ruijterweg tussen Krommert en Jan van Galenstraat.

Op het Stationsplein kwam op maandag 25 september het middengedeelte weer in gebruik voor voetgangers waardoor er weer een korte looptijd tussen het oostelijk en westelijk deel van het plein mogelijk is.

De proef met de verwarmdeabri op de halte Piet Heinkade/Muziektheater moet als mislukt worden beschouwd. De reizigers zien geen meerwaarde in deabri die was voorzien van een verwarmd bankje en een verwarmd plafond en zien het zeker niet als reden om meer met het openbaar vervoer te gaan reizen. Men heeft nu besloten de proef die € 40.000 heeft gekost, niet voort te zetten.

Fouilleeractie

Op donderdag 15 september werd op het Rembrandtplein door de politie een grote fouilleeractie gehouden. Naast voetgangers werden ook autobolidisten en trampassagiers aan een controle onderworpen. Er werden daarbij geen wapens gevonden doch wel werden diverse boetes uitgedeeld.

Aanrijdingen

Op 7 oktober botste om 9.45 uur op het achterterrein van remise Havenstraat (in de lus) de 825 achter op de buiten dienst rijdende 2033. Deze eerste moest stoppen om het wissel om te leggen waarbij de 825 met een fikse vaart op de 2033 klapte. De 825 liep zware schade op aan de kop linksvoor en van de 2033 werd de achterzijde zwaar beschadigd. Voorts raakte de bestuurder van de 2033 licht gewond.

Voorts had op 7 oktober om 14.00 uur op de kruising Hobbemastraat / P.C. Hoofdstraat de 912 een aanrijding met een bus van Oostenrijk-tours waarbij de bus die keerde in het midden werd geramd. De 912 liep aan de voorzijde zware schade op en de bestuurder werd met lichte verwondingen overgebracht naar het ziekenhuis en kon vervolgens naar huis gaan.

Wachtwagens

In september jl. werd een proef gehouden, waarbij de wachtwagens niet werden ingezet. Het betrof hier een proef tot 1 oktober a.s. Men wilde in deze periode bekijken of het veel uitmaakt in de dienstuitvoering indien deze wagens niet beschikbaar zijn omdat het niet laten rijden van deze wagens een fikse besparing kan opleveren. Het is echter maar

de vraag of met de vele technische uitval en personele problemen het laten vervallen van de wachtwagens wel een juiste keus zou zijn.

Materieel tram

Reclames

Het aantal reclamewagens bedraagt momenteel nog vier stuks. Het betreft hier de: 837 (GF Ferré-kleding), 838 (Werving politie Amsterdam-Amstelland), 839 (Postbank) en 905 (Rembrandtjaar).

De remiseverdeling is thans als volgt:

Hav : 817/841; 901/920; 2001/2003, 2005, 2007/2038, 2040/2045, 2047/2095; 2201/2204.

Lek : 780/816; 2004, 2006, 2039, 2046, 2096/2130, 2140/2151.

Zeeburg: 2131/2139.

Gelede wagens

Het aantal oude gelede op het opslagterrein van Van der Vlist in Moerdijk dunt steeds verder uit. Naar NedTrain in Tilburg gingen inmiddels voor sloop 721 en 724 zodat nu alleen nog de 695,711,720 en 722 restereren.

Blokkendozen

Voor de 814 is het einde in zicht. De wagen liep in Lek aanzienlijke brandschade op. Uiterlijk zal de wagen nog worden geschilderd en vervolgens worden gebruikt voor een terreuroefening en daarna voor sloop worden afgevoerd.

Lagevloerwagens

De 833 en 835 kwamen na de grote revisie weer in dienst. Als volgende wagen ging op 9 oktober de 837 in grote revisie. Met het in revisie gaan van de 837 verdween de totaalreclame van G-star RAW. Er restereren nu nog drie reclamewagens t.w: 838 (politie), 839 (Postbank) en 905 (Rembrandtjaar).

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2010, 2014, 2017, 2019, 2023, 2024, 2029, 2032, 2034, 2037, 2041, 2051, 2133, 2201.

Gerenvoerd zijn: 2001-2007, 2009, 2011-2013, 2016, 2018, 2020, 2022, 2026-2028, 2038, 2044, 2047, 2057, 2073, 2091, 2108, 2131, 2132, 2138-2147, 2202, 2204.

Conform afgeleverd 2148-2151.

Alle wagens die bij Siemens zijn geweest worden daarbij gelijk voorzien van de Comfortizer.

Opvallend is dat de 2002 die al sinds 2 augustus jl. terug is uit Krefeld, uiteindelijk pas op 20 september in dienst kwam. De 2138 en 2139 werden alsnog voorzien van fietsenrekken, zodat nu de gehele groep 2131/2139 van deze fietsenrekken is voorzien.

Metro/sneltram

Na metamorfose in de HWR verschenen de 74 en de 77 in de nieuwe kleuren wit en blauw. In de nieuwe kleuren wit en blauw zijn inmiddels de CAF-stellen 74, 75, 77-81, 83, 84 en 90 beplakt/geschilderd. Als volgend stel werd de 76 in behandeling genomen.

Metrostel 31 kwam na langdurige afwezigheid na herstel van zijn defect weer in dienst.

Inmiddels zijn de eerste metrostellen 1/44 voorzien van nieuwe teksten die worden afgeroepen waarbij naast de stationsnamen ook de aansluitende tram- en buslijnen worden vermeld alsmede de term "streekvervoer" en "trein". Voorts wordt de zonegrens weer vermeld en bij Van der Madeweg de aansluitende lijnen genoemd.

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

Museumnieuws

Het is meer dan 57 jaar geleden dat de laatste 'Zeister Tram' van de Nederlandse Buurtspoorweg Maatschappij (NBM), door honderden toeschouwers weemoedig gadeslagen, uit Utrecht vertrok en Zeist binnenreed. Dankzij de inspan-

ning van vrijwilligers is één van de overgebleven rijtuigen van het opgeheven trambedrijf gerestaureerd en officieel in dienst gesteld. Het aanhangrijtuig is in 1915 gebouwd en van Nederlandse makelij. Bij haar laatste werkgever kreeg de wagen het bedrijfsnummer 43. Vanaf zondag 1 oktober konden de passagiers van de Museumtramlijn voor het eerst meereiden met de NBM 43 achter motorwagen Groningen 41.

De museumtramlijn rijdt nog tot eind oktober. Elke zondag van 11.00 tot 17.00 uur. Op de laatste zondag, 29 oktober, vindt tevens de gebruikelijke veiling plaats. De jaarlijkse Sinterklaasritten zijn gepland op zondag 26 november en 3 december.

Van 8 t/m 12 september werd na lange tijd weer een museumstel in de stad ingezet. Ten behoeve van het IBC-congres reed dagelijks in de ochtend- en middagspits het stel 464 + 721 tussen Dam en Station Rai (route lijn 4).

Op zaterdag 30 september werd wederom een rit gemaakt met een museumtram door de stad. Ingezet werd het stel 401 + 916 dat vanuit de Havenstraat reed.

Na herstel van defecten kwamen de GVB 465, 533, HTM-PCC 1024 en Graz 206 weer in dienst. Voor de laatste weken van het rijseizoen beschikt de museumtramlijn nu voor de dienst over:

GVB: motorwagens 401,465,533; bw's 600,731,792 en 916

HTM: motorwagen 816,1024

Groningen: motorwagen 41

NBM: bijwagen 43

Wenen: motorwagens 2614,4143; bijwagens 1628,5290.

Graz: motorwagen 206

Praag: motorwagen 352.

ROTTERDAM

Jaarverslag 2005

In financieel opzicht was 2005 geen gemakkelijk jaar. De economische ontwikkeling en de dreiging van terrorisme leidden landelijk tot minder reizigers. Ondanks de metroverlenging naar Nesseland en de Schiedam/Vlaardingenlijn was het totaal van de opbrengsten van de kaartverkoop slechts 0,9 % hoger dan in 2004. De forse stijging van de energieprijzen leidde in 2005 tot een niet te beheersen overschrijding met maar liefst 20 % van het oorspronkelijk begrote bedrag. Was er in 2004 nog sprake van een verlies van € 0,6 miljoen, de RET sloot 2005 af met een vergelijkbare operationele winst van € 2,6 miljoen. Zo'n 185 medewerkers maakten gebruik van de seniorenregeling in het kader van de reorganisatie. De gevormde voorziening voor het sociaal plan beïnvloedde het totale concernresultaat in 2005. Een eenmalige last van € 36,5 miljoen deed het uiteindelijke concernresultaat uitkomen op -/- € 33,9 miljoen. Door een efficiëntere organisatie en de hieruit voortvloeiende opbrengsten hoopt men deze verliespost de komende jaren terug te verdienen. In verband met de marktconformiteit werkt de RET in 2005/06 aan een uitgebreid kostenreductieprogramma van in totaal € 25 tot 30 miljoen. Het eerste deel van het efficiencymaatregelen startte in 2005. Voor een bedrag van € 9,3 miljoen korting op de budgetten van 2005, door onder andere de directie en het management in te krimpen en door afvloeiing van personeel langs natuurlijke weg.

Door reorganisatie bij de bus en metro/sneltram (ondanks de opening van de Nesselandlijn) ging het lijnennet in kilometers flink omlaag. Eind 2005 ging dit door de opening van Schiedam/Vlaardingenlijn bij de tram juist omhoog. De RET zag in 2005 het totaal aantal reizigerskilometers dalen met 2,8 %. Bij de bus ging het omlaag met 20,8 % en bij de tram met 4,4 %. Alleen bij de metro/sneltram steeg het per-

centage, de Erasmuslijn met 1,2 % en de Calandlijn met 1,5 %. Het aantal personenritten ging 4,4 % achteruit. Bij de bus daalde dit 11,9 % en bij de tram 8,1 %. De metro/sneltram ging ook hier vooruit, Erasmuslijn 1,3 % en de Calandlijn 0,9 %. De opgenomen resultaten zijn indicatief. De overgang naar de OV-chipkaart leidt tot het - tijdelijk- minder beschikbaar zijn van betrouwbare gegevens over het gebruik van de metro/sneltram, tram en bus.

Exploitatiegegevens

	2005	2004
<u>Tram</u>		
Aantal lijnen *	9	9
Totale lijnlengte in kilometers *	116,0	98,3
Aantal inzetbare eenheden t.b.v. de exploitatie	130	143
Aantal wagenkilometers (x 1 miljoen)	5,9	6,0
Aantal plaatskilometers (x 1 miljoen) **	784,0	693,6
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	49,0	53,4
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	140,8	147,0
<u>Bus</u>		
Aantal lijnen *	39	32
Totale lijnlengte in kilometers *	311,0	343,7
Aantal inzetbare eenheden t.b.v. exploitatie	233	234
Aantal wagenkilometers (x 1 miljoen)	8,8	10,2
Aantal plaatskilometers (x 1 miljoen) **	526,5	602,9
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	26,2	29,7
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	75,7	95,0
<u>Metro/sneltram</u>		
Aantal lijnen *	10	8
Totale lijnlengte in kilometers *	173,9	207,5
Aantal inzetbare eenheden t.b.v. exploitatie ***	152	152
Aantal wagenkilometers (x 1 miljoen)	16,5	17,6
Aantal plaatskilometers (x 1 miljoen) **	2.598,5	2.506,3
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	84,9	84,0
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	468,4	463,0

*) Volgens definiëring Koninklijk Nederlands Vervoer

**) Exclusief in-/uitrukken

***) Waarvan 11 voertuigen worden omgebouwd t.b.v. RandstadRail

	2005	2004
Bezettingsgraad	17,5%	18,5%
Kostendeckingsgraad	37,9%	37,2%
Gem. ziekteverzuim	11,3%	9,8%
Aantal personeelsleden	3.007	3.160
Rapportcijfer kwaliteitsmonitor	7,0	6,9

Onrust onder RET-personeel duurt voort

Op 18 september brak er vanaf aanvang dienst een wilde staking uit. Boze RET-ers reden hun trams en bussen naar de Coolsingel, die in een mum van tijd vol stond. De actie was aanvankelijk bedoeld om tijdens een prijsuitreiking door reizigersorganisatie ROVER 'een signaal' af te geven. Men wilde duidelijk maken dat er geen behoefte meer was aan nog meer gepraat. Wethouder Jeannette Baljeu wilde niets toezeggen en was alleen bereid om aan te schuiven bij het overleg over de nieuwe CAO. De stakingsleiders vonden dit een voldoende tegemoetkoming. Omstreeks 16.00 uur werd het werk weer hervat. Om het leed voor de reizigers te beperken was de metro tijdens de actie wel blijven rijden. Vervolgens werd op 19 september tijdens een roerige vergadering besloten om op 25 september een 24-uurs staking te houden. Deze staking verliep vrij rustig en zorgde niet voor chaos. Het autoverkeer was iets drukker en er waren wat reizigers die strandden omdat zij niet op de hoogte waren van de aangekondigde acties. Wel steeg het aantal verhuurde fietsen op het Centraal Station spectaculair. Omdat er nog steeds een conflict was met de directie, die bleef weigeren de arbeidsvoorwaarden ter sprake te brengen, be-

sloten de bonden dat het openbaar vervoer in Rotterdam op zaterdag 7 en zondag 8 oktober gratis moest zijn.

Op 5 oktober werden de bonden en de RET het eens over een nieuwe CAO. De aangekondigde acties, waaronder die van het gratis vervoer waren hierdoor van de baan. In de nieuwe CAO stond dat de werknemers een hogere overgangsbonus naar het nieuwe bedrijf krijgen. De Ondernemingsraad liet echter al onmiddellijk weten dat de onrust onder het personeel nog niet verdwenen was. Volgens hen was men nog altijd zeer wantrouwend ten aanzien van de vorming van Randstadbus, het bedrijf dat per 1 januari 2007 zou moeten ontstaan uit de samenvoeging van de bussen van de RET met Connexxion. Men liet weten dat men de nieuwe CAO zal voorleggen aan het personeel, maar zonder de afspraken over Randstadbus. De OR nam daarmee afstand van het onderhandelingsakkoord dat bonden en RET-directie hadden bereikt. De OR wilde wachten op een formeel besluit van de Rotterdamse gemeenteraad over Randstadbus. Met name Leefbaar Rotterdam voelde weinig voor de splitsing van de RET, terwijl ook de PvdA twijfelde. De laatste partij wilde eerst weten wat de andere grote steden gaan doen met hun openbaarvervoersbedrijven.

Op 11 oktober was men echter weer terug bij af. Tijdens een chaotische ledenvergadering van de vakbonden werd het zogeheten onderhandelingsakkoord met ruime meerderheid afgewezen. De RET-ers steunden een motie van de OR, waarin werd gesteld dat Randstadbus uit het akkoord moest worden geschrapt. De omstreden busplannen gaan hiermee in de koelkast, omdat de OR wil dat de RET één bedrijf blijft. De OR steunt de rest van de CAO wel. Dit betreft onder andere de overeengekomen loon- en inkomensgarantie. Op maandag 16 oktober gaat de directie van de RET opnieuw onderhandelen over een nieuwe CAO. In november beslist de gemeenteraad van Rotterdam over de Randstadbus.

Proeftram uit Brussel

In de nacht van donderdag 28 op vrijdag 29 september arriveerde in Rotterdam het Brusselse motorrijtuig 3026. Omdat de RET opnieuw een nieuwe serie trams wil bestellen, kwam dit rijtuig als proef naar de Maasstad. De tram is gebouwd bij Bombardier en is van het type "Flexity Outlook C". Het voertuig is voorzien van Bombardier MITRAX tractie en heeft als 100% lagevloertram draaistellen met doorgaande assen. Het heeft 50 zit- 128 staan- en 2 rolstoelplaatsen. Het rijtuig is 31,85 meter lang. Binnenkort arriveert in Brussel het eerste rijtuig van de serie 4000. Deze rijtuigen zijn 43,22 meter lang.

De 3026 werd afgeladen op de G.J. de Jonghweg en ging vervolgens naar remise Hilledijk. In het begin werd vooral 's-nachts op de Linker Maasoever gereden. Later verscheen de tram ook op de dag op straat waarbij ook op de Rechter Maasoever werd gereden. De indrukken van de tram waren over het algemeen zeer positief. In de nacht van 11 op 12 oktober zou de tram weer naar Brussel terugkeren.

Actie tegen TramPlus in Ridderkerk

Het actiecomité Stop TramPlus (inmiddels is de naam gewijzigd in 'Beter Ridderkerk') heeft 5000 handtekeningen verzameld tegen de komst van TramPlus in Ridderkerk. Het actiecomité zal de handtekeningen aanbieden aan de burgemeester van Ridderkerk. Drie van de vijf mogelijke tramroutes lopen dwars door Ridderkerk en daar zouden niet alle bewoners blij mee zijn.

Opheffing RET-vestigingen

De Centrale Werkplaats van de RET gaat verdwijnen. Binnen vijf jaar wil men elders in de stad een nieuwe centrale werkplaats betrekken. De RET kan niet langer aan de Kleiweg blijven met het oog op de tijdelijke ontheffing, die werd

verleend nadat de Raad van State wegens aanhoudende overlast de milieu-vergunning had ingetrokken. De deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek dringt al lang aan op vertrek, vooral door de af- en aanrijdende bussen die voor veel stank en lawaai zorgen. De grond van de verschillende RET-locaties is eigendom van de gemeente Rotterdam. De opstallen zijn eigendom van de RET. De directie is nu in overleg met het Ontwikkelings Bedrijf Rotterdam (OBR) over de gronden en opstallen die bij de RET in gebruik zijn. Behalve naar de vestiging Kleiweg wordt ook naar de vestiging Hillegersberg (ook de vestiging van de Stichting RoMeO) gekeken. Het afstoten van deze vestigingen kan geld opleveren als er woningbouw kan plaatsvinden. Ook de andere locaties worden onderzocht, waarbij er geen sprake is van afstoten, maar bijvoorbeeld dubbel grondgebruik, zoals bijvoorbeeld bij de overbouw van de remise Kralingen.

Stichting RoMeO

Op 12 oktober vond de feestelijke onthulling plaats van de Snertramhalte in de Boezemstraat bij restaurant Brazzo. De onthulling werd gedaan door de Algemeen Directeur van de RET, de heer Pedro Peters en trambestuurder Arie Wessel. Deze laatste was 11 jaar geleden de trambestuurder, die de eerste rit van de Snertram had gereden.

Op zaterdag 14 oktober gaat het seizoen van de Snertram weer van start. Omdat men nu bij de nieuwe officiële halte van de Snertram, in de andere richting voorrijdt, is de route enigszins gewijzigd.

Op 30 augustus waren 's-avonds weer eens 1600-en te zien. Mr. 1616 en 1624 verzorgden het vervoer voor de Business-club van Sparta. Vanaf de Spartastraat in Spangen werden de leden naar Woudestein en terug vervoerd voor de voetbalwedstrijd Excelsior-Sparta.

Infrastructuur en exploitatie

De werkzaamheden in de Van Oldenbarneveltstraat die op 11 september zouden beginnen, zijn pas op 18 september gestart. Deze werkzaamheden aan de noordelijke rijbaan duren nu tot en met 3 november. De werkzaamheden die vervolgens aan de zuidelijke rijbaan zouden starten, zijn voor onbepaalde tijd uitgesteld.

Op 23 september was er tussen 12.30 en 16.30 uur een Military Streetparade op de Coolsingel. Lijn 7 reed vanaf het Hofplein via Weena-CS-Poortstraat-Weena en Hofplein eigen route. Lijnen 20 en 25 vanaf de Erasmusbrug naar het Droogleever Fortuynplein en vervolgens Westzeedijk-Eendrachtsweg-Mauritsweg-Kruisplein-CS-Poortstraatrechtsaf Weena-Kruisplein en eigen route. Lijn 21 Oostplein-Goudsesingel-Pompenburg-Hofplein en Weena v.v. Lijn 23 vanaf de Erasmusbrug naar eindpunt lijn 5 aan het Willemsplein en vervolgens route lijn 5 en bij de Mauritsweg linksaf West-Kruiskade. In de andere richting vanaf de West-Kruiskade-Mauritsweg- Van Oldenbarneveltstraat eigen route.

Op maandag 16 oktober was er tussen 10.00 en 12.00 uur geen tramverkeer mogelijk op het Kruisplein in de richting CS. Lijnen 4,5 en 8 resp. in de richting Molenlaan, Schiebroek en Oostplein vanaf de Mauritsweg via Van Oldenbarneveltstraat-Coolsingel-Hofplein-Weena-CS-eigen route. Lijnen 21 en 23 West-Kruiskade-Mauritsweg-Van Oldenbarneveltstraat-Coolsingel-eigen route.

In verband met grote werkzaamheden op het wisselcomplex Waalhaven van de Erasmuslijn van 23 t/m 27 oktober, wordt het traject Tussenwater-Slinge gesloten. De Erasmuslijn wordt ingekort tot de route CS-Slinge. Reizigers van en naar Hoogvliet en Spijkenisse kunnen gebruik maken van de Calandlijn. De stations Zuidplein, Slinge, Maashaven, Rijnhaven en Leuvehaven zijn alleen bereikbaar door vanaf de Calandlijn een overstap te maken op station Beurs. Voor reizigers

van en naar Rhooon/Poortugaal is er aanvullend vervoer. De buslijnen 98 en 99 doen op dit traject alle tussenliggende stations aan. Op de Calandlijn worden extra metro's ingezet, om de passagiersstromen op het tracé Hoogvliet-Beurs v.v. aan te kunnen.

Trams naar Roemenië

Op 3 oktober vertrokken de eerste trams van de 800-serie naar Roemenië. Het betrof de wagens 803, 804, 837, 845, 846 en 849. Het oorspronkelijke plan om de rijtuigen per vrachtauto te vervoeren ging niet door. De wagens zijn vanaf de Kleiweg per spoor naar Roemenië vertrokken.

Materieel

Bij de Citadis-rijtuigen worden nu verzwaarde binten aangebracht. Dit betreft de binten waar de motoren aan zijn bevestigd. Verder worden de rijtuigen voorzien van begrenzers. In de bochten kan dan niet harder worden gereden dan 15 km. per uur.

Bij de weer in dienst zijnde rijtuigen van de 800 serie, kan de 824 worden toegevoegd. Van de buiten dienst staande rijtuigen aan de Hilledijk ging de 806 naar het buitenterrein van de CW aan de Kleiweg. Lijn 2 wordt momenteel bijna uitsluitend gereden met wagens van de 800-serie. Deze worden gereden door nieuwe trambestuurders die voorlopig alleen een korte opleiding hebben gehad voor deze wagens. Hetzelfde is het geval op lijn 5, waar voornamelijk met ZGT's van de 700-serie wordt gereden. Op lijn 2 rijden momenteel de volgende 800-en: 828, 832, 838, 839, 840, 841, 843, 847 en 848. Wel worden er soms wagens gewisseld met remise Kralingen. Op de Rechter Maasoever rijden de 800-en voornamelijk op de lijnen 7 en 8. Eind september stonden de 722, 723 en 741 in de Centrale Werkplaats.

Nieuws per datum

11/09: 5.30 – 9.00 uur: Route lijnen 21 en 23 gestremd door op de rails staande onderhoudswagen die remvloeistof verloor en daardoor niet meer kon rijden. Twee pendeltrams tussen de Prinses Beatrixlaan en Holy/Woudhoek.

16/09: 6.20 uur: Ongeval in de Vierambachtsstraat waarbij een fietser werd geschept door een personenauto. De fietser kwam op de trambaan terecht en is aan zijn verwondingen overleden. Omdat de Technische Dienst van de politie hierbij nodig was, werden de lijnen 21 en 23 voor Citadis-rijtuigen aan de Rotterdamse kant ingekort tot het Centraal Station en de Schiedamse kant tot het Marconiplein. De rijtuigen van de 700-serie en 800-serie mochten de volledige route wel rijden. Deze werden omgeleid via de Matheneserlaan.

19/09: 7.50 uur: Lijn 5-722 verspeelde de pantograaf op de hoek Coolsingel-Van Oldenbarneveltstraat. De wagen was uitrukkend vanuit remise Kralingen in de richting Willemsplein. De oorzaak was dat in de Van Oldenbarneveltstraat rail- en bovenleidingwerkzaamheden waren begonnen en de bovenleiding inmiddels was verwijderd. Hierbij was men vergeten om het wissel vast te leggen en de trambestuurder was kennelijk vergeten de kennisgeving te lezen. De pantograaf schoot zo hard omhoog dat deze los schoot en naast de tram op straat viel.

27/09: 12.40 uur: Lijn 21-2005 defect op de Koemarkt in Schiedam richting Woudhoek. De wagen kwam toch weer op gang, maar op de Burg. v. Haarenlaan bleef de 2005 opnieuw staan. De lijnen 21 en 23 driehoekten bij het Stadserf. Mr. 2005 werd weggesleept door mr. 740. Om 15.00 uur mr. 822 van lijn 8 defect op de Mauritsweg. De monteur die onderweg was om de tram weg te slepen, kreeg op de 1^e Middellandstraat een aanrijding met een auto. De auto kreeg hierbij een lekkende LPG-tank, waardoor explosiegevaar ontstond en de straat werd afgesloten voor de lijnen 21 en

23. Om 18.45 uur reed de indrukwekkende lijn 8-842 tegen de slagboom van de Mathenesserbrug. Opnieuw omleiding voor de lijnen 21 en 23. Later was er tot slot nog een bommelding op de Vierambachtsstraat. Hierbij werden de lijnen 21 en 23 opnieuw ingekort voor Citadis-rijtuigen en reden de overige wagens via de Mathenesserlaan.

30/09: Omstreeks 18.00 uur verspeelde mr. 750 de pantograaf op het Kruisplein. Tot ca. 20.30 uur moesten de lijnen 4, 5, 7, 8, 20, 21, 23 en 25 worden omgeleid.

03/10: 6.45 – 9.00 uur: Ongeval op de hoek Bergse Dorpsstraat-Lef. De Montignyalaan. Lijn 4 naar eindpunt Kleiweg. Aan de Molenlaan 3 trams gestremd. Er werden pendelbussen ingezet.

05/10: 9.30 – 10.30 uur: Opnieuw werd een pantograaf verspeeld, ditmaal door mr. 724 op de hoek Weena-Poortstraat. Ook nu werden alle tramlijnen van en naar het CS omgeleid.

D E N H A A G

Peijs keurt HTM-plannen voorlopig af

De plannen van de gemeente Den Haag om de verkoop van het openbaarvervoerbedrijf HTM te voorkomen, stuiten op verzet van minister Karla Peijs van Verkeer. Die keurt vooralsnog de oplossing om de busaandelen van de HTM onder te brengen in een stichting af.

"Dat is niet in de geest van de marktwerking die haar voor ogen staat. Er blijft zo nog steeds een monopolistische situatie bestaan." Onlangs maakte de Haagse wethouder Jetta Klijnsma (PvdA) de plannen bekend. De gemeente is de enige aandeelhouder van de HTM. Een wet uit 2000 gebiedt privatisering van gemeentelijke vervoerbedrijven om marktwerking te bevorderen. Gemeenten kunnen niet eigenaar zijn van een vervoerbedrijf en tegelijk aanbestedder van een vervoersgebied.

Het vorige Haagse college wilde de aandelen verkopen aan gegadigden van buiten. Met de stichtingconstructie denkt de gemeente de aanbesteding van het busvervoer ruim drie jaar (tot 2012) te kunnen uitstellen. De HTM was blij met het voorstel. De minister denkt daar het hare van. Volgens haar woordvoester wil ze het voorstel verder bekijken, maar keurt ze vooralsnog de oplossing af.

Tramlijn 3

Eind vorige eeuw was tramlijn 3 een van de drukste tramlijnen van het Haagse tramnet. Nadat bekend werd gemaakt dat tramlijn 3 uitverkoren was om geïntegreerd te worden in RandstadRail is deze tramlijn wat minder druk geworden. De grootste klap kreeg deze tramlijn in december 2003 toen de route werd verlegd via de Waldeck Pyramontkade en de Loosduinseweg om door de tramtunnel te kunnen rijden. Nog voor het einde van dit jaar zal tramlijn 3 wederom een complete metamorfose ondergaan. Eind augustus werd de tramlijn zoals reeds gemeld ingekort tot het De Savornin Lohmanplein. Op woensdag 20 september werd vervolgens het eindpunt Station Laan van NOI ingeruild voor de keerlus aan het Stuyvesantplein. Deze inkorting was nodig vanwege de invoering van RandstadRail en de daarbij behorende calamiteitenroute naar Station Laan van NOI. De aanpassingen werden verricht aan het bruggetje over de Schenk en het binnenste halteplein voor het station. Tenslotte werd op 8 oktober 2006 de route nog verder ingekort en uit de tramtunnel verbannen. De route loopt sindsdien via de binnenstad en moet worden gezien als de laatste stuiprekkende van deze tramlijn in zijn huidige vorm. De route vanaf de halte Brouwersgracht loopt nu langs de tramtunnel via de Grote Kerk, het Buitenhof en het Lange Voorhout naar het Centraal Station. Vanaf het Centraal Station wordt via het

Spui weer het Buitenhof bereikt. Deze situatie zal duren tot half december wanneer de nieuwe dienstregeling van kracht gaat. Vanaf dat moment zal ook de exploitatie met GTL's beëindigd worden en neemt RandstadRail de taak over.

Apeldoornselaan

Vorige maand meldden wij al dat de sporen op de Apeldoornselaan vrijgegeven zijn voor GTL's. De nieuwe sporen op de Apeldoornselaan liggen erg strategisch in het Haagse tramnet en zullen in de toekomst zeker vaker worden gebruikt voor omleidingen. Op zaterdagavond 23 september reden er ook museumtrams over de Apeldoornselaan in het kader van de jaarlijkse avondrit van het HOVM. Aan deze avondrit werd ook deelgenomen door de Kasselse gelede tram 269. De avondrit van het HOVM stond dit jaar in het teken van de RandstadRail trajecten. Waarschijnlijk mogen deze trajecten in de toekomst niet meer door museumtrams bereden worden. Behalve de Kasselse 269 reden ook de 265, 810+769, 1022 en 1302 de jaarlijkse avondrit.

Op de Apeldoornselaan zijn eind september de tijdelijke bovenleidingmasten verdwenen aan het begin en het einde van het traject. Deze palen stonden daar vanwege het afspannen van de aangebrachte bovenleiding. Langs de sporen werden in september ook hekjes aangebracht.

Tramlijn 16

Op donderdagochtend 12 oktober werd op de Dedemsvaartweg ter hoogte van de Erasmusweg de eerste spoorsectie gelegd voor de verlenging van tramlijn 16. Nauwelijks drie uur later reikten de sporen al tot de Steenwijklaan. Op 13 oktober werd het deel vanaf de Steenwijklaan tot dicht bij de Melis Stokelaan gelegd.

In het weekend van 14 en 15 oktober werd de kruising met de Erasmusweg afgesloten voor al het verkeer. In hetzelfde rappe tempo werden de rails gelegd en de overgang geasfalteerd. De spoorsecties werden ook over de kruising al een stukje richting Wateringse Veld gelegd. Begin volgend jaar worden de sporen op de Dedemsvaartweg verbonden met de sporen van tramlijn 9. Een exacte datum is nog niet bekend.

Begin oktober zijn ook de bomen op de Loevesteinlaan tussen de Erasmusweg en de Melis Stokelaan gerooid. Tevens zijn er ook voorbereidende werkzaamheden van start gegaan om de brug bij de huidige eindhalte geschikt te maken voor de tram.

Tenslotte gaan binnenkort op de Middenweg de werkzaamheden van start voor de aanleg van de toekomstige keerlus. Tram 17 zal mogelijk dit jaar nog zijn definitieve eindhalte daar krijgen. Het huidige eindpunt op de Laan van Wateringse Veld bij de 'brug over het Hemelwater' kan dan worden aangepast voor het traject van tram 16. Al met al lijkt er nu eindelijk schot te komen in de realisatie van de tweede tramlijn naar Wateringse Veld.

Tramlijn 19

Op de Laan van Leidschenveen zijn in september de eerste sporen gelegd. Inmiddels zijn deze sporen ook al in het beton gegoten. De reden hiervan is dat dit gedeelte van lijn 19 een gecombineerde tram-busbaan gaat worden. Onder station Leidschenveen heeft men groene strepen op het beton gezet. Binnenkort zal men gleuven zagen waarin de sporen komen te liggen. Dit lijkt wel op de Hongaarse methode.....

Diverse werkzaamheden

Bij de Duinstraat heeft ook tramlijn 11 te maken met spoorvernieuwingen. Het verbindingsspoor tussen de dienstsporen in de duinstraat en de halte Doornstraat werd volledig vervangen. Voor het verkeer geldt een eenrichtings situatie wat voor de nodige problemen zorgt. In de Parkstraat wer-

den in het smalle deel bij de Kneuterdijk ook de sporen vervangen. In het weekend van 14 en 15 oktober was daar geen tramverkeer mogelijk en moest lijn 1 omrijden via het traject van lijn 9. Tussen Scheveningen en het Plein 1813 werd onder het lijnnummer 1K een pendeldienst onderhouden.

Vrije busbaan naar Scheveningen

De bus naar Scheveningen krijgt op de Van Alkemadeaan voorrang op de automobilist. Over de gehele Van Alkemadeaan komt aan beide zijden een busbaan. Voor een deel is dat een vrijliggende strook waar alleen de bus mag rijden. Voor de automobilist betekent dat minder ruimte. Tussen de Laan van Nieuw Oost Indië en de Wassenaarseweg komt een dynamische busbaan. Deze baan wordt tijdens evenementen in Scheveningen exclusief gereserveerd voor de bus. Men hoopt dat een snelle busverbinding de automobilist gaat prikkelen. In 2008 moet dit allemaal gerealiseerd zijn. In dat jaar wordt ook de Hubertustunnel opgeleverd.

Prinsjesdag 2006

Op dinsdag 19 september was het weer Prinsjesdag en dat betekende voor de HTM weer de jaarlijkse traditionele omleidingen tussen circa 10:30u en 15:00u: Lijn 1 reed tussen Scheveningen Noorderstrand en Station Hollands Spoor via de route van lijn 9. Tussen het Plein 1813 en Scheveningen Noorderstrand pendelde een aantal trams. De tramlijn 15/16 reed via de Schedeldoekshaven waardoor de lus rond het centrum verviel. Ten slotte reed tramlijn 17 tussen het Buitenhof en de Lekstraat in beide richtingen via de Kalvermarkt en de Schedeldoekshaven.

HOVM plannen

De remise Frans Halsstraat bestaat dit jaar precies 100 jaar. De bouw werd in maart 1906 gestart en kon al in oktober in gebruik worden genomen. Vorig jaar is er Europees subsidiegeld beschikbaar gekomen voor het verbeteren van het gebouw in het kader van de bevordering van het toerisme. Het geld zal worden besteed aan achterstallig onderhoud, brandbeveiligingen het mogelijk maken van een meer commercieel gebruik. Verder zijn er plannen om een ruimte te creëren voor ontvangsten en andere bijeenkomsten. Er wordt ook gedacht aan de mogelijkheid om een "touristtram" op te starten. Een touristtram kan voor het museum wat extra inkomsten genereren. Als het zover komt dan zullen geen museumtrams worden ingezet voor dit nieuwe idee. Mogelijk kunnen de een paar jaar geleden teruggekeerde PCC's uit Amsterdam daarin een rol spelen. Voor de internetters onder ons is er ook goed nieuws: Er komen meer webcams.

Cultuur op een PCC

Op vrijdagavond 22 september en zaterdag 23 september stond PCC 1180 als onderdeel van een cultureel festival in de Haagse binnenstad (TodaysArt) opgesteld bij de Grote Kerk. Op de 1180 werden met diverse diaprojectoren beelden vertoond op de geblindeerde ramen. In de tram werden culturele films vertoond.

Materieel tram

In de Centrale Werkplaats staat de 3016 voor de 98° midlife behandeling. Omdat de 3016 al een paar jaar geleden een midlife heeft ondergaan aan de A-bak, worden nu de B- en de C-bak aangepakt. Beide bakken zijn geheel ontdaan van het meubilair en de vloerbedekking. De vloer bestond eind september alleen uit metalen binten. Ook de deuren zijn verwijderd evenals de onderdelen aan de buitenkant van de tram. Binnenkort krijgen ook de 3052 en de 3082 een derge-

lijke behandeling. Als dat voltooid is hebben alle 3000-en de midlife-behandeling gekregen.

Met ingang van maandag 18 september rijden alle GTL's officieel met de achterste stroomafnemer op. In vakjargon gaat het hier om stroomafnemer B. Uit een interne mededeling van half september 2006 valt te lezen dat het jaarlijks wisselen van de stroomafnemer onnodige slijtage door stilstand voorkomt. Ook vergroot het de betrouwbaarheid van de reserve stroomafnemer en dat heeft weer een positief gevolg voor de onderhoudskosten. Vanaf maandag 17 september 2007 zal er dan weer met de voorste stroomafnemer op gereden worden. Deze officiële mededeling lijkt wat overbodig omdat de meeste GTL's al maanden lang op hun achterste stroomafnemer gereden hebben. Door middel van deze mededeling is er wat meer duidelijkheid over de reden. Een aardige anekdote is dat in de remise Lijsterbesstraat boven een paar sporen de bovenleiding aan de achterzijde korter is dan boven de andere sporen. Trams die op de achterste beugel rijden mogen dan niet te ver naar achteren rijden. Soms wordt dit wel eens vergeten en daardoor zijn er grote merktekens op de grond geschilderd.

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

Op zaterdag 7 oktober maakte PCC 1315 een uitstapje naar Zoetermeer. Deze PCC is bij de HTM in eigen beheer omgebouwd tot meettram en geschikt gemaakt voor 750 volt. De 1315 is de enige tram bij de HTM die overal mag rijden, zowel de stadstrajecten als de RandstadRail trajecten.

Op zondag 8 oktober zijn de proefritten op de Zoetermeerlijn enorm uitgebreid. Volgens het uitgegeven persbericht zou men een proefbedrijf gaan beginnen, dat wil zeggen de dienstregeling rijden, maar dan zonder passagiers. Dit was niet het geval. De instructie werd uitgebreid. Voor 8 oktober reden de meest ervaren bestuurders op de Zoetermeerlijn, nu werd er met 'alle' bestuurders gereden. Een dag later werd de frequentie opgevoerd en reden de volgende voertuigen 4002, 4003, 4007, 4009, 4010, 4015, 4020, 4024 en 4027.

Echte problemen zijn niet geconstateerd. Het lijkt erop dat RandstadRail 29 oktober echt van start kan gaan.

Op donderdag 12 oktober werd er voor het eerst een RandstadRailvoertuig gesignaleerd op de Zoetermeerse "krakeling". De 4017 bereed onder toezien oog van de afdeling infra stapvoets het traject. Op zaterdag 14 oktober bereden de 4014 en de meettram 1315 de "krakeling". Op zondag 15 oktober was ook de "krakeling" vrijgegeven en kon het proefbedrijf ook hier van start gaan.

De ombouw in het stadsdeel Loosduinen van tramlijn 3 vordert snel. Nauwelijks drie weken na de onttakeling werden er al nieuwe sporen gelegd. Niet alle rails werd verwijderd want in de Aaltje Noordewierstraat werd een kort stuk spoor richting de Laan van Meerdervoort geïntegreerd in de nieuwe situatie. Ter hoogte van de Mozartlaan zijn de eerste contouren van de nieuwe halte al aangebracht. Bij het Beethovenplantsoen lag in de oude situatie het spoor richting centrum in het asfalt. In de nieuwe situatie zullen beide sporen in het plantsoen gelegd worden. In de Pissuisestraat werd een overloopwissel geplaatst. De keerlus rond het postkantoor is inmiddels deels opgebroken. De nieuwe situatie zal geen keerlus meer kennen.

Op zondag 17 september kon het Haagse publiek kennis maken met de nieuwe RandstadRail voertuigen. Nadat een proefrit had uitgewezen dat een RandstadRail voertuig probleemloos naar de keerlus rond de Grote Kerk kon rijden werd er besloten de 4005 daar heen te rijden. Het voertuig

werd tussen 12:00 en 17:00 uur druk bezocht door het Haagse publiek. In het voertuig was onder andere veel informatie aanwezig over de toekomstige dienstregeling. Op 10 oktober werd de 4024 op dezelfde plek gesignaleerd. Het betrof hier een klein feestje van de gemeente Den Haag.

Op dinsdagmiddag 19 september werd op de Werf het 26e RandstadRail voertuig afgeleverd. Op zich gebeurt dat wel vaker maar het tijdstip van het afladen was overdag en moest vrij vlot gebeuren in verband met uitrukkende trams naar tramlijn 2. Het tijdstip was vrij uniek omdat vrijwel alle nieuwe voertuigen in de late avond worden afgeladen. De volgende aankomsten waren weer zoals vanouds rond middernacht.

Op woensdag 27 september ontspoorde omstreeks het middaguur RandstadRailvoertuig 4014 op het overloopwiel bij Seghwaert in Zoetermeer. De 4014 reed instructie en ontspoorde doordat het wissel onder het derde draaistel terug klapte. Gelukkig bleef de schade beperkt. Het was de eerste keer dat een voertuig van RandstadRail ontspoorde.

Aankomsten en bijzonderheden

Tot nu toe zijn er 30 RandstadRail voertuigen in Den Haag en omgeving:

	Aankomst	Bijzonderheid
4001	16-05-2006	ZBG - Vanuit Wildenrath
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
4009	12-05-2006	ZBG - Eerste proefwagendoorstelselaan
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
4014	20-06-2006	ZBG
4015	27-06-2006	ZBG
4016	05-07-2006	ZBG
4017	11-07-2006	ZBG
4018	08-08-2006	ZBG - Wegens proefnemingen langer in Salzgitter gebleven
4019	18-07-2006	ZBG
4020	25-07-2006	ZBG
4021	01-08-2006	ZBG
4022	16-08-2006	ZBG
4023	23-08-2006	ZBG
4024	30-08-2006	ZBG
4025	01-09-2006	ZBG
4026	19-09-2006	ZBG
4027	22-09-2006	ZBG
4028	27-09-2006	ZBG
4029	05-10-2006	ZBG
4030	12-10-2006	ZBG

BUSNIEUWS NEDERLAND

AMSTERDAM GVBA

Ex Sternet 231 is nu blauw/wit; er worden rond acht bussen overgespoten. 473, 476, 483 en 484 kwamen weer in dienst; daarentegen werden 477, 479, 485 en 501 eind september afgevoerd. (en/dat)

ARRIVA

In Waterland werden in dienst gesteld 8071-8080, Scania Omnilink met Euro4 en 39 zit/38 staan. Zij vervangen de Euro3 8081-8090, die nog tot december 2006 bijgehuurd worden. Voor het nieuwe DAV/Dordrecht contract zijn 16 stuks Irisbus GX 127, nummers 6030-6045, besteld, die vanaf april 2007 geleverd worden. (en)

BBA

De Ambassadors 5053-5057 volgens EEV norm (Enhanced Environmentalfriendly Vehicle) met 42 zit en 38 staan zijn in juli naar Eindhoven geleverd. De gelede 6609-6615 komen per 9 december op Ede-Wageningen in dienst; vooraf wordt proefgereden. In dienst kwamen buurtbussen 1532-1535. Stadsbus 345 werd na een ongeval op 7 juni afgevoerd. Streekbus 484 ging naar de brandweer van Tilburg (wp)

CONNEXION

2287-2296 zijn weer opgevoerd als INFOXX bus. Reeds in 2005 ging 5597 naar Pouw Vervoer, Lopik. Naar Milot ging dit jaar ook 1101 (101) en naar Snelle Vliet 1112 (420). De aan TCR verkochte 3150 rijdt aldaar onder nummer 90. Naar de verschillende onderdelen van Connexion Tours werden overgebracht 1048, 1063, 2154, 2160, 2162, 2775, 4864, 4865, 4868, 4871, 4873, 4873, 4879, 4882, 4972, 4978, 4982, 4984, 5591 en 5602. Vernummerd worden deze wagens kennelijk niet; een aantal werd trouwens al snel weer opgelegd. Op 26 september brandde de 7861 in Vijfhuizen uit.

Voor de nieuwe concessies Friesland (6/7), Noord-Brabant (55/56) en Tholen (52) zijn per 10 december 520 bussen nodig. Hiertoe zullen in eerste instantie 171 bussen uit de opleg rijvaardig worden gemaakt, en 349 stuks van elders worden doorgeschoven, waaronder bussen uit het Limburgse park van Hermes. Voor Friesland worden 109 lagevloerbussen besteld (en/mob.linq/wp)

EINDHOVEN Phileas

Ook aanwezig is de 1211, die, evenals de 1209, structureel buiten dienst staat. Uit dienst ging de 1207, terwijl 1206 op 19 juli een brand in het motorcompartiment onderging. Deze is echter sinds 18 september weer in dienst. (en/wp)

FRIESLAND Connexion

Het College van Beroep voor het Bedrijfsleven heeft op 21 september geoordeeld dat de concessie voor Noord- en Zuidwest-Friesland (gebied 6/7) terecht aan Connexion is verleend. (en/and)

HERMES

Na afvoer van 5376 een 5412 resten nog negen stuks B88, waarvan 5348 aangewezen is als museumbus; zij zullen vermoedelijk tot het eind van het jaar blijven rijden. Van de 8 persoons busjes, waarmee wij altijd wat slordig zijn, verdwenen in de afgelopen tijd 1611-1613, 1615-1617, 1621, 6125, 1628 en 1629 uit het park. De witte gelede (serie 9000) in Eindhoven zijn formeel eigendom van Kleyn Trucks. (adv/wp)

NIJMEGEN NOVI0

Hier zagen wij over het hoofd bus 001, MB 412D Sprinter 1999 met 14 zit + 1 rolstoel, of 16 zit. Connexxion en de gemeente Nijmegen hebben voorlopige overeenstemming bereikt over een overname van het bedrijf, die voor het einde van dit jaar moet plaatsvinden. (adv/nu.nl)

NOORD-BRABANT Connexxion/Hermes

Connexxion en Hermes hebben de voorzieningenrechter van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven gevraagd hun verplichtingen uit de concessies Noord-Brabant (resp. 55-57 en 58/59) op te schorten, omdat zij het niet eens zijn met de gestelde financiële voorwaarden. Deze zouden berusten op een "verschrijving" in de offertes, waarop zij de provincie tijdig hebben gewezen; overname van het BBA personeel zou daardoor onvoordelig zijn. Wel zeggen de bedrijven alle medewerking toe om per 10 december in vervoer te voorzien. Het BBA personeel ziet de bui hangen en heeft acties aangekondigd, al gaan de bonden wel met Connexxion praten. Men kan zich werkelijk afvragen hoe serieus eigenlijk het aanbestedingsproces verloopt (connexxion/nbdestem)

VEOLIA

Het aantal nieuwe bussen voor Limburg (64/65) is definitief bepaald op 234. Besteld werden 185 Ambassador 200, 39 Volvo B7LE 7700 en 10 Volvo 8700 voor sneldiensten Maastricht-Aken en Roermond-Eindhoven. (wp)

BUITENLANDS STADSVVERVOER**CHINA.**

Beijing. Handelend in opdracht van Beijing Dongzhimen Airport Express Rail Co.Ltd bestelde Changchung Railway Vehicles (CRC) bij Bombardier 40 ART Mark II treinen, die bij CRC worden gebouwd. Ze worden geleverd vóór de in 2008 (Olympische Spelen) te openen 28 kilometer lange lijn die het Dongzhimen station verbindt met het internationale vliegveld van Beijing (Peking). ART staat voor Advanced Rapid Transit.

Bij Siemens werd voor de geheel ondergrondse metrolijn 10 een treinbeïnvloeding systeem besteld waardoor het mogelijk is om met hoge frequenties te rijden. Deze nieuwe lijn moet op 1.7.2008 in dienst komen en verbindt de verschillende stadions van de Olympische Spelen 2008 met het stadscentrum en andere metrolijnen. De hoofdlijn Wanliu – Jinsong krijgt een lengte van ongeveer 25 kilometer met 22 stations en vanaf het station Xiongmaohuandao een 6 kilometer lange zijlijn met 4 stations naar het Olympisch terrein. Alstom gaat metrolijn 2 moderniseren. Behalve de infrastructuur worden ook de 24 aanwezige metrotreinstellen opgeknapt en 24 nieuwe stellen geleverd.

Chengdu. Hier is een begin gemaakt met de aanleg van een 16 kilometer lange noord/zuid metrolijn die in 2011 in dienst moet komen.

Guangzhou. Op 26.12.2005 kwamen drie metrotrajecten in dienst. Een oostelijke verlenging van lijn 2 en de eerste gedeelten van de nieuwe lijnen 3 en 4.

Hongkong. Naar aanleiding van het bericht in HOV/RN 572 maakt een lezer melding van het bestaan van motorrijtuig 128. Dit is een motorrijtuig met half open bovendeck, geschilderd in rood met gouden biezen; een excursietram. In een volgend nummer besteden wij aandacht aan de sneltram in Tuen Mun (New Territories), waarop Europees aandoende éénrichting vierassers rijden, het metrobedrijf en de spoorlijnen in het voorstadsverkeer.

Nanjing. De op 15.5.2005 geopende eerste metrolijn Maigaoqia – Xiauhang werd al op 3.9.2005 verlengd vanaf Xiauhang naar het Olympisch Stadion. De lijn heeft in deze eindfase een lengte van 17 kilometer met 16 stations. Hier van ligt 10,6 kilometer/ ondergronds en aan beide uiteinden van de lijn 6,4 kilometer bovengronds.

Shanghai. Op 31.12.2005 begon een proefbedrijf met vierwagen treinstellen op een eerste gedeelte van metroringlijn 4 (27 km.). Om de ring te sluiten ontbreekt nog 5 kilometer. Al eens eerder schreven we over de plannen voor een tramnet. Die bestaan nog steeds. Nu spreekt men over 8 lijnen met een totale lengte van 389 kilometer. Als eerste wordt eind 2009 tramlijn 7 geopend. En dat heeft alles te maken met de Wereldtentoonstelling die hier in 2010 wordt gehouden.

De Shanghai Shentong Holding Group, eigenaar en exploitant van de metro, bestelde bij Alstom 12 achtdelige metrotreinstellen van het type Metropolis. Deze worden geleverd in 2008 en zijn bestemd voor de verlenging Zhongshan – Hongqiao (vliegveld) van lijn 2. De bestelling omvat een optie op nog eens 72 metro rytuigen (9 stellen).

Tianjin. Op 12.6.2006 werd de, in verband met modernisering en verlenging, in 2001 gesloten metrolijn heropend. De lijn Liuyuan – Schuanglin heeft een lengte van 26,4 kilometer (22 stations), waarvan een klein gedeelte bovengronds.

DUITSLAND west.

Aken. Euregiobahn. In HOV/RN 552 (dec.'04) berichtten wij voor het laatst over het railvervoer in en om Aken. Strikt genomen valt dit spoorvervoer buiten deze rubriek, anderzijds opereert de euregiobahn (DB Regio NRW heeft een concessie tot 2010) in het Aachener Verkehrsverbund (AVV) en het plan voor een stadslijn maakt dit bedrijf weer tot een grensgeval waar uw redacteur dan toch maar weer aandacht aan schenkt. Euregiobahn werd destijds opgezet met het idee regionale lijnen te exploiteren en treindiensten over langere afstanden als Euregio-International op te zetten. In het kader hiervan werd een particuliere infrastructuuronderneming opgericht: Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) die van de DB een aantal lijnen overnam. Zonder al te veel in details te treden vermelden wij dat Euregiobahn thans 55,9 kilometer spoorlijn exploiteert:

Heerlen – Herzogenrath
Herzogenrath – Aken Hbf
Aken Hbf – Stolberg Hbf
Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt
Herzogenrath – Alsdorf Annapark
Stolberg Hbf – Eschweiler – Weisweiler.

De infrastructuur is van DB, EVS en ProRail.

Op deze trajecten worden met Talent motorrijtuigen (DB serie 643.2) doorgaande en gecombineerde diensten uitgevoerd.

De komende jaren moet dit net groeien tot een lengte van 104,6 kilometer. De volgende uitbreiding is voorzien:

Weisweiler – Langerwehe – Düren
Alsdorf Annapark – Alsdorf Begau
Herzogenrath – Lindern – Heinsberg.

Dit betekent de aanleg/reactivering van enkele trajecten en medegebruik van DB lijnen. Volgens de huidige planning moet dit eind 2008 gerealiseerd zijn.

Van de ring Aken Hbf – Aken Schanz – Aken West – Kohlscheid – Herzogenrath – Alsdorf – Stolberg Hbf – Eilendorf – Aken Rothe Erde – Aken Hbf ontbreekt dan nog het gedeelte tussen Alsdorf Begau en Stolberg Hbf, alsmede de hiervan aftakende "stads" lijn Aachener Kreuz – Weiden – Aquana – Würselen Markt – Prager Ring – Ludwig Forum – Hausemannplatz – Aken Bushof – Aken Elisenbrunnen. Door het verminderen van de overheidssubsidie valt niet aan te geven wanneer de Talent dieselmotorrijtuigen als

tram/trein de binnenstad van Aken bereiken. Dat kan nog wel zes tot tien jaar duren.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. De tweesysteem treinstellen serie ET474.3 (geschikt voor stroomrail en bovenleiding) worden voorlopig ingezet op lijn S1: Wedel – Poppenbüttel. Combinaties van gelijkstroom treinstellen (stroomrail) met tweesysteem stellen zijn dagelijkse praktijk. Hun inzet is noodzakelijk om ruimte te krijgen om 33 treinstellen ET474 te verbouwen tot tweesysteem stellen. Op het bovenleidingstraject naar Stade worden al afnameritten en testritten uitgevoerd. De opening is op 9.12.2007. Inmiddels wordt nagedacht over een uitbreiding van de tweesysteem exploitatie op lijnen naar Bad Oldesloe, Kaltenkirchen, Elmshorn en Itzehoe.

Kassel. De tweesysteem (hybride) Regio Citadis tram die eind april 2006 naar Zweden vertrok voor proefritten (motorrijtuig 757), keerde begin juni 2006 terug. Lees over het uitstapje het bericht Linköping.

München. De aanleg van een tramlijn door de beschermde Englischen Garten, ter vervanging van de bestaande busbaan, wordt tot nu toe door gerechtelijke uitspraken verhindert. Het vervoerbedrijf bekijkt nu of een tramlijn zonder bovenleiding wel haalbaar is. Enerzijds wordt daarbij gedacht aan ondergrondse stroomtoevoer, anderzijds aan voeding via accu's of condensatoren. Men overweegt om één van de bij Stadler bestelde Variobahn motorrijtuigen met condensatoren (zogenaamde supercaps) uit te rusten en vanaf 2008/2009 te testen.

Regensburg. In maart 2002 schreven wij in dit blad over de tramplannen die men heeft: "als alles goed gaat kan er in 2010 weer een tram rijden." Dat was de laatste zin en toen werd het stil. Toch zijn de plannen nog actueel en in een in 2005 verschenen verkeersrapport is het geplande lijnennet met een lengte van 51,6 kilometer nog groter dan waar eerder sprake van was. Maar daar waar het met de aanleg van wegen snel gaat, lijkt het inpassen van railinfrastructuur een zaak van langere adem. Toch wordt al sinds jaren bij alle plannen rekening gehouden met de komst van tramlijnen. Het gaat daarbij om lijnen binnen het stadsgebied met aansluitingen op het bestaande spoornet om zo met meersysteem trams tot een Regio Stadtbahnnet te komen. De komende tijd moet deze integratie met de mogelijke varianten nader worden uitgewerkt en kan een kosten/baten analyse worden gemaakt. Eén ding bleef al deze jaren onveranderd: de burgemeester en de gemeenteraad blijven enthousiast en men gaat stug door met plannen. Wel rijdt de eerste tram later dan 2010.

FRANKRIJK.

Bordeaux. De problemen met de ondergrondse stroomtoevoer lijken onder controle. Het systeem functioneert voor 99%. Fabrikant Alstom won met dit APS-systeem een innovatieprijs en meer steden gaan dit systeem toepassen of lijken geïnteresseerd.

Grenoble. Het tramnet bestaat uit 3 lijnen met een lijnlengte van 31,6 kilometer:

- lijn A: La Poya – Denis Papin
13 km., 29 halten
- lijn B: Cité Internationale – Plaine des Sports
9 km., 20 halten
- lijn C: Le Prisme – Condillac Universités
9,6 km., 19 halten.

De komende jaren breidt de TAG (Transports de l'Agglomération Grenobleise) haar net uit tot 46 kilometer. In 2007 komt de van lijn C aftakke lijn D in dienst naar Saint Martin d'Hères op de route Etienne Grap – Les Tailées. In 2009 volgt de verlenging van lijn B met 1,6 kilometer vanaf Cité Internationale naar Rondpoint de la Résistance. Een nieuwe lijn E naar Saint Martin le Vinoux en Saint Egrè-

ve moet in 2012 in dienst komen en tot slot wordt lijn A vanaf beide eindpunten verlengd.

Mulhouse. De remise van dit nieuwe trambedrijf ligt aan het lijngedeelte naar Rattachement (lijn 1). Hier ligt ook een aftakking via de depotsporen naar de halte Expo, die alleen wordt bereden tijdens evenementen in dit beurscomplex.

Reims. Het consortium Mobilité Agglomération Rémoise (MARS), onder leiding van Alstom, gaat de 11,2 kilometer lange noord/zuid tramlijn tussen Neufchâtel en CHU Robert Debré (universiteitsziekenhuis) aanleggen. Er komt een aftakking naar het TGV station Bezannes. De verstrekte opdracht betreft de aanleg en dertig jaar exploitatie. Exploitant wordt Transdev die in 2008 het vervoerbedrijf overneemt van Kéolis. Zoals eerder bericht levert Alstom 18 lagevloertrams en ± 2 kilometer ondergrondse stroomtoevoer in het centrum. Eind 2010/begin 2011 komt de tram in dienst.

Straatsburg. Al jaren wordt hier gesproken over een meersysteem tramlijn vanaf het Gare Centrale via Entzheim (luchthaven Straatsburg) – Molsheim – Obernai naar Barr met in Molsheim een aftakking naar Gresswiller. Hierdoor ontstaan vanuit de regio doorgaande verbindingen via het centrum. Maar zo voorspoedig als het de laatste jaren in Frankrijk gaat met de komst van nieuwe trambedrijven, zo traag gaat het met het realiseren van dit soort Tram-Train projecten. Net als in Mulhouse worden de plannen om financiële reden over een langere tijd uitgesmeerd. Daarbij wordt in Mulhouse een twee fasen plan uitgevoerd waarbij nog steeds sprake is van een meersysteem lijn maar in Straatsburg kiest men voor een andere oplossing waarvan sommigen menen dat dit het einde van het Tram-Train plan is. In 2009 komt het tramgedeelte door het centrum in dienst door de aanleg van een nieuwe lijn F. Deze begint bij het Gare Centrale en sluit via een nieuw traject (0,85 km.) via de Boulevard Wilson en de Pont du Faubourg de Saverne bij Vieux Marché aan op de bestaande lijnen B en C. Via Homme de Fer – République – Université wordt na de halte Observatoire een aftakking aangelegd via de Rue Vauban en Rue Schnitzler (0,64 km.) naar het eindpunt Vauban. Vanaf République takt een lijn af via de bestaande sporen van lijn B en de toekomstige lijn E via Wacken naar Boecklin in Robertsau (Europese wijk). Of het duidelijk en verstandig is om deze verbinding ook als lijn F aan te duiden zal blijken. Bij het Gare Centrale zou dan de aansluiting op het spoornet moeten komen, maar daar wordt voorlopig van af gezien. In plaats daarvan wordt de frequentie van de treindienst naar Molsheim (18 km.) verhoogd tot een kwartierdienst met een doorgaande halfuurdienst naar Barr. Deze dienst wordt uitgevoerd met dieselmotorwagens. Om u een idee te geven van de kosten: de aanleg van lijn F gaat € 30 miljoen kosten. Het aanpassen van de spoorlijn, waarbij het station Entzheim wordt verplaatst richting luchthaven, vergt nog eens zo'n bedrag. Tot 2009 wordt dus € 60 miljoen geïnvesteerd zonder dat er een doorgaande verbinding tot stand komt. Zo'n doorgaande Tram-Train verbinding zou meer dan € 230 miljoen gaan kosten, o.a. door elektrificatie van de spoorlijn, de aanleg van een tunnel bij het Gare Centrale en de aanschaf van 15 meersysteemtrams.

Toulouse. De tweede VAL metrolijn, lijn B: Borderrouge - Ramonville, komt, na problemen bij de aanleg van de tunnel, in twee delen in dienst. In februari 2007 komt het noordelijke traject in gebruik en in september 2007 de rest. Op twee SNCF lijnen worden voorstadsdiensten gereden: naar Colomiers als lijn C en naar Muret als lijn D. Tussen Toulouse Arènes en Blagnac (Aéroinstallation) wordt in 2009 een tramlijn E in dienst gesteld. In Arènes is aansluiting op metrolijn A en SNCF lijn C. Voor deze 11 kilometer lange tramlijn werden bij Alstom 18 (+ 6 optie) vijfdelige tweerichting trams besteld van het type Citadis 302. Deze ruim 32 meter lange trams met 48 zit- + 163 staanplaatsen worden gele-

verd in 2008. Bij het busbedrijf worden tot 2010 vrije busbanen aangelegd met een totale lengte van 36 kilometer. Op kruispunten krijgen de bussen voorrang en er komen hoogwaardige halten. De eerste resultaten laten een groei zien van het aantal reizigers met 15%.

Valenciennes. In HOV/RN 572 noemden wij de data waarop het nieuwe trambedrijf van start ging. Daar valt nog aan toe te voegen dat na de officiële opening op 16.6.2006 een testbedrijf volgens dienstregeling, zonder passagiers, werd uitgevoerd van 17 t/m 30.6.2006. Op 1 en 2.7.2006 werden tijdens open dagen de eerste passagiers gratis vervoerd en de normale dienstuitvoering begon op 3.7.2006. Er wordt een tien minuten dienst uitgevoerd met in de spitsuren een hogere vijf minuten frequentie. De laatste ritten worden om ± 21.30 uur uitgevoerd; vrijdag en zaterdag wordt langer doorgereden. Inmiddels wordt gewerkt aan de 8½ kilometer lange verlenging van Dutemple naar Denain. Hiervoor wordt het tracé gebruikt van een opgeheven spoorlijn. In het centrum van Denain komt een nieuw tracé. Van de 9 halten aan deze dit gedeelte liggen er 5 op korte afstand in Denain waardoor op deze interlokale lijn een snelle rijtijd gaat ontstaan. In juli 2007 komt deze verlenging in dienst. In deze tweede fase komt in 2007 vanaf de bestaande halte Saint Waast een 800 meter lange zijlijn naar het ziekenhuis in dienst. Hierop gaat lijn 1B rijden. In de fasen 3 en 4 komen er lijnen naar Condé sur Escout en naar Saint Saulve. Maar dan zijn we weer velen nummers van dit blad verder.

GROOT BRITANNIË.

Blackpool. Voor de meer dan noodzakelijk spoorvernieuwing stelde de Britse regering een bedrag van £ 11 miljoen beschikbaar. Een druppel op een gloeiende plaat: voor de totale modernisering van het bedrijf is een veelvoud nodig. Met motorrijtuig 611, de "Roadliner", worden slechts in beperkte mate testritten gereden. Het gaat daarbij om ritten ten behoeve van eventuele kopers.

Glasgow. Onder regie van Transport Scotland en de Strathclyde Partnership for Transport (SPT) exploiteert First onder de naam First Scotrail in de regio Glasgow een voorstadnet met een lengte van 544 kilometer met 185 stations/halten. Hiervan is 348 kilometer geëlektrificeerd en 196 kilometer wordt met dieseltractie gereden. Glasgow heeft sinds 1897 ook een subway. Een meermalen gemoderniseerde ringvormige metrolijn met een lengte van 10½ kilometer. Deze wordt door de SPT geëxploiteerd. In dit bericht beperken we ons tot de geplande uitbreidingen van het voorstadnet. Zo wordt de dieseldienst vanaf Cardross via Helensburgh Upper doorgetrokken tot Garelochhead. Het meest belangrijk is de aanleg van een spoorlijn naar het vliegveld. Hiervoor moet tussen Glasgow Central en Paisley Gilmour Street het aantal sporen worden uitgebreid. De lijn naar het vliegveld takt even voor het station Paisley St. James af van de bestaande lijn en kruist dan met viaducten sportterreinen en de autoweg M8 om na twee kilometer te eindigen bij de luchthaventerminal. Men gaat er van uit dat deze verbinding eind 2008 in dienst komt. Dan is er het Crossrail project. Met gebruikmaking van een bestaande goederenlijn komt er vanaf de stations High Street en Belgrove een in zuidelijke richting lopende aftakking die een verbinding gaat vormen met de spoorlijn richting vliegveld en de zogenaamde Cathcart Circle, een ringlijn in het zuiden van de stad met aftakkingen naar Neilston en Kirkhill / Motherwell. Voor Crossrail moet 1,9 kilometer nieuw spoor worden aangelegd en enkele kilometers spoor aangepast. Afhankelijk van het aantal stations (in de duurste variant: 3) gaat dit project tussen de £115 en £187 miljoen kosten. Men spreekt van een opening in 2010, maar de financiering van dit project is nog niet rond. Er loopt een onderzoek naar de mogelijkheid om de twee hoofdstations van Glasgow, Cen-

tral en Queens Street, met elkaar te verbinden door middel van een tunnel. Verder studeert de SPT op de ontsluiting van toekomstige locaties langs de Clyde. Of dit een tram of een hoogwaardige buslijn gaat worden is nog niet besloten.

Manchester. Verrassend kwam de Britse overheid met een bedrag van £ 650 miljoen over de brug voor de uitbreiding van het tramnet. In 2003 had de regering de reeds toegezegde subsidie opgeschort. Ongeveer £ 100 miljoen is nodig voor het onderhoud van het bestaande net, de rest is bestemd voor de nieuwe lijnen naar Oldham, Rochdale, Droylsden en Chorlton. Men hoopt dat er nu ook geld komt voor lijnen naar het vliegveld, Ashton under Line en East Didsbury.

HONGARIJE.

Boedapest. Half september 2006 waren 17 van de 40 Combino's afgeleverd. Er zijn veel berichten over technische problemen met de nieuwe trams zoals niet sluitende of niet opengaande deuren, schade aan stroomafnemers en bovenleiding en de ventilatie. Voor zover dit in de media wordt opgeklapt hangt dit mogelijk samen met de in oktober 2006 te houden burgemeestersverkiezing.

IERLAND.

Dublin. Een lezer las op vakantie een bericht in The Irish Times over de uitbreiding van het tramnet. Wij schreven daar eerder over in HOV/RN 557 en 567. Uit het krantenbericht blijkt dat er een rapport is verschenen over de geluids-overlast (niet te vermijden) en de te nemen maatregelen in verband met eventuele verstoringen in de elektronica van het Irish Financial Services Centre. Dit gebouw ligt aan de geplande verlenging van de rode lijn vanaf Connolly Station naar Point Depot. Deze lijn kruist het George's Dock via de bestaande brug en het Royal Canal over een nieuw te bouwen brug. Aan de verlenging komen 3 halten: George's Dock, Mayor Square en Spencer Dock. In de drukke uren rijdt de tram elke vier minuten. De driedelige motorrijtuigen 3001 – 3026 worden met twee bakken verlengd en zijn dan net zo lang (± 40 meter) als de vijfdelige motorrijtuigen 4001 – 4014 van de groene lijn. Deze groene lijn wordt in 2010 verlengd naar Cherrywood en later naar Bray. Deze laatste verlenging kan niet voor 2015 worden verwacht. De RPA (Railway Procurement Agency) bestudeert vanaf Cherrywood drie tracé opties: langs de westelijke of oostelijke kant van de M50/M11 of over de oude Harcourt Street lijn naar Woodbrook met een eventuele latere verlenging naar het DART station in Bray. Een kaartje van de Luas uitbreidingen is te zien op: www.rpa.ie en u vindt ook informatie op www.ierlandweb.com

ISRAËL.

Wij prijzen ons gelukkig met een lezer die regelmatig Israël bezoekt en ons op de hoogte houdt over de daar in uitvoering zijnde tramprojecten. De onderstaande twee berichten heeft u daar weer aan te danken.

Jeruzalem. De aanleg van de eerste tramlijn is in volle gang en de eerste sporen zijn gelegd. Daarnaast richt het werk zich op het tramgereed maken van de belangrijke verkeersknooppunten. Het werk wordt in verschillende fasen uitgevoerd. De zuidelijke lijn tot het centrum zou over 18 maanden gereed zijn. Over de noordelijke lijn bestaat nog onduidelijkheid, mede vanwege de in Pizgat Ze'ev te bouwen brug. Wat betreft het eindpunt van de eerste tramlijn: Mount Herzl, dit is een voorlopige eindhalte. Uiteindelijk moet de eindhalte komen bij het Hadassa medical centre in Kiryat Menachem. In de toekomst zullen hier 3 tramlijnen samenkomen. In een ander tijdschrift was te lezen dat lijn 2 met bussen zou worden gereden. Dat is niet juist. De buslijn wordt daarnaast geëxploiteerd. Het tramnet wordt de as van

een geavanceerd openbaar vervoer systeem in Jeruzalem. De buslijn waarop mogelijk Phileas-achtige bussen gaan rijden wordt hier onderdeel van. Daarnaast worden belangrijke tramhaltes bediend door zogenaamde feederbussen. Het consortium City-Pass wordt de exploitant van de tram in Jeruzalem. Zie ook: <http://www.rakevetkala-jerusalem.org.il/>

Tel Aviv. Op het lijnennet was het al ingetekend: de aftakking naar het zaken- en winkelcentrum Kiryat Arieh wordt eveneens ondertunneld. Hiermee komt de hoofdas van de eerste tramlijn bijna voor de helft ondergronds te liggen (\pm 10 kilometer). Op alle (regio)lijnen wordt inmiddels aan de komst van de tram gewerkt. Ook vinden er werkzaamheden bij de eind- en overstaphaltes plaats. Men lijkt te zijn afgestapt van het plan van de samengevoegde lijn die zowel Herzlyia als Kfar Saba met elkaar zou verbinden. Thans zouden twee afzonderlijke lijnen via Ramat – Hasharon zijn gepland die beginnen bij het station Bnei-Braq. De paarse lijn naar Kiryat Ona is op de projectsite (<http://www.nta.org.il/site/he/homepage.asp>) wat uit beeld geraakt. Maar ook aan deze lijn wordt op verschillende plaatsen gewerkt. De meer oostelijk gelegen lijn naar Herzlyia via Ge'lilot bevindt zich nog in de onderzoeksfase. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid de lijn al vanuit het centrum van Tel Aviv te laten beginnen (Ibn-Gvirol). Dit zou kunnen betekenen dat de tram ook in Tel Aviv op straatniveau te zien zal zijn. Maar het voorstel voor deze verlenging is pas kort geleden ingediend. Inmiddels heeft Alstom een offerte uitgebracht voor de levering van trams. "Dan", de grootste stadsvervoerder van Tel Aviv en voorsteden, heeft de beste papieren in handen voor de tramexploitatie.

JAPAN.

Hiroshima. De vier motorrijtuigen van de serie 550 en motorrijtuig 584 (ex Kobe) kunnen door de komst van de nieuwe lagevloertrams worden gemist. Ze werden voor sloop terzijde gesteld. In januari 2006 werd motorrijtuig 77 (Duetwag achtasser, ex Dortmund), na het uitnemen van onderdelen voor soortgenoot 76, gesloopt. De twee trams reden aanvankelijk vanaf 1982 op de interlokale tramlijn en van 1994 tot 1998 ook op het stadsnet. Daarna werd de 76 partytram. Bij bijzondere gelegenheden rijdt hier ook motorwagen 238, een tweewasser uit Hannover.

Matsuyama. Na het in dienst stellen van de lagevloertrams 2101 – 2108 werden de motorrijtuigen 56 (uit 1954), 62 – 64 (1960) en 65 (1962) buiten dienst gesteld. Hen wacht de sloper.

Nagoya. Een jaar na de ingebruikname denkt men al weer over het opheffen van de magneet zweefbaan Fujigaoka – Yakusa. Tijdens de Expo 2005 was de capaciteit onvoldoende en moesten tijdelijke buslijnen worden ingesteld. Nu is het aantal passagiers ongeveer 30% van de prognose. Om aan de subsidie voorwaarden te voldoen moet nog een aantal jaren worden doorgereden. Mogelijk wordt binnenkort de dienst "tijdelijk" gestaakt, zonder de lijn officieel op te heffen.

Osaka. In het voorstadsverkeer werd de Higashi – Oskaka lijn met 8,6 kilometer verlengd van Ikoma naar Tomigaoko (8,6 km., 3 stations). Gelijktijdig werd de naam gewijzigd in Keihanna lijn. Infrastructuur en materieel behoren tot verschillende bedrijven. Het materieel van de Keihanna lijn rijdt nog steeds door over de Chuo lijn van het plaatselijke metrobedrijf. Op een gedeelte van het traject rijden dagelijks 164 treinen met een maximum snelheid van 95 km/u.

Tokyo. Op 27.3.2006 werd de Yurikamome monorail verlengd van Ariake naar Toyosu (2,8 km., 4 halten). De lijn heeft nu een lengte van 14,8 kilometer.

In mei 2006 werd het eerste van de 20 tienwagen treinstellen geleverd voor de in 2007 te openen metrolijn 13: Ikebu-

kuro – Shibuya. Tijdelijk worden ze ingezet op de Yurakucho lijn. De Meguro lijn van Tokyu Railway werd tussen Fudomae en Senzoku (2,4 km.) in een tunnel gelegd, waardoor sinds 2.7.2006 deze lijn geheel ondergronds loopt.

Toyama. De nieuwe tramlijn naar de haven werd op 28.4.2006 officieel geopend als de "Portram". Een dag later begon de normale dienstuitvoering op het traject Toyama-eki-kita – Iwasehama. De enkelsporige lijn met drie wisselplaatsen heeft een lengte van 7,6 kilometer, voor het grootste deel op het tracé van een vroegere spoorlijn. Niigata Transys leverde voor deze moderne sneltramlijn 7 tweedelige lagevloer motorrijtuigen.

Toyohashi. Door het uit Gifu overgenomen materieel kon afscheid worden genomen van de oude motorrijtuigen 3103, 3104 en 3105. Op 5.3.2006 reden ze mee in een kleine tramparade en werden toen in stukken en stukjes als souvenir verkocht. Wat overbleef ging naar de schroothoop. Nog meer oud materieel wacht de snijbrand.

Wakayama. Op 1.4.2006 werd de Kishigawa lijn overgenomen door de Wakayama Electric Railway, een dochterbedrijf van het trambedrijf van Okayama. De enkelsporige lijn (600V) heeft een lengte van 14,3 kilometer en loopt van Wakayama naar de oostelijk gelegen gemeente Kinokawa.

Yokohama. Eind 2007 wordt het eerste deel van de metro ringlijn geopend tussen Hiyoshi en Nakayama (13,1 km.). Bij het eerst genoemde station is er aansluiting op de Tokyiu – Toyoko lijn en bij het andere station op de JR Yokohama lijn. Hiervoor zijn 14 vierdelige treinstellen besteld, waarvan de eerste sinds mei 2006 testritten rijdt op een gedeelte van de lijn, dat al gereed is.

OOSTENRIJK.

Linz. In HOV/RN 572 (aug.'06) schreven wij over het moderniseren van de Pöstlingbergbahn. Daar is iets meer over bekend geworden. Niet alle oude motorwagens worden omgebouwd. Gesproken wordt

over het technisch aanpassen van 3 gesloten motorwagens. Daarnaast worden 4 nieuwe lagevloertrams besteld met een lengte van \pm 20 meter. Bij een twintig minuten dienst wordt dan één keer per uur een oude tram ingezet. Bij grote drukte kunnen twee trams gekoppeld worden en kan de frequentie worden verdubbeld. Voor speciale ritten blijft een open zomermotorwagen bewaard. In verband met de hoge kosten wordt deze niet aangepast en kan alleen worden ingezet voor korte ritten op het daltraject. Dit te verlengen traject takt even voor het dalstation af en loopt dan over het tracé van de te verleggen Mühlkreisbahn (deze ÖBB diesellijn wordt gekruist) naar de eindpuntlus van lijn 3. De bestaande tramsporen volgend, wordt voor de Pöstlingbergbahn een kopieindpunt aangelegd op de Hauptplatz. Dit gunstig gelegen eindpunt bij de Donaukade en het centrum moet naar verwachting 50 tot 100% meer reizigers opleveren.

Salzburg-ÖBB. S-Bahn Salzburg. Aan het bericht in het vorige nummer valt nog wat toe te voegen. Wij schreven over het plan voor een halte Seekirchen Süd en de verbouwing van het station Seekirchen am Wallersee. Voor alle duidelijkheid: deze halten liggen aan de noordelijke tak van de S-Bahn van Salzburg naar Strasswalchen. Momenteel wordt het Hauptbahnhof van Salzburg omgebouwd waardoor er vanaf 2007 meer doorgaande sporen beschikbaar zijn. Het langs perron 1 gelegen hoofdkantoor werd afgebroken maar wordt later op deze plaats herbouwd. De westelijke tak naar Freilassing wordt met een derde spoor uitgebreid (gereed 2010). Hieraan liggen de halten Salzburg Mülln (vanaf 2010), Salzburg Aighhof (vanaf 2010), Salzburg Taxham en Salzburg Lieferring (in planning). Er rijden op de S-Bahnlijnen zowel drie- als vierdelige Talent treinstellen van de serie 4023 en 4024.

Wenen. In juni 2006 gingen de E1 motorrijtuigen 4474, 4649 en de c3 aanhangrijtuigen 1137 en 1230 naar Krakow. Op 21.7.2006 werd op passende wijze afscheid genomen van het traject Kagran – Leopoldau (lijn 25). Tussen 16.45 – 20 uur en 22.30 uur – einde dienst werden drie historische M+m tramstellen in de normale dienst ingezet en maakten velen nog een laatste rit. Lijn 25 reed nog t/m 23.7.2006 op de route Kagran – Aspern. Sinds 24.7.2006 is het lijncijfer 25 verleden tijd en rijdt lijn 26 nu de route Strebersdorf - Kagran – Aspern.

Het metrotreinsetel 2017/3017 werd als eerste van het materieel type U buiten dienst gesteld. Sinds 3.6.2006 rijdt het prototype metrotreinsetel V/v op lijn U1. Per 19.6.2006 zouden acht van deze nieuwe treinstellen ingezet worden op lijn U3 maar dat moest worden uitgesteld omdat de brandveiligheidsvoorschriften nog niet in orde waren. Een papieren kwestie. Inmiddels heeft de verkeersinspectie het nieuwe materieel voor de personendienst toegelaten.

SPANJE.

Madrid. Naast de lopende afleveringen van nieuw metromaterieel (zie HOV/RN 572) werden door Siemens/CAF 14 tussenrijtuigen geleverd om even zoveel driedelige treinstellen serie 8000 te verlengen tot vierwagen stellen. Deze worden ingezet op lijn 8 naar de luchthaven. De 20 driewagen treinstellen serie 9000 zijn bestemd voor de lijnen 7 en 10 en worden ingezet op de uitlopers van deze lijnen (lijn 7B, 10B) en rijden slechts tot de stadsgrenzen. Reizigers richting centrum dienen hier over te stappen op langere en frequenter rijdende treinen. Ook op lijn 9 / 9B komt deze wijze van exploitatie voor. Zoals eerder bericht worden 6 zeswagen treinstellen van deze serie (en ook enkele treinstellen serie 3000) afgeleverd als tweesysteem stellen (600V/1500V). Dit houdt verband met het feit dat men bezig is met het overschakelen van 600V naar 1500V. Het is dan handig om over treinstellen te beschikken die op beide spanningen kunnen rijden. Om al het nieuwe materieel te kunnen huisvesten worden enkele depots uitgebreid en worden nieuwe remises gebouwd.

In het najaar van 2007 komen 3 nieuwe tramlijnen in dienst met een totale lengte van 27,7 kilometer. Hiervoor werden bij Alstom 70 (+ 100 optie) lagevloertrams besteld van het type Citadis 302, waarvan de aflevering in mei 2006 begon en doorloopt tot medio 2007. Van deze 70 vijfdelige trams gaan er 9 naar het nieuwe trambedrijf van Parla. De 2.40 meter brede trams hebben een lengte van 32,16 meter en bieden plaats aan 56 zittende en 126 staande passagiers. De maximum snelheid is 70 km/u. Een optie is om de trams later met twee delen te verlengen tot ± 43 meter. Via het (smalprofiel) metronet kunnen de trams in de nachtelijke uren worden overgebracht naar de centrale metrowerkplaats Canillejas die ook als centrale werkplaats voor de tram is ingericht. Naar deze werkplaats werd ook de in 1935 gebouwde motorwagen 477 overgebracht. Deze fraai gerestaureerde representant van het vroegere trambedrijf verbleef tal van jaren in verschillende metrodepots. Angstvallig vermijdt men het woord 'Tranvia' (tram). De nieuwe lijnen worden als lightrail met de naam "Métro Ligero" aan de man gebracht. En eerlijk is eerlijk, een vergelijking met het vroegere trambedrijf gaat niet op. Het zijn nu hoogwaardige sneltramlijnen met veel vrije en kruisingvrije trajecten waarbij op tunnels niet bezuinigd is.

Lijnennet:

T1	Pinar de Chamartin – Sanchinarro – Las Tablas 5,4 km., 9 halten, 70% in tunnels
T2	Colonia Jardin – Boadilla del Monte 13,7 km., 14 halten, 6% in tunnels
T3	Colonia Jardin – Pozuelo de Alarcón – Aravaca 8,6 km., 14 halten, 20% in tunnels.

LijnT1 is te vinden in het noorden van Madrid en heeft geen verbinding met de andere twee lijnen. Het verbindt de nieuw gebouwde stadsdelen Sanchinarro en Las Tablas met elkaar en aan beide eindpunten kan worden overgestapt op de metro. Bij het (ondergrondse) eindpunt Pinar de Chamartin op de metrolijnen 1 en 4 en in Las Tablas op metrolijn 10. Deze metrolijnen zijn nog als verlengingen van bestaande lijnen in aanleg. Bij Pinar de Chamartin komt ook een nieuw tram/metro depot. Het is niet duidelijk waarom er zoveel tramspoor ondergronds ligt, daarvoor ontbreekt de noodzaak. Er is wel eens gesuggereerd om deze lijn later om te bouwen tot metro maar daarvoor zijn de ondergrondse bogen te krap.

Lijn T2 begint bij het metrostation Colonia Jardin van metrolijn 10 en bereikt na 13,7 kilometer de gemeente Boadilla del Monte. Hier wonen ruim 20.000 mensen. De komende jaren worden langs de lijn nog meer woningen gebouwd. Langs de lijn bevindt zich een groot winkelcentrum met een bioscoopcomplex en een industriegebied. Even voor Boadilla komt een grote remise met werkplaats.

Lijn T3 begint ook bij het metrostation Colonia Jardin. Al snel takt deze lijn af van lijn 2 (er zijn geen gemeenschappelijke tussenhalten) en heeft in de voorstad Aravaca zijn eindpunt bij het RENFE station met aansluiting op de voorstadlijnen, de "Cercanias". Het is een dicht bebouwd gebied met langs de lijn een universiteitscomplex en een kazerneterrein.

Uit de genomen materieel optie kan men opmaken dat aan een groter tramnet wordt gedacht. Van lijn T2 moet een lijn gaan aftakken naar Alcorcón Norte met in Alcorcón Centro een aansluiting op de MetroSur (metrolijn 12). Vanaf Aravaca – Pozuelo (lijn T3) komt een lijn via Majadahonda naar Las Rozas (RENFE Cercanias). Tramverbindingen naar andere stadsdelen zijn in studie net zoals een verlenging vanaf Las Tablas (lijn T1) naar Montecarmelo.

Het plan voor een vierde tramlijn vanaf het RENFE station Móstoles naar de snel groeiende voorstad Navalcarnero heeft het niet gehaald. Deze interlokale lijn op vrije baan zou een lengte krijgen van 15,8 km. (12 halten) met een aftakking naar een groot winkelcentrum. Twee jaar geleden besloot de lokale politiek om de Cercanias voorstadlijn Madrid – Móstoles naar Navalcarnero te verlengen maar de landelijke overheid weigerde hier voor de financiering. Na veel politiek gedoe besloot de regionale overheid de lijn in eigen beheer aan te leggen als "Tren Ligero" via een gewijzigd tracé. Voor de normaalspoor lijn werd wel het profiel gekozen voor een mogelijke latere ombouw tot breedspoor. Met vier tussenhalten en beide eindpunten ondergronds werd een deel van het tracé gevolgd van een in 1970 opgeheven smalspoorlijn. Het had niet veel gescheeld of men had het materieel voor deze lijn besteld toen men in mei 2006 weer van idee veranderde. De eerdere financieringsproblemen bleken oplosbaar en nu wordt toch de Cercanias verlengd.

Malaga. Hier is begonnen met de voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van de eerste twee tramlijnen. Intussen is besloten om lijn 2 geheel ondergronds aan te leggen. Van de in totaal 19 halten liggen straks alleen de laatste 3 halten van lijn 1 bovengronds. Als openingsdatum wordt februari 2009 genoemd. Bij CAF werden 14 (+ 1 optie) vijfdelige tweerichting lagevloertrams met een 100% lage vloer besteld. De ± 31 meter lange trams kunnen later nog worden verlengd. Uiterlijk lijken ze op de aan Vélez Malaga geleverde trams. Ook Sevilla bestelde dit type.

Parla. Parla ligt 25 kilometer ten zuiden van Madrid. Hier schuwt men de naam Tranvia niet en net als in Madrid komt het nieuwe trambedrijf in april 2007 in dienst. Van de 8,9 kilometer lange ringlijn komt dan het gedeelte Parla Norte – Centro – Reyes Católicos in dienst; het oostelijke gedeelte van de ring volgt zes maanden later. Anders dan bij de

nieuwe tramlijnen in Madrid liggen hier de tramsporen geheel bovengronds, waarbij in enkele straten het autoverkeer wordt geweerd. Op twee plaatsen kan worden overgestapt op de Cercanias lijnen van de RENFE. Uit de bestelling voor Madrid zijn 9 trams voor Parla bestemd. Deze krijgen een afwijkende kleur (groen/wit) en omdat op zich gereden wordt, ontbreekt de beveiligingsapparatuur voor tunneltrajecten. Nog voor de eerste tram rijdt zijn er al uitbreidingsplannen. Er moet een lijn komen naar een industriegebied en een lijn naar een nieuw ziekenhuiscomplex.

Valencia. Op 23.9.2005 werd tramlijn T4 vanaf het eindpunt TVV met 3 kilometer verlengd tot Mas del Rosari. Van deze verlenging aftakkend, kwam op 20.12.2005 een lijn in dienst naar Lloma Llarga – Terramar. Vanaf TVV ligt ook een aftakking naar de Feria, een expositiecomplex, dat alleen bij evenementen wordt bereden. Doorgaande diensten met gekoppelde 3800-en worden gereden op de route Mas del Rosari - Empalme – Dr.Luch.. Vanaf Lloma Llarga – Terramar wordt een korttraject dienst gereden tot Empalme waar een aansluiting is op de metro richting centrum. Hierop rijden de trams uit Lodz. De aanleg van het eerste gedeelte van de nieuwe tramlijn T2 is in een vergevorderd stadium. Vanaf Pont de Fusta (kruising met lijn T4) loopt deze lijn naar een noordelijk gelegen stadsdeel. In een volgende fase komt er een tunneltraject onder de binnenstad met een aansluitend bovengronds traject naar een zuidelijk gelegen stadswijk. Het eerste deel van deze lijn moet in 2007 in dienst komen. In het centrum passeert lijn T2 dan het geplande nieuwe ondergrondse treinstation met doorgaande sporen, dat in de plaats komt van het huidige kopstation. Hier bevindt zich ook het in oktober 2005 geopende station Bailén van metrolijn 5.

Vélez Málaga. Anders dan dat begin april 2006 met de testritten werd begonnen valt er niets te melden. Wij zijn benieuwd of de lijn al in dienst is. Is er misschien een lezer ter plaatse geweest?

ZWEDEN.

Helsingborg. In het kader van een Zweeds onderzoek naar meersysteem tramlijnen wordt ook Helsingborg genoemd. Hier is sprake van een tramlijn die vanaf het centraal station tot Maria de spoorlijn gebruikt en dan als interlokale tramlijn zijn weg vervolgt naar Höganäs via Hittarp – Viken – Lerbeget. Een project dat zeker niet op korte termijn gerealiseerd gaat worden.

Linköping. In mei 2006 verbleef het hybride meersysteem Citadis motorrijtuig 757 uit Kassel voor proefritten in Zweden. De meeste tijd verbleef het motorrijtuig in Linköping. Hier bevindt zich het Statens Våg- och Transportforskning-instituut (VTI), een researchinstituut voor verkeer en vervoer, dat in samenwerking met andere instituten en bedrijven (theoretisch) onderzoek doet naar meersysteem exploitatie naar voorbeeld van Karlsruhe. In feite betreft het een vervolgonderzoek want eerder, in 1996, onderzocht men al een zestal projecten waarvoor in 1997 een meersysteem uit Saarbrücken testritten reed. Deze ritten beperkten zich tot ritten op het spoornet. Ook toen was al sprake van een onderzoek voor tweesysteem verkeer tussen Linköping en Norrköping. Uitgangspunt van het nieuwe onderzoek is de veel bediscuteerde nieuwe hogesnelheidslijn Stockholm – Nyköping – Norrköping – Helsingborg. Als deze in dienst komt kan de bestaande spoorlijn tussen Linköping en Norrköping gebruikt worden voor regionale treindiensten en meersysteem trams. Trams zouden dan vanuit Norrköping over de spoorlijn via Kimstad naar Linköping kunnen rijden. Norrköping heeft een trambedrijf bestaande uit twee lijnen met uitbreidingsplannen en in Linköping zou een nieuwe tramlijn moeten komen vanaf het station via het centrum en de universiteit naar het verderop aan de spoorlijn gelegen

Malmsslätt. Het meersysteem net voorziet ook in het openen van enkele met ophef bedreigde regionale spoorlijnen. Zoals de lijn Linköping – Bjärka Säby – Rimforsa – Kisa en de aftakking Bjärka Säby – Atvidaberg. Verder Kimstad – Finspång en Norrköping – Aby. Om Söderköping op het net aan te sluiten is de aanleg van een nieuwe tramlijn Norrköping – Ringdansen – Söderköping gepland. Overigens wordt in Norrköping al gewerkt aan de verlenging van de tramlijn tot Ringdansen. De proefritten met de tram uit Kassel hadden als doel om te bekijken hoe deze trams zich gedragen op de slechte spoorligging van de regionale lijnen, welke aanpassingen vereist zijn, het brandstofverbruik in verhouding tot andere vervoermiddelen en de mening van het publiek en politici. Daartoe werden per dag enkele ritten gereden tussen Linköping en Atvidaberg en tussen Linköping en Kisa. Het baanvak naar Finspång verkeert in zo'n slechte staat dat hier niet kon worden gereden. Op deze lijn rijden alleen goederentreinen. Wel werd de tram hier in een week-end statisch aan het publiek getoond. Vervolgens werd het bezoek van de 757 afgerond met enkele ritten op het tramnet van Norrköping en werd de tram ook nog in Göteborg, Helsingborg en Lund aan het publiek gepresenteerd.

Lund. Het regionale Skånetrafiken onderzoekt de mogelijkheid om de stilgelegde spoorlijn Malmö – Staffanstorp – Dalby – Veberöd – Sjöbo – Tomelilla (met aansluiting op de lijn naar Simtishamn) te reactiveren. Daartoe wil men de lijn elektrificeren. Om ook Lund op deze verbinding aan te sluiten is er sprake van een meersysteem tramlijn tussen Lund en Dalby en eventueel verder over de spoorlijn tot Veberöd. In Lund kan dan gebruik worden gemaakt van een vrije busbaan waar bij de aanleg al rekening is gehouden met de komst van een tram.

Norrköping. De proefritten met de Regio Citadis uit Kassel vonden plaats vanuit Linköping. Zie voor de studie naar meersysteem exploitatie tussen Norrköping en Linköping het bericht Linköping hierboven.

REISVERSLAG 1

Melbourne 2006

Melbourne (Victoria, Australië) heeft een normaalsporig tramnet van 245 km, volgens eigen zeggenschap het grootste van de Engelstalige wereld, en mondiaal op de tiende plaats. Ik heb mijn hersens gepijnigd over de vraag welke negen bedrijven er dan op dit moment groter zijn, maar kom steeds niet verder dan Sint-Petersburg; wie kan hier meer over zeggen?

Het net wordt geëxploiteerd door de private onderneming Yarra Trams, een joint venture van het Franse Transdev en het Australische Transfield Services. Dit jaar werd herdacht dat 100 jaar geleden de elektrische tram in Melbourne ging rijden, en voor een stad van een dergelijke omvang (3,5 miljoen inwoners) lijkt dat laat. De werkelijkheid is echter dat sinds 1885 door de Melbourne Tram and Omnibus Company een net van kabeltrams volgens het systeem Hallidie (San Francisco) werd opgezet, dat een lengte van 75 km dubbelspoor bereikte, terwijl de MTOC tot 1916 een monopoliepositie innam. Er reed weliswaar van 1889 tot 1896 een elektrisch trammetje in Box Hill, en er was ook nog een stoomtram, maar die spelen in de geschiedenis van het huidige openbaar vervoer geen rol. Eerst vanaf 1906 kwamen er in de suburbs elektrische trams, die als feeders voor het kabelnet fungeerden; zij werden geëxploiteerd door zeven verschillende bedrijven.

In 1916 vond de overheid dat de situatie toch wel erg onverzichtelijk en onpraktisch was geworden, en besloot tot oprichting van de Melbourne and Metropolitan Tramways Board (MMTB), die rechtstreeks onder het parlement van Victoria ressorteerde. Deze ving in 1921 zijn werkzaamheden aan als opvolger van de MTOC, en nam de zeven overige maatschappijen over. Alleen de Victorian Railways (globaal Brighton – St. Kilda) bleven tot hun opheffing in 1959 afzonderlijk bestaan. De MMTB elektrificeerde het hele kabelnet, maar de laatste kabeltram reed pas in 1940. Er kwam een uniform – nou ja, in opeenvolgende versies – vierassig motorrijtuigtype, en dankzij de vasthoudende Sir Robert Risson, directeur van het bedrijf in de jaren na de tweede wereldoorlog, bleef de tram in Melbourne behouden, tegen de algemene trend in Australië in. Zo keerde in 1955 de tram terug in Bourke Street, waar in 1940 de laatste kabeltram door bussen was vervangen.

Aan de moderne tijdgeest viel echter niet te ontkomen, en zo besloot de overheid in 1997 dat het bedrijf, in de jaren tachtig omgevormd naar MTA (Metropolitan Transit Authority) nodig gesplitst en geprivatiseerd moest worden. Aldus opereerden sinds 1999 Met 1 en Met 2, beter bekend als Swanstons Trams – rijdende onder de naam M>Tram – en Yarra Trams, met 17 resp. 11 lijnen. In 2003 echter gaf National Express, exploitant van M>Tram te kennen zich uit het stadsvervoer te willen terugtrekken, en zo is Yarra Trams, dat zich met succes opwierp als koper van het Swanston net, sinds 18 april 2004 het enige trambedrijf in Melbourne.

Het huidige net omvat 26 lijnen die permanent geëxploiteerd worden (met inbegrip van de City Circle, die alleen tussen de spitsuren rijdt, en gratis toegankelijk is) en 8 stuks die incidenteel, en soms maar in 1 richting, in dienst zijn. De kern van het net bestaat uit een min of meer perfecte rechthoek, die het Central Business District op de rechteroever van de rivier de Yarra omsluit, en die vrij recent naar het westen werd uitgebreid via de Harbour Esplanade. Binnen de rechthoek is op de kruisingen van het gebied doorsnijdende lijnen geen afslaand tramverkeer mogelijk, behalve op Spencer Street, die voorheen de westelijke zijde vormde. 16 tramlijnen hebben hun beginpunt op of in de nabijheid van de rechthoek en er zijn maar zes dubbelradiale lijnen, die een buitenwijk via de City met een andere buitenwijk verbinden. De City Circle (35) berijdt de gehele rechthoek in de beide richtingen en drie lijnen komen niet in de city. Alle – soms aanzienlijke – uitlopers van het net worden door slechts 1 lijn bereden, afgezien van spitsuurversterkingen. Lijnen 96 en 109 gelden als "light rail", omdat zij vanaf South Bank Depot gebruikmaken van voormalige spoorlijnen, die ooit op Flinders Street Station moeten hebben aangesloten. De snelheid op deze trajecten is vrij hoog, maar de hier gebruikte Citadissen en Combino's zijn voor dit werk niet erg geschikt, en slingeren enthousiast; het plan om een speciaal light rail voertuig te ontwikkelen heeft geen doorgang gevonden. In mei 2003 werd lijn 109 in het oosten verlengd naar Box Hill, en lijn 75 naar Vermont South. Van een ontsluiting van het herontwikkelingsgebied Docklands is een deel gereed.

Het geheel maakt nog een gedegen ouderwetse indruk, met louter tweerichtingstrams. Een eindpuntlus wordt nergens aangetroffen, maar wel zijn er overal overloopwissels aanwezig, die bij stremmingen uitstekende diensten bewijzen. Eindpunten zijn van een verbluffende eenvoud, wat ook tot hachelijke situaties kan leiden, zoals bij Melbourne Uni, waar zeven lijnen dienen te keren op een tussen de doorgaande sporen gelegen kopspoortje. Enkele lijnen (1 en 8) passeren dit punt reeds als dubbelradiaal, en men beoogt

dit systeem nog tot andere lijnen uit te breiden. Ook lopen er nog plannen om een aantal lijnen in de buitenwijken door te trekken naar een spoorstation of een bepaalde nieuwe ontwikkeling. De snelheid van het systeem is vooral in het binnenstadsgebied bijzonder laag; er zijn tramlichten, doch die geven vooral aan dat de tram op een kruispunt moet wachten. In de buitenwijken gaat het allemaal wat beter. De bezetting van de rijtuigen is goed, maar op de verre uitlopers zeker niet imposant. Als regel liggen de sporen in de rijbaan, behalve dan bij de light rail trajecten en op enkele andere punten, zoals Victoria Parade. Er is een aardig traject door het Royal Park, waar ook de dierentuin zich bevindt. De lijnen hebben in het algemeen een vrij logisch en gestrekt verloop, maar de 16 en de 72 beschrijven joyeuze lussen. Opvallend is dat de tram al sinds jaar en dag het beheer voert over Wattle Park (eindpunt lijn 70), waar in de loop der tijden meer dan 7000 bomen zijn geplant.

Tenslotte nog een overzicht over 100 jaar elektrische tramvoertuigen, na een enkel woord over de kabeltrams. Een enkel woord is voor de kabeltrams eigenlijk te pover, want in totaal hebben er een kleine 500 units gereden. Deze bestonden uit een kabellokomotiefje – de dummy – dat een paardetramachtig rijtuig trok. Ondanks het grote aantal heet de verscheidenheid in het park zeer klein te zijn geweest, wat ik me nauwelijks kan voorstellen, maar het ging wel om één enkele exploitant. Sommige units hebben 55 jaar dienst gedaan.

De MMTB begon in 1921/1922 met een allegaartje van 216 voertuigen, verdeeld over de typen A t/m V, waaronder 24 haastiglijk in opdracht gegeven tweeassers, om met een voldoende park te kunnen starten. In 1928 werden zij herverdeeld over de drie typen A (California twee-assers), C (Maximum traction vier-assers) en G (gesloten twee-assers). Hoewel nog twee Birneys type X (217-218) werden gekocht zette de MMTB volledig in op grote vier-assers, die een doorontwikkeling waren van de in 1921 geleverde – nog door de voormalige PMTT bestelde – rijtuigen 101-106. Van dit nieuwe type W werden in 1923-1925 maar liefst 200 stuks (219-418) in dienst gesteld, in 1926/27 gevolgd door de W1 419-458 en 470-479. Alle W/W1 werden in 1928-1937 verbouwd tot W2 met verbeterde binnenindeling, waarna in 1927-1931 nog de nieuwe W2 480-609 en 624-653 volgden. Het opvolgende type W4 uit 1933-1935 (670-674) omvatte de eerste trams in wide body uitvoering, die sindsdien standaard is. In 1935 kwamen als type W5c vijf trams 681-685, verbouwd uit type C, maar hoewel 34 nummers gereserveerd werden, werd de verbouwing niet voortgezet. Wel kwamen in 1936-1939 de nieuwe W5 trams 720-849, gevolgd door W6 850-979 en 981-1000 in 1939-1955. De in 1955-1956 geleverde W7 1001-1040 vervingen de bussen in Bourke Street. De thans nog aanwezige exemplaren zijn van de types W5/6/7 met twee middenbalcons en schuifdeuren, en in het algemeen geschilderd in de kleuren groen/geel, die in de jaren dertig in zwang kwamen. Daarvoor was het park roodbruin, zoals nu nog de Circle Trams rondrijden. Donkerrood zijn de drie restauratietrams 2-4 (937, 939, 938), die onlangs als laatste een pantograaf kregen; eettram 1 (442) is recentelijk ter ziele gegaan en door de 4 vervangen.

Oplettende lezers zullen nu nog enkele nummers missen, maar het zou te ver voeren daarop in te gaan. Duidelijk is dat in 1955 de MMTB over een groot en degelijk wagenpark beschikte, waarvan echter veel exemplaren al verouderd waren bij hun in dienst stelling. Het duurde evenwel nog tot 1975 voor vervangende nieuwbouw aan de orde kwam. Deze verscheen in de vorm van een kloeke vierasser met pas-

sagierscirculatie en twee deuren type Z1, no's 1-100, gebouwd door Comeng in het naburige Dandenong, met een elektrische installatie van ASEA, gekopieerd van installaties in Zweedse trams; alleen de 5 kreeg een chopper en heet daarom type ZC. De kleur van de nieuwe trams was bruin-achtig oranje, wat later door de MTA weer veranderd werd in groen/geel. Na nog 15 trams Z2 101-115 zette Comeng de bouw voort met draaistellen van Duewag en een AEG installatie als type Z3 116-230 met drie deuren, en toen was het inmiddels 1983. Vanaf dat jaar leverde Comeng/Duewag/AEG het type A met een vierkanter uiterlijk en deuren vooraan, op eenderde en op tweederde; daarbij werd teruggerepen op de lopende conducteur, die inmiddels al lang vervangen is door een verkoopmachine, die als een grote fruitautomaat in alle voertuigen de ruimte van zeker twee zitplaatsen inneemt. Er kwamen 70 rijtuigen 231-300. Nog in 1983 werden twee prototypen 2001-2002 gepresenteerd van een gelede zes-asser type B, die bestemd was voor light rail exploitatie, en mitsdien voorzien was van klaptreden, als bekend van de Stadtbahn B. Dit waren de eerste trams met pantograaf. Deze uitvoering vond echter geen navolging en de opvolgende serie 2003-2132 uit 1988-1994 kreeg gewoon een drietredeninstap.

Van een lage vloer had men toen in Australië nog niet gehoord, en die kwam pas aan de orde na de privatisering. Yarra kocht in 2001-2002 een serie van 36 driedelige Citadissen 3001-3036, die in beginsel op lijn 109 rijden. M>Tram kocht de Combino van Siemens in zowel een driedelige uitvoering (3501-3538 uit 2002-2004) als een vijfdelige (5001-5021 uit 2004-2005), waarvan vrijwel alle voertuigen aan Yarra werden afgeleverd. De 3500-en ziet men op lijnen 5, 16 en 72, en de 5000-en op de 96. Aan materieel uit 1975 en later zijn nu 527 voertuigen aanwezig en vermeerderd met zo'n vijftig stuks W komt men op een park van 575. Het voor de dienst benodigde aantal is duidelijk geringer, en blijft het vreemd dat nog drie lijnen (30, 78 en 79) geheel met groen/gele types W gereden worden; de inzet van bruine W's op lijn 35 is logisch, gezien de toeristische aspecten van deze lijn. Yarra ging zijn trams uitvoeren in grijs met groen/blauw logo en de M>Trams werden groen/wit. Van dit schema is al niets meer aan te treffen, terwijl Yarra het grijs aan het modificeren is naar crème. Nog een redelijk aantal Z rijtuigen rijdt in groen/geel.

Herman van 't Hoogerhuijs

REISVERSLAG 2

Triëst

Volgens de laatste informatie zou het bedrijf wegens werkzaamheden tot november stilliggen. Ik was verbaasd toen we met de auto voorbij Opicina reden, dat er een tram aan kwam rijden. Het verkeer op de smalle tweebaansweg was erg druk en bovendien regende het. Later zag ik in het oude Centrum nog een tram rijden. Laat in de middag - tussen de buien door en na het inboeken in het hotel - ben ik lopend op onderzoek uit gegaan. Het bleek dat men die middag op 3 augustus gestart was met proefritten voor het publiek !! Er reed nog wel een parallelle busdienst met kleine, supersterke en wendbare minibussen.

- Het bergtraject is geheel vernieuwd:

- 1.. Nieuw spoor
- 2.. nieuwe bovenleidingsmasten met draad en seinbekaling
- 3.. Een nieuw trekkabelsysteem
- 4.. Als klapstuk: twee nieuwe kabeltractie-locomotieven, die geheel computergestuurd zijn: Ze houden het midden

tussen een luxe motorjacht en een cabrio ! Via contacten stuurt de tram - na het omzetten van het handwissel bij de Via Comerciale - de kabelloc aan. (i.v.m. de kabel is het wissel van een heel bijzonder soort, vergelijk het met de Pöstlingbergbahn, waarbij ook het hartstuk beweegbaar is). Heel langzaam zet deze loc zich in beweging en plaatst zich dan voorzichtig tegen de tram. Er wordt hier niet gekoppeld, er wordt met een platte buffer opgedrukt. Als de trambestuurder een knop indrukt, zet de combinatie zich in beweging. Bergafwaarts stopt de tram (locje fungeert dan als remblok) en na een korte rust rijdt het locje zelf nog 5 meter verder het kopspoor op. Op zaterdag 5/8 was er sprake van kinderziektes en was er een extra personeelslid aanwezig die met de hand het zaakje bijstuurde.

5.. De oude motorwagens uit 1935 zien er nog volstrekt onveranderd uit. Hieraan is niet gebeurd. Ze zuchten, sissen en kreunen nog als vanouds.

Zagreb

Bijna nergens in Europa vind je zo'n variatie aan materieel. Het bedrijf functioneert heel erg goed. Spoor en materieel bevinden zich in een heel goede conditie. Slechts op een aantal uitlopers is er sprake van een slechte spoorligging! In het centrum zijn bijna alle grote wisselcomplexen kennelijk de laatste vijf jaar vernieuwd.

In het centrum is geen buslijn te bekennen. Er is een aantal grote busstations buiten het centrum en verder takken buslijnen aan bij de trameindpunten. Het tramnet is met nog geen 60 kilometer netlengte niet buitensporig groot, maar door het dubbellijnensysteem is er gemiddeld gezien wel sprake van hoge frequenties.

Heel opvallend is dat op de drukste lijnen - 11, 12 en 17 - er zowel gereden wordt met de nieuwste serie lagevloertrams van Koncar, als ook met de oude twee-assers met een vierassige bijwagen. Door het enorme motorvermogen en de goede rij-eigenschappen kunnen de tweeassers nog heel goed meekomen in het verkeer. In de zomer heb ik geen driewagentrams meer gezien. Opvallend is dat de beide series enkelgelede Düwags uit Mannheim vanwege de kleine capaciteit hoofdzakelijk in het weekeinde rijden, met uitzondering van lijn 1, waar ze ook op werkdagen rijden. In de weekeinden zie je ze ook op de lijnen 4 en 9.

Hans Casteleijn

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

Al langer wil de NMBS de jongste 19 locomotieven reeks 27 uitrusten met een automatische koppeling aan één zijde om in vaste formaties met M6-trekduwtreinen te gaan rijden. Na de mislukte proeven met de 2750 in Frankrijk, waarbij bleek dat het chassis van de loc niet sterk genoeg is om deze GF-koppeling op een normale manier te monteren, heeft men nu in Salzines zelf op proef de 2742 voorzien. Vermoedelijk dankzij het probleem met de sterkte van het chassis is het een merkwaardige constructie geworden, waarbij de koppeling ver voor de loc uitsteekt. Op 9 oktober ging de 2742 naar Brugge toe, vermoedelijk voor tests met het binnenkort af te leveren eerste stuurstandrijtuig M6.

Ondertussen worden in een vrij rap tempo de 2721-2760 voorzien van de MUX-trekduwbekabeling. Al met al ontstaan op deze manier wel erg veel deelseries: gewone 27's, 27's met MUX, 27's met MUX en GF-koppeling en evenzo dus

M6-stuurstanden met en zonder GF-koppeling (tenzij men ook locs reeks 13 gaat aanpassen).

Opnieuw gaan er geruchten over de verkoop van locomotieven reeks 22 en 25 aan een Poolse privévervoerder. Het zou nu gaan om in eerste instantie maar liefst 17 22's en 6 25's van de groep locomotieven die momenteel nog aan de kant staat van de eerste twee afvoergolven bij de NMBS. Misschien dat de informatie ditmaal wel klopt, want op 5 oktober werden de 2202, 2203, 2220, 2235 en 2245 uit de struiken te Monceau getrokken en naar de stelplaats Charleroi Sud vervoerd door de 7823.

Ondertussen ziet de NMBS blijkbaar eindelijk mogelijkheden om verder te gaan met het aan de kant zetten van de resterende locs reeks 22/25: nog dit jaar zouden in twee groepen telkens zes stuks moeten worden afgevoerd.

Locomotieven reeks 20 zijn momenteel te zien voor twee piekurtreinen Huy-Brussel v.v., bestaande uit respectievelijk M4m en M5-rijtuigen. De locomotieven zijn vrijgekomen uit de IC 2100-serie Brussel-Luxemburg, waar nu (officieel althans) alle treinen door locs reeks 13 of CFL 3000-en gereden worden.

Diesel locomotieven

Afgevoerd werden de 5502 (1 september), 7343, 7357, 7360, 7370, 7375, 7380, 7385, 7393, 8213, 8222, 8224, 8244, 8246 en 8273 (allen op 3 juli). Van hen was de 7360 van infra. Het grootste deel van de rest stond al buiten dienst. De 7338 (tevens mutatie van Stockem naar Infrabel Schaarbeek) en 7387 (van Antwerpen naar Schaarbeek) werden uit parc weer terug in dienst genomen op dezelfde dag. Verder werd de laatste 73 van stelplaats Hasselt overgeplaatst naar elders. Tenslotte werden de 7336, 7349, 7361, 7371, 7373, 7374, 7383, 7386, 8202, 8204, 8206, 8208, 8228, 8234, 8237, 8243, 8255, 8272 en 8273 buiten dienst (in parc) gezet, als gevolg van verdere reorganisaties bij B Cargo – vooral ten nadele van de rangeerdiensten voor de reizigerstak van de NMBS die nu dus noodgedwongen met elektrische locomotieven worden gedaan. De 8244, 8246 en 8273 werden verkocht aan doorverhuurder IFB. De 8273 is al gesignaleerd in het lichtblauw en rangeert nu als derde 82-er bij ALZ in Genk en heeft daar de 9155 vervangen, die nu buiten dienst staat. De 9122, eveneens in het blauw van IFB, vervoegde de ex 9142 in Tertre.

De 7808 was de laatste loc van de serie 7791-7870 die werd voorzien van radiografische besturing na het afleveren van schadeherstel (na de botsing met een DLC-loc).

De 8066-8068, ex Salzines, werden verkocht aan Gleisfrei, Italië. De 5149, al lang aanwezig bij het TSP, werd (in augustus) eindelijk daadwerkelijk verkocht aan deze vereniging.

Als gevolg van het stoppen van Atlantis Cargo, een bedrijf dat was ontstaan uit het stoppen van Locorem eerder, werden de reeds buiten dienst gestelde ex NMBS-rangeerlocs die bij ALZ Genk gereden hebben aan de sloper verkocht. Op 17 juli werden deze ex 8450, 8503 en 8518 naar de sloperij in Deerlijk gebracht.

De 6019 en 6086 van Carrières de Wallers bij Momignies zouden eigenlijk buiten dienst gaan, nu men deze steenslagtreinen doorgaand naar de Franse eindbestemming gaat laten rijden met nieuwe locomotieven type G1206 van SECO-Rail.

Treinstellen

In juli is een hoop (uiteraard) rode tweetjes serie 151-270 uit Charleroi geruild met (gemoderniseerde) tweetjes serie 601-782 uit Oostende, waardoor het in Charleroi ineens nog een stuk grijzer is geworden...

Binnenkort zal een Break op proef worden gemoderniseerd als voorbeeld voor de rest van de serie en daarbij tevens in

de 'new look' geschilderd worden. Het lijkt er overigens op dat treinstel 321 dit nooit gaat overkomen. Dit stel, in praktijk samengesteld uit een aantal ernstige schadebakken van de vele schadegevallen van de afgelopen tien jaar bij deze serie, zou worden afgevoerd. De 321 zelf was zes jaar geleden betrokken bij een ernstige aanrijding in Luik.

Treinstel 707 wordt het prototype voor de ombouw van 80 tweetjes serie 600 voor het Brusselse GEN. In aanvulling op nieuw materieel zouden zij ook in het definitieve GEN-netwerk een plaats hebben en hiertoe zullen de stellen van binnen geheel gemoderniseerd worden. De modernisering die nu loopt is veel beperkter van omvang, maar toch kan men de vraag stellen of het niet handiger is te kiezen voor de stellen die nu nog ongemoderniseerd zijn, al was het alleen maar om verf uit te sparen – want de GEN-stellen zouden opnieuw een nieuw jasje gaan krijgen.

Overig nieuws

Vanaf december zouden dan toch IC-treinen door moeten gaan rijden naar Maastricht en wel met locs reeks 13 en rijtuigen type I11. Beide typen zijn echter nog niet toegelaten op het Nederlandse net en het is de vraag of dat gaat gebeuren, aangezien voorheen altijd gezegd is dat modern elektrisch materieel niet onder dergelijke lage spanning kan rijden. In elk geval zou de nieuwe trein wél moeten gaan stoppen in Bressoux en Visé, maar niet in Eijsden en Maastricht Randwijck. Voor Eijsden zou de komende twee jaar busvervoer voorzien zijn (hoe jaag je je klanten weg), Maastricht Randwijck wordt in elk geval nog bediend door de trein naar Kerkrade, vanaf december gereden door Veolia. Tip voor Veolia: huur een DM'90-stel en pendel tussen Maastricht en Eijsden... Overigens is het merkwaardig dat men persé met een IC wil gaan rijden op een lijn waar (op het Belgische gedeelte) door de talrijke bochten geen enkele winst te behalen valt.

Vanaf 22 september rijden dan toch, na afwezigheid van een jaar, weer bietentreinen naar Moerbeke! De treinen, twee slagen per dag, worden gereden met twee 77-ers met bruine en groene Falsen.

Vanaf september rijden twee SNCF-locs serie 67400 een doorgaande steenslagtrein Quenast – Lumes (Fr.), die de voorgaande jaren vanaf Lessines reed.

Op 4 oktober werd na meer dan een jaar het tweede spoor door de tunnel van Veurs weer in gebruik genomen na uitgebreide werkzaamheden. Waarschijnlijk zullen de vertragingen in de goederendienst nu eindelijk weer afnemen.

Op dezelfde dag reed de laatste trein met betonnen onderdelen van Malmédy de Vennbahn af...

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Privatisering DB

De voorgenomen privatisering van DB met of zonder infrastructuur houdt de gemoederen nog steeds bezig. Voor- en tegenstanders bestoken elkaar met betere en slechtere argumenten, zonder nu eigenlijk goed naar elkaar te luisteren. De posities: Minister Tiefensee (Verkeer), Angela Merkels' CDU/CSU, de vakbonden en de DB zijn voor, coalitiepartner SPD en haar ministers en staatssecretarissen, de linkse partijen, de meeste deelstaten, private vervoerders en reizigersorganisaties zijn tegen. Vermoedelijk zal het compromis-model dus de beste papieren hebben. In dit model blijft het spoorweginfrastructuur eigendom van de Duitse Staat en mag DB het voor een bepaalde periode beheren en onderhouden. Ondanks de onenigheid binnen de regering gaat minister Tiefensee er nog steeds van uit dat DB in 2008 beursgenoteerd zal zijn.

Vastgoedperikelen

Een bommetje onder de privatisering is het mogelijke gesjoemel met onroerend goed, dat boekhoudkundig werd "verkoch" van DB Netz (spoorweginfrastructuur) naar DB Holding. De Europese Unie heeft hierover inmiddels vragen gesteld aan de Bondsregering. Wanneer de transfers inderdaad illegaal waren kan namelijk sprake zijn van staatssteun, wat in de EU alleen onder strikte voorwaarden mogelijk is. Bij illegale staatssteun deelt de EU over het algemeen fikse boetes uit en zou DB bovendien verplicht kunnen worden om de gelden terug te betalen. Het onderzoek kan vertragend werken op de privatisering van DB, wat natuurlijk ook de opzet is geweest van degenen die deze zaak hebben aangekaart. Deze partij is tot op heden niet bekend en ook de EU weigert de identiteit te onthullen.

De Duitse regering verzond eind september een schrijven met antwoorden op de vragen die de EU gesteld had. De EU zal op basis van die antwoorden besluiten of een verder onderzoek nodig is. Ook het Duitse parlement pakte de zaak op, waarbij regeringspartij SPD en de linkse oppositiepartijen een eigen parlementair onderzoek eisten. Eind oktober zal hierover beslist worden. De DB-Holding wil de zaak kennelijk zo snel mogelijk sussen, en heeft aangekondigd nog voor het eind van 2006 de gronden die niet voor het spoorwagbedrijf zelf nodig zijn terug te geven aan DB Netz. Daar is nog wel een flinke boekhoudkundige puzzel aan verbonden, want een deel van de gronden bleek door de DB-Holding te zijn doorverkocht aan projectontwikkelaar Aurelis, overigens een volle dochter van DB Holding. Duidelijk is dat deze gang van zaken geen bijdrage levert aan het onderling vertrouwen.

Materieel-perikelen

Het openbaar Ministerie in Berlijn heeft een onderzoek naar de sloop van 170 voormalige Interregio-wagens ingesteld. Door vier leden van de anti-privatiseringsclub "*Bahn für Alle*" was tegen DB aangifte gedaan van het "vernietigen van bedrijfsvermogen". Zij claimen dat de wagens makkelijk nog tien tot vijftien jaar mee hadden gekund, en dus een waarde van rond € 20 miljoen vertegenwoordigden. Door de sloop wilde DB voorkomen dat het concurrentie kreeg op het aantrekkelijke lange-afstandsvervoer, aldus de initiatiefnemers.

Stakingen

Vakbond TRANSNET gooide eind september nog wat olie op het privatiserings-vuur door het houden van werkonderbrekingen. De bond wil dat de infrastructuur bij DB blijft, daar anders "duizenden banen" verloren zouden gaan. Tevens wilde de bond de CAO-onderhandelingen onder druk zetten. In onder meer Berlijn, Keulen, Leipzig, Dortmund en München werd het werk steeds voor enkele uren neergelegd. Ook in de eerste weken van oktober vonden korte werkonderbrekingen plaats, bij voorkeur in de ochtend- en avondspits. Op 10 oktober kon men het eens worden over de manier waarop verder onderhandeld zal worden, en was de stakingsdreiging voorbij.

Samenwerkingsverbanden

Tijdens de vakbeurs Innotrans in Berlijn ondertekenden DB en de Bulgaarse spoorwagmaatschappij BDZ een samenwerkingsovereenkomst. DB zal de BDZ adviseren over zaken als privatisering, concurrentie en marktwerking. De partners zullen tevens proberen samen nieuwe producten en diensten te ontwikkelen.

De samenwerking met het Hannoverse stadsvervoerbedrijf Üstra (Intalliance) werd daarentegen na 2½ jaar beëindigd. Door het stedelijke en regionale railvervoer samen te exploiteren hoopten beide partners betere kansen te krijgen bij de aanbesteding van nieuwe vervoercontracten. Door veran-

derde wetgeving bestond het risico dat de samenwerking als een kartel zou worden beoordeeld, wat grote gevolgen voor beide partijen zou kunnen hebben.

Taxi

Blijkens een aankondiging in het mededelingenblad van de EU wil DB grootschalig taxivervoer inkopen. Het taxivervoer is bestemd voor eventueel gestrande treinreizigers en medewerkers. De kosten worden indicatief aangegeven met € 9 miljoen gedurende 2 jaar.

Terrorisme-dreiging

Op 31 juli werden in Koblenz en Dortmund bomkoffers in stoptreinen gevonden (zie pagina 284). De politie wist de daders in de kraag te vatten dankzij videobeelden die op het station van Keulen waren gemaakt. De daders hadden de koffers daar in de stoptreinen geplaatst. Uit onderzoeken en verhoren bleek dat het de bedoeling was een serieuze aanslag te plegen waarbij doden en gewonden moesten vallen. De motieven van de daders werden zowel de oorlog in Libanon als de Mohammed-karikaturen genoemd. In reactie op de mislukte aanslagen werd de bewaking van stations en treinen verscherpt; in eerste instantie werden 6.000 extra agenten ingezet. Nadat de daders opgepakt waren is de bewaking weliswaar verminderd, maar zeker nog niet beëindigd.

Positieve halfjaarcijfers DB

Gedurende het eerste halfjaar van 2006 kon DB de positieve ontwikkeling van 2005 voortzetten. Vergeleken met het eerste halfjaar van 2005 nam het aantal reizigerskilometers met 5,1% toe tot 36,2 miljard; het lange-afstandsvervoer boekte zelfs een toename van 5,4%. Het WK voetbal, tariefacties en de opening van de hogesnelheidslijnen Nürnberg – Ingolstadt – München en Berlin – Leipzig droegen bij aan de toename. In het goederenvervoer was sprake van een toename van 9,1% in Duitsland; het totale railgoederenvervoer nam met 11,3% toe tot 48 miljard tonkilometer. De omzet nam met 19,1% toe tot € 14,5 miljard; gecorrigeerd voor de overname van BAX Global bedroeg de toename 8,1%. Het resultaat verdubbelde tot € 936 miljoen.

Tariefstijgingen

Ondanks de goede halfjaarresultaten heeft DB aangekondigd per 1 januari de tarieven met 2,9% te verhogen. Omdat op diezelfde datum de BTW in Duitsland met 3% wordt verhoogd naar 19% bedraagt de tariefstijging voor de klanten maar liefst 5,9%. Ook de populaire *Länder-Tickets* en het *Schönes Wochenende-Ticket* worden één tot drie euro duurder. Belangrijkste reden voor de verhoging is de stijging van de energiekosten.

Transrapid

Op de testbaan van de magneetweeftrein Transrapid vond in de ochtend van 22 september een ernstig ongeluk plaats. De testtrein botste met een snelheid tussen de 170 en 200 kilometer per uur op een baanonderhoudsvoertuig. Op basis van Tv-beelden lijkt het baanvoertuig door de Transrapid te zijn opgetild, waarbij de eerste bak van de Transrapid werd doorkliefd. Het ongeluk eiste 23 slachtoffers, voor het merendeel bekenden van medewerkers van de testbaan die een uitstapje maakten. De berging van de slachtoffers en overlevenden vanaf de op circa 4 meter hoge palen staande baan bleek bijzonder lastig.

Hoewel de oorzaak van het ongeval nog onderzocht moest worden was er aan speculaties geen gebrek. De directeur van de testbaan ging uit van een menselijke fout, de officier van justitie gaf aan ook onderzoek te willen doen naar mogelijke technische oorzaken. Uiteraard ontstonden ook spe-

culaties over de toekomst van het niet onomstreden project voor een zweeftrein in München. Het lijkt er echter op dat de deelstaatregering van Bayern vast wil houden aan het project, want men kondigde aan nog dit jaar een overeenkomst over de financiering en bouw te willen sluiten. Ook DB gaf aan met de Transrapid verder te willen.

Regionaal reizigersvervoer

Rügensche Kleinbahn

Op de ochtend van 20 september arriveerde in het depot Putbus een "nieuwe" stoomloc. De 99 594 werd in 1913 gebouwd door Hartmann, en deed samen met 16 zustermachines tot in de jaren zestig dienst op het net van de Rügen-sche Kleinbahn. De geheel gereviseerde B'B'-loc zal binnenkort weer op de vertrouwde sporen te bewonderen zijn.

Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE)

De reactivering van deze 10,44 kilometer lange lijn is gepland voor eind november 2007. De werkzaamheden aan baan, overwegen, perrons, beveiliging en reizigersinformatiesysteem beginnen in oktober van dit jaar. Vanaf december 2007 zal weer een doorgaande verbinding naar Bremen Hbf geboden worden.

Veolia

Veolia, het vroegere Connex, maakte in augustus bekend vanaf december 2006 vier treinparen Hamburg – Berlijn in te leggen. De treinen gaan via Wittenberge en Nauen rijden en doen 2½ uur over de reis. Hiertoe worden evenveel treinpares Hamburg – Westerland (Sylt) doorgetrokken. De treinen zijn langzamer dan de ICE en de IC, maar een stuk goedkoper. In september doken echter geruchten op dat de start zou worden uitgesteld wegens materieelgebrek, veroorzaakt door het grotere aantal reizigers op de Marschbahn.

Hamburger Hochbahn

De Hamburger Hochbahn heeft een aanbesteding gepubliceerd van diverse materieeltypen, namelijk diesel- en elektrische treinstellen voor regionaal vervoer, e-locs en wagons, zowel in enkeldeks- als in dubbeldeks-uitvoering. Definitieve bestellingen worden echter pas geplaatst na het winnen van aanbestedingen.

Vogtlandbahn

De Vogtlandbahn vierde op 13 oktober haar 10^e verjaardag. In die periode groeide het wagenpark van 8 naar 42 treinstellen en het netwerk van circa 80 naar ruim 900 kilometer, met uitlopers naar Berlijn, Gera, Regensburg, Karlovy Vary (Karlsbad) en Mariánské Lázně (Marienbad). Op 14 oktober vond een open dag plaats in de werkplaats Reichenbach.

HarzElbeExpress (HEX)

Bij Veolia-dochter HEX wordt sinds 8 september catering aangeboden in de sneltreinen tussen Magdeburg en Halberstadt. HEX-directeur Trillmich en Minister Daehre schonken hoogstpersoonlijk de eerste koppen koffie in.

Harzer Schmalspur Bahn (HSB)

De HSB heeft een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de beroemde museumlijn Ffestiniog Railway uit Wales. Beide bedrijven zullen elkaar ondersteunen op zowel technisch als museaal gebied. Als eerste gezamenlijke actie wordt de wederopbouw van de 40 kilometer lange smalspoorlijn van de Welsh Highland Railway aangepakt.

NordWestBahn (NWB)

De NordWestBahn is in Dorsten gestart met de bouw van een eigen werkplaats. Hier worden de nieuwe treinstellen gehuisvest die vanaf december 2006 de treindiensten naar

Borken, Essen, Coesfeld en Dortmund gaan verzorgen. De met locs serie 218 getrokken treinen verdwijnen dan van deze lijnen.

Hunsrückbahn

Ondanks de bezuinigingen op het regionale spoorvervoer is de deelstaat Rheinland-Pfalz van plan de spoorlijn Bingen – Morbach te reactiveren. Een belangrijke mijlpaal was de uitspraak van de rechtbank in Koblenz, die DB Netz verplichtte het achterstallige onderhoud op het deeltraject Simmern – Morbach in te halen. Dit moet het mogelijk maken om weer treinen te laten rijden. Hoewel een definitief besluit nog niet genomen is gaat Rheinland-Pfalz er van uit dat de treindienst in 2010 hervat wordt. Belangrijkste station wordt het vliegveld Hahn, dat door "low cost-carrier" Ryanair als uitvalsbasis wordt gebruikt.

S-Bahn Stuttgart

Als de financiering tijdig rond komt kan de Stuttgarter S-Bahn-lijn S1 eind 2009 worden doorgetrokken van Plochingen naar Kirchheim/Teck. De 12 kilometer lange uitbreiding telt 4 stations en wordt in twee delen aangelegd. Het traject tot Wendlingen is reeds geëlektrificeerd en behoeft slechts beperkt te worden aangepast; het resterende traject moet worden geëlektrificeerd. De kosten van het project bedragen ruim € 36 miljoen.

Rhenus Keolis

De partners in dit samenwerkingsverband hebben besloten gescheiden wegen te gaan. De activiteiten van de onderneming worden verdeeld. Het Franse Keolis neemt de exploitatie van het lijnennet rondom Bielefeld en het volgend jaar te starten *Hellweg*-net (rondom Hamm) over. Rhenus wordt exploitant van Alzey – Kirchheimbolanden en behoudt de Freiburger Eisenbahn.

Aanbestedingen

- De deelstaat *Schleswig-Holstein* heeft de aanbesteding van de treindiensten Hamburg - Lübeck - Travemünde, Lübeck - Kiel, Lübeck - Puttgarden, Lübeck - Lüneburg en Büchen - Aumühle gestart, een net van in totaal 370 kilometer. De exploitatie start in december 2009 voor een periode van 10 jaar.
- De deelstaat *Mecklenburg-Vorpommern* heeft de exploitatie van de lijn Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole opnieuw aan Ostseeland Verkehr (OLA) gegund, nu voor een periode van drie jaar. OLA exploiteert de lijn al sinds 1 maart 2004.
- De deelstaat *Hessen* heeft de exploitatie van de treindienst Limburg – Bad Camberg – Frankfurt am Main (KBS627) gegund aan DB Regio.
- De deelstaat *Rheinland-Pfalz* heeft de exploitatie van het West- und Südpfalznetz gegund aan DB Regio. Het westnet omvat de treindiensten Bingen – Bad Kreuznach – Kaiserslautern – Pirmasens, Pirmasens – Saarbrücken, Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach en Kaiserslautern – Kusel (nu TransRegio). Het exploitatiecontract gaat in december 2010 in en heeft een looptijd van 13 jaar. Het zuidnet omvat de lijnen Neustadt – Landau – Karlsruhe, Neustadt – Winden – Wissembourg (Frankrijk), Winden – Bad Bergzabern, Wörth – Lauterbourg (F), Landau – Pirmasens en Hinterweidenthal – Bundenthal. De exploitatie van dit net start in december 2008 voor een periode van 15 jaar.
- De deelstaat *Niedersachsen* heeft de aanbesteding van de treindiensten Lüneburg – Hamburg en Tostedt – Hamburg gepubliceerd. Het contract heeft een looptijd van slechts drie jaar; de exploitatie moet in december

2007 starten. De vervoerder is verplicht het materieel te huren van de deelstaat Niedersachsen.

- De deelstaat *Bayern* heeft de aanbesteding van de treindienst München – Passau (191 km) gepubliceerd. Het contract met een looptijd van De treindienst moet eind 2009 van start gaan met nieuw en sneller materieel. De Bayerische Eisenbahn Gesellschaft die voor de deelstaat alle spoorcontracten beheert gaat er van uit dat de reistijd tussen beide eindpunten met een half uur bekort kan worden. Bovendien moet het aanbod tegen dezelfde subsidie met 25% worden uitgebreid. Begin 2007 wordt bekend wie de treindienst mag verzorgen.

Goederenvervoer

Duisburg

De Duisburger haven lijkt bezig te zijn aan een enorme groeisput, met name op het gebied van railverbindingen. De vier maal per week rijdende Hupac-shuttle wordt doorgetrokken naar Budapest; vanuit Rotterdam bestaan eveneens aansluiting op deze trein. De eind mei gestarte verbinding naar Antwerpen en Zeebrugge wordt reeds nu in frequentie verhoogd naar 4 retourritten per week; deze frequentieverhoging was noodzakelijk vanwege de grote belangstelling voor het vervoer. Tot slot werd het pakket railverbindingen uitgebreid met een trein Duisburg – Kopenhagen – Malmø, met aansluiting naar onder meer Oslo, Göteborg en Stockholm. Deze trein wordt gereden in opdracht van Kombiverkehr en rijdt vooreerst vijf maal per week.

De natte infrastructuur wordt eveneens uitgebreid. Schenker heeft aangekondigd een 40.000 m² grote overslagterminal te willen bouwen; de eerste 3.000 m² worden al in 2007 in gebruik genomen. Mocht het allemaal krap worden dan kan Schenker gebruik maken van een optie op een aangrenzend perceel van 23.000 m². De nieuwe terminal moet één van de belangrijkste overslagpunten tussen binnenvaart, weg- en railvervoer worden.

Kombiverkehr

Naast de bovengenoemde verbinding met Scandinavië startte Kombiverkehr op 8 september een directe verbinding tussen Lübeck en Novara. De trein rijdt over de Lötschberg-Simplon-route, wat een iets ruimer ladingsprofiel toestaat. In september reed de trein eens per week; in oktober is het aantal ritten opgevoerd naar drie per week.

Haven Hamburg

De capaciteitsuitbreiding van de havenspoorlijn naar de containerterminals aan de Euro- en Burchardkai loopt opnieuw vertraging op. De plannen voor de bouw van een nieuwe brug over de Süderelbe werden door de burgemeester van Hamburg afgeschoten. In plaats daarvan moet er nu een tunnel komen.

Rail4Chem (R4C)

Tussen R4C en DB Energie is al enkele jaren een juridische strijd gaande over energierekeningen uit het jaar 2002. R4C moest aan DB Energie een naheffing betalen nadat in een eerdere uitspraak van de rechtbank een aan R4C verleende korting onwettig was verklaard. R4C ging hiertegen in beroep en weigerde tot die tijd de rekening te betalen. Dat moet nu alsnog gebeuren, tenzij R4C in hoger beroep gaat.

Materieel

Dubbeldekkers

DB heeft bij Bombardier opnieuw een serie dubbeldeks-wagons besteld. Voor een bedrag van € 57 miljoen worden 42 stuks geleverd, waarvan 12 stuurstandrijtuigen. De wagons zijn bedoeld voor treindiensten in de deelstaat Hessen.

Wereldrecord

Het uit 1955 daterende snelheidsrecord voor locomotieven is op 2 september jongstleden eindelijk verbroken. De door Siemens gebouwde ÖBB-loc 1216 050 bereikte op de HSL Nürnberg – Ingolstadt eerst 344 km/h en in een tweede poging 357 km/h, waarmee het record 22 kilometer scherper werd gezet. Opmerkelijk is dat de lijn tijdens de proefnemingen gewoon open bleef. Eind september was de loc te bewonderen op de vakbeurs Innotrans in Berlijn.

Angel Trains

Angel Trains heeft haar vloot opnieuw uitgebreid. Tijdens Innotrans werd het afsluiten van drie leasecontracten bekend gemaakt. Voor Veolia-dochter NordWestBahn worden driedelige Talenten aangeschaft ten behoeve van het lijnenet rondom Dorsten. De Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) sloot een leasecontract voor vier driedelige Talenten; deze stellen worden vanaf 10 december ingezet tussen Berlin-Lichtenberg en Kostrzyn (Polen). Eurobahn (Keolis) sloot een contract voor de lease van één Talent-treinstel om voergroei op het net rond Bielefeld op te vangen. De Talenten-vloot van Angel Trains is daarmee gegroeid tot 70 exemplaren.

MRCE koopt Dispolok

Tijdens de vakbeurs Innotrans werd bekend gemaakt dat het in Amsterdam gevestigde leasebedrijf Mitsui Rail Capital Europe (MRCE) het leasebedrijf Dispolok van Siemens overneemt. Het lokkenpark van MRCE groeit hiermee tot ruim 150 diesel- en elocs. Bovendien sloot MRCE een contract met Siemens voor de levering van 50 nieuwe meersysteem-locs gedurende de komende drie jaar.

Nieuwe diesellocs

De Innotrans bood op het gebied van zware diesellocs twee premières. Vossloh toonde het prototype van haar nieuwe loc EURO4000. De zesassige locs hebben een vermogen van 3178kW. Nog tijdens de Innotrans bestelde Angel Trains een serie van 18 stuks. De locs worden in Valencia gebouwd. Naast de fraaie EURO4000 stond halfzusje RENFE serie 334, die met vier assen en 2502kW iets minder uit de kluiten gewassen is.

De tweede première was voor Voith, dat haar nieuwe loctype Maxima 40CC toonde. Ook dit is een zesassige loc met een vermogen van ongeveer 3.200kW. De bedoeling was om een duidelijk afwijkend en licht aggressief design te gebruiken, hetgeen beslist gelukt is. Mooi of lelijk, het uiterlijk is beslist apart. Voith wil het gamma locomotieven onder de familienaam "Gravita" verder uitbreiden met maar liefst vijf loctypen, variërend van de 2200kW sterke vierassige Gravita 20BB tot de tweeassige en 500 kW sterke Gravita 5B. De bedoeling is dat de Maxima 40CC een toelating in Duitsland en Nederland krijgt.

Als laatste toonde Bombardier haar nieuwe diesellocc uit de TRAXX-familie, de P160 DE. Deze diesel-elektrische loc is afgeleid van bestaande elektrisch aangedreven loc-typen zoals de serie 185 en heeft voor 75% dezelfde onderdelen als haar elektrische halfzusjes. De deelstaat Niedersachsen heeft 12 dieselloccs besteld voor de treindienst tussen Hamburg en Cuxhaven. Van de goederenvariant, F140DE, is reeds een serie van 10 locs aan lease-bedrijf CB Rail verkocht.

Ander Innotrans-nieuws

De vakbeurs Innotrans boekte opnieuw een record met 65.000 bezoekers uit 90 landen. Het buitenterrein en de ruimte tussen de hallen stonden wederom afgeladen met treinstellen, locomotieven en trams. Te zien waren onder meer:

- Treinstellen: SJ X60 (Bombardier), Velaro E (Siemens), RABe514 (Siemens), Acatus (PESA), GTW 2/8 voor Arriva (Stadler) en Protos voor connexion (Fahrzeugtechnik Dessau);
- Elektrische locomotieven: Bombardier E186 (Angel Trains Italië), Siemens 1216 050 (ÖBB) en Alstom Prima 6000;
- Diesellocomotieven: naast de genoemde exemplaren ook nog EMD Class 66 (ERS 6613), DB 363 159 (geheel gemoderniseerd) en de hybride Alstom-loc 203 701;
- Trams: Combino Supra (Budapest), Skoda 06T (Cagliari), PESA 121N, Alstom RegioCitadis DE (Kassel) en LeoLiners voor Halberstadt en Leipzig.

In meerdere hallen was zo ongeveer alles vertegenwoordigd wat maar enigzins in de buurt van de spoorwereld actief is, zodat twee dagen eigenlijk onvoldoende is om alles te zien.

Aanbesteding goederenwagens DB

DB heeft in het mededelingenblad van de EU de aanbesteding van de levering van diverse soorten goederenwagens aangekondigd. Het gaat om:

- 100 vierassige stortgoedwagens type Facns141;
- 100 vierassige stortgoedwagens type Falns;
- 300 kortgekoppelde eenheden schuifwandwagens type Himrrs-tt 326

Daarnaast bestaat het voornemen om 150 vierassige platte wagens met verstelbare rongen aan te schaffen.

Rent-a-Rail (RAR)

Rent-a-Rail Eisenbahn Service heeft opnieuw een bestelling geplaatst voor 150 containerdraagwagens, ditmaal van het type 150 Sggmrs 90'. De wagens zullen vanaf 2007 beschikbaar komen voor verhuur. De wagens worden in Slowakije en Roemenië gebouwd.

Infrastructuur

Schleswig-Holstein

De capaciteit van het trajectgedeelte *Niebuß – Westerland (Sylt)* zal worden uitgebreid door het verlengen van de dubbelsporige trajecten op deze lijn. Dat is een meevaller voor exploitant NOB, dat dit voorjaar te horen kreeg dat het feest niet door ging vanwege geldgebrek. De NOB heeft zelf het initiatief genomen om de financiering rond te krijgen; bovendien bleek het zelf uitvoeren van de werkzaamheden aanzienlijk goedkoper dan uitvoering door DB Netz. Voor Nederland zou een dergelijk model wellicht ook interessant kunnen zijn.

Eind augustus werd bovendien het startschot gegeven voor de elektrificatie van de 85 kilometer lange verbinding Hamburg – Lübeck – Travemünde. Eind 2008 moet het project gereed zijn.

Mecklenburg-Vorpommern

Het station van Graal-Müritz krijgt een tweede perron. Op zich niet vermeldenswaardig, ware het niet dat dit het eerste kunststof-perron ter wereld moet zijn. Om de voordelen van het bouwsysteem te demonstreren werd het gehele perron binnen 24 uur aangelegd. De vraag is wat een dergelijke snelle bouw voor zin heeft als de procedures voor besluitvorming over en bediening van het station jaren in beslag nemen.

Thüringen

De vernieuwing van het station van Erfurt vordert langzaam maar gestaag. De vanuit het westen naar het station voerende sporen zijn begin september aangesloten op de nieuwe en hogere perronsporen. De nieuwe sporen werden tevens opgenomen in de computerbeveiliging. Door het aan-

passen van de sporensituatie is het mogelijk om de volgende fasen in het project Erfurt Hbf ter hand te nemen, namelijk het middendeel van het station.

Berlin/Brandenburg

In de omgeving van Brandenburg ontstaat in de periode tot 2011 het nieuwe vliegveld Berlin Brandenburg International. Bondsminister Tiefensee sloot met DB een contract voor de aansluiting van het nieuwe vliegveld op het spoorwagennet. De nieuwe lijn verbindt het vliegveld met de Berliner Außenring en de Görlitzer Bahn. Naast de terminal van het vliegveld vrijt een zessporig station, waarvan twee sporen voor de S-Bahn bedoeld zijn. Doorgaande IC(E)-treinen zullen in de toekomst langs het vliegveld worden geleid; tevens hebben de regionale overheden moeten beloven gedurende 20 jaar zoveel treinen langs het vliegveld te laten rijden dat de infrastructuur kostendekkend kan worden geëxploiteerd. Als de aansluiting niet gelijktijdig met de opening van het vliegveld gereed is moet DB een boete betalen.

Sachsen

De deelstaat Sachsen wil een derde grensoverschrijdende spoorverbinding naar Tsjechië gerealiseerd zien. Samen met de regio Ústí nad Labem en het Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) pleit men voor de aanleg van het traject Sebnitz – Dolní Poustevna (Niedereinsiedel). Naast de heraanleg van 600 meter spoor op de staatsgrens moeten de bestaande sporen worden opgeknapt. Als de financiering van de circa € 6 miljoen kostende maatregelen rond komt zouden de eerste treinen tussen Bad Schandau en Sebnitz eind 2007 kunnen gaan rijden. Men rekent op een toename van het vervoer tot 1.000 reizigers per dag.

Nordrhein-Westfalen

In Aachen is het gerenoveerde Hauptbahnhof heropend. Sinds mei 2005 is voor meer dan € 20 miljoen verspijkerd, waarvan meer dan de helft voor de renovatie van het onder monumentenzorg vallende stationsgebouw. De ruimten in het station werden gemoderniseerd, evenals de perrons.

Een 36-jarige DB-medewerker is door de politie opgepakt wegens de diefstal van rails. In totaal is op die manier 40 ton spoorstaaf verdwenen. Een krachtpatser was de man echter niet; door illegale opdrachten aan schroothandelaren haalden deze de rails zelf op bij het rangeerstation van Oberhausen. De opbrengst, zo'n € 7.000, werd bij de man teruggevonden.

Rheinland-Pfalz

Bij Cochem aan de Moezel wordt naast de 127 jaar oude Kaiser-Wilhelm-Tunnel een nieuwe, 4,2 kilometer lange enkelsporige tunnel aangelegd. De bouw moet in 2008 starten en in 2012 gereed zijn. Aansluitend wordt de bestaande tunnel gerenoveerd, waarbij het dubbelspoor tot enkelspoor wordt teruggebracht. In 2015 moet alles gereed zijn.

Te koop

DB Netz AG heeft de volgende spoorlijnen te koop aangeboden:

- Menden – Herner (6,7 kilometer, ex KBS 352): op deze lijn vindt nog tot eind 2006 incidenteel goederenvervoer naar de legerkazerne in Herner plaats. De kazerne sluit begin 2007;
- Baal – Ratheim (7,5 kilometer, ex KBS 457): deze geëlektrificeerde lijn wordt nog door twee tot vier goederentreinen per week bereden. De kosten voor instandhouding zijn echter meer dan 100 maal hoger dan de inkomsten uit de gebruiksvergoeding.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

In dienst gesteld werden de eerste twee Transillien-locs: 27303 en 27304. Beide locs reden tot half september opleidingsritten tussen Paris Montpernasse en Mantes la Jolie en zouden daarna in de normale dienst verschijnen. De 27301 en 27302 zijn nog beschikbaar voor testritten en daarom nog niet officieel overgedragen. De aflevering is gevorderd tot 27308. De serie 37000 telt reeds 57 van de 60 exemplaren.

Sinds de laatste opgave werden afgevoerd: 8619, 8621, 9283, 9336, 9626, 9630, 9634, 9635, 9636, 16721, 25118, 25123, 25153 en 25220. De 25180 werd 25258 en de 36057 werd 36357. Voor wat betreft de 9200 gaat het gerucht dat zij het komende afgevoerd gaan worden in een tempo á la de 6500. 27300-en gaan namelijk 8100-en vervangen tussen Montpernasse en Le Mans en samen met elders vervangen 7200-en kunnen zij de omloop van de 9200-en vanuit Austerlitz overnemen.

Op 11 oktober gebeurde een verschrikkelijk ongeval bij Zoufftgen in het noordoosten van Frankrijk, vlakbij de Luxemburgse grens. Een TER uit Luxemburg, gereden door CFL-dubbeldeksstel 2207 (gelijk aan de TER 2N NG serie Z 24500 van de SNCF) botste frontaal op een goederentrein met de 37007. Vanwege werkzaamheden reden beide treinen op hetzelfde spoor en doordat zij elkaar precies in een onoverzichtelijke bocht tegenkwamen, konden de machinisten nauwelijks meer snelheid minderen. Naast de beide machinisten kwamen verschillende reizigers om het leven. De dubbeldekker, de eloc en verschillende goederenwagens werden vernield.

Diesellocomotieven

Na de eerste 75000 (inmiddels zijn zes locs van deze serie afgeleverd) werd onverwacht snel ook de eerste 60000 afgeleverd. Deze vierassige grote rangeerlocs, waarvan er in eerste instantie 150 besteld zijn, moeten de laatste 63000-en en de 63500-en bij FRET gaan vervangen. Over de 60000 kan gezegd worden dat het eens wat anders is dan de standaard MaK/Vossloh loctypes die zich als onkruid over Europa verspreiden, maar fraai is anders... De eerste twee locs begonnen meteen met testritten tussen Amange en Mohon in de regio Champagne-Ardenne.

Sinds de laatste opgave werden afgevoerd: 63583, 63684, 63921, 64036 (verkocht aan VFLI), 66122, 66156 en 67323 (!).

Geremotoriseerd en vernummerd werden: 66195 in 69195, 66213 in 69213, 66239 in 69239, 66248 in 69248, 66258 in 69258, 66412 in 69412, 66426 in 69426, 66472 in 69472, 66476 in 69476 en 66491 in 69491.

Treinstellen

Sinds de laatste opgave werden afgevoerd: X 4325, X 4328, X 4337, X 4409, X 4411 en X 4416.

SLOWAKIJE

LTE Slovakia

De private spoorwegonderneming LTE Slovakia heeft drie diesellocs gekocht van het type T448. De locs worden overgenomen van het bedrijf ZOS Zvolen, een geprivatiseerde werkplaats van de voormalige Slowaakse staatsspoorwegen in Zvolen. De drie locomotieven krijgen een grote opknappbeurt en worden aan LTE in het begin van oktober geleverd. De huidige nummers zijn: T448.0883 (bouwjaar 1985, productienr. 14161), T448.0711 (bouwjaar 1982, productienr. 11764) and T448.0541 (bouwjaar 1976, productienr. 9553). Locomotieven met de serieaanduiding T448 zijn van hetzelfde type als de diesellocs serie 740, die bij CD, ZSSK en

andere spoorwegmaatschappijen in Slowakije en Tsjechie. De aanduiding T448 geeft echter aan dat de locs vermoedelijk afkomstig zijn van een bedrijf met een eigen raccordement.

LTE Slovakia is een dochter van de Oostenrijkse private vervoerder LTE. LTE Slovakia reed de eerste eigen treindiensten in Slowakije in het voorjaar van 2004. LTE en LTE Slovakia maken deel uit van de European Bulls alliantie.

VERENIGDE STATEN

GE Transportation liet weten 17 maanden na de eerste ES (Evolution Serie DE-locs) nu 1000 gebouwd te hebben. Dit is een nieuwe generatie diesellocs van 4000 PK.

BNSF nam er al 750 (!) af. Men wil in 2006 800 diesellocs fabriceren waarvan 750 ES.

Dezelfde BNSF heeft een beroep gedaan op spoorwegfans om mee te helpen haar 32000 km. lange net tegen terroristen te beveiligen via telefonische meldingen..

Iowa City heeft 2 Chinese QJ-stoomlocs gekocht. Ze zouden al vanuit Rock Island gereden hebben. Als het een succes is komen er nog 3. Ze worden in China nagezien. Tevens worden er bepaalde voorzieningen aangebracht. Wel een goed idee want ze hebben tot recent nog goed dienst gedaan.

ZUID-AFRIKA

De Zuid-Afrikaanse Spoorwegen helpen het spoorwegtoerisme om zeep. In 2006 geen chartertreinen. In 2005 vielen ze al ten dele uit. De diverse reisbureaus zitten met de brokken omdat al veel was geboekt. Reden? Men zegt "loks tekort". Er zijn 60 machines aan het buitenland verhuurd, onder andere 35 aan Zimbabwe waar overigens al wekelang geen stomer meer rijdt vanwege een kolengebrek. (inefficiency bij de eigen mijnen).

ZWITSERLAND

Op het zuidelijke lijngedeelte van de nieuwe basistunnel is de **Lötschbergbahn** sinds juni gestart met testritten over een afstand van 10 kilometer vanuit het zuidelijke portaal bij Raron. Inmiddels heeft een testtrein, gereden door een Re 460 van de SBB en een Re 465 van de BLS, op 3 oktober 2006, een snelheid van 230 km per uur behaald. In december 2006 wil men proefrijden met 280 km per uur. Vanaf december komt de hele tunnel voor elektrische exploitatie beschikbaar. Met de nieuwe dienstreling, ingaande december 2007, zal over het bergtraject een uurdienst met Regio-Expresstreinen Spiez – Brig worden aangeboden. Vanwege capaciteitsproblemen bij Zollikofen in het Aaredal kan de IC-urddienst niet in Frütigen stoppen. Er dient hier een derde spoor te worden aangelegd. Ter compensatie zal een aantal RE treinen vanuit Spiez naar Bern doorrijden. Deze treinen zullen worden gereden door nieuwe treinstellen RABe 525 101 – 113, die door consortium Alstom/Bombardier in Ville-neuve worden gebouwd. De aflevering begint vanaf lente 2008, zodat in het begin met locomotief gereden pendeltreinen zullen worden ingezet. Het goederenvervoer is een on-eindige successtory. Het volume blijft alsmat stijgen.

Door fusies tussen particuliere maatschappijen loopt het aantal maatschappijen gestaag terug. Alleen door de toelating van diverse maatschappijen, die van de bestaande infrastructuur gebruikmaken neemt het aantal ondernemingen toe. Een van hen is **Rail Traction Services** (RTS) Zwitserland AG. Ze houdt zich uitsluitend bezig met het goederenvervoer. Ze wil gaan rijden met drie verschillende loktypen. De ES 64 F4 (Zwitserland, Duitsland en Italië), de F 140

AC2 (185.2 Zwitserland Duitsland) en de F 140 MS (Zwitserland Italië).

Het vorige maand gememoreerde toekomstplan Offensive 2012 van de **Rhätische Bahn** heeft zonder deze, helaas drastische, maatregelen een dreigend tekort van plm. 100 miljoen Zw.Fr. Om de capaciteit van de hoofdwerkplaats in Landquart beter te benutten zullen meer opdrachten van en voor derden worden uitgevoerd. Groei is vooral voorzien in het personenvervoer, terwijl daarnaast in het goederenvervoer wordt getracht een lichte groei te realiseren. Op de Berninalijn kwam de ombouw van de halte Surovas, met verlengd kruisingsspoor, gereed. Door het intensievere gebruik van het materieel had vooral de Berninalijn te kampen met asbreuken en defecten. Hierdoor werd de zomerse sneltrein 1642 gereden met een gele en rode motorwagen ABe 4/4 1. De eerste met vouwbalgen voorziene twee-assige uitzichtwagens kwamen op de Berninabahn in dienst.

Behalve de cargolocs van de **Schweizerische Bundesbahnen** heeft een FLIRT, de RABe 521 011, eveneens de weg naar de lage landen gevonden. Het treinstel van de S-Bahn rondom Basel is uitgerust met 15 en 25 KV, reed begin oktober op het oostelijke deel van de Betuwelijn een aantal proefritten. Van de SNCF is per 28 augustus 2006 locomotief 5 25 550 gehuurd, die met drie SBB rijkstypen Bpm 51 een extra spitstrein, van maandag tot en met vrijdag, rijdt vanwege het grote aanbod van reizigers tussen La Plaine en Genève. Het traject St. Fiden – Engwil, door de zogenaamde Galgentobel, zal van een tweede spoor worden voorzien. Dit vanwege de aansluiting van de lijn St. Gallen – St. Margarethen op het hogesnelheidsnet. Behalve de exploitatie van treinen, vaart de SBB ook, namelijk op het Bodensee. Deze Schweizerische Bodensee Schiffahrt (SBS) zal geprivatiseerd worden en hiervoor hebben zich vier gegadigden gemeld. De verkoop zal voor het einde van het jaar zijn beslag krijgen. De SBB werd in de zomermaanden geconfronteerd met een hoog aantal ongevallen. Hierbij was alleen (veel) materiële schade te betreuren.

De successtory van de firma **Stadler** uit Bussnang kent nog steeds geen grenzen. De bestellingen voor nieuwe FLIRT en GTW treinstellen blijven maar binnenstromen. De FLIRT treinstellen worden inmiddels in drie spanningsoorten geleverd. 3V gelijkspanning en 15V resp. 25V wisselspanning, terwijl de GTW zowel in een elektrische danwel in een dieselluitvoering wordt afgeleverd. De FLIRT's zijn dan te zien in Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Algerije, Italië, Polen en Finland. De GTW treinstellen rijden in Zwitserland, Italië, Griekenland, Slowakije en in Nederland bij Arriva (43 treinstellen) op de diesellijnen in het noorden en bij Veolia Transport (16 treinstellen) voor de Maaslijn (Venlo - Nijmegen).

Tijdens het hoogwater van eind juli 2006 ontspoorde NINA treinstel RABe 527 511 van **Transport de Martigny et Régions** tussen Bovernier en Martigny-Croix. Het reed de regionale trein 130. Na de Borgeaudtunnel, kort voor Bovernier bemerkte de machinist dat het baanlichaam was weggespoeld en voerde een noodremming uit, vluchtte de cabine uit en waarschuwde de reizigers. Er raakte niemand gewond. Na een modderlawine had het opgestuwde water van de Durnandbergbeek buiten zijn oevers laten treden. Het duurde een week voordat de ontspoorde RABe 527511, met behulp van de SBB ongevallentrein uit Brig, weer op rails stond. Het traject moest over een lengte van vierhonderd meter volledig worden vernieuwd.

De **Transports Publics Fribourgeois** hebben per eind augustus in opdracht van de SBB het houtvervoer weer ter hand genomen. SBB Cargo had dit per eind mei beëindigd, zonder met de vervoersklanten tot een overgangsregeling te komen. De protesten, zelfs van politici hebben tot dit succes geleid. Op enkele stations vindt weer houtvervoer plaats.

Bij de **Transports Régionaux Neuchâtelois** heeft men een nieuw kleurenschema ingevoerd. Het kleurenschema ziet er als volgt uit: Onderkant rijtuigbak oranje band, hierboven een gele bies, romdom de ramen een donkergrijze band. De rest is wit. Sommige rijtuigtypes hebben een rode toegangsdeur, andere alleen een rode band boven de deuren. Men heeft geen markeringen voor slechtzienden aangebracht.

De **Zentralbahn** heeft het eerste exemplaar van drie gelede stuurstandrijtuigen ontvangen. De ABt 941 verliet de firma Stadler omstreeks half juli. Ze werd door de diesellok HGM 104 001 van Interlaken Ost naar Meiringen overgebracht. Ze zullen gaan rijden op lijn naar Engelberg, maar dit kan eerst na het gereedkomen van het tunnelgedeelte bij Grafenort. Vooralsnog zullen ze op de daltrajecten worden ingezet.

KALENDER

De eerste kalender alweer, **Faszination der Eisenbahn**, van **Transpress**, 2007, begint met een voorplaat van een prachtig drijfwerk. Verder is de kalender nogal fotografisch artistiek met diverse thema's zoals Im Selketal, Lok-Pflege, Talfahrt, Insel-Bahn, Einzelstück (Tsjechische Pacific), Leerfahrt (Polen), Alte Preusz (stoom), Shuttle-Verkehr, Plan-Dampf, Taxe-Stand (Ferkeltax). Beslist geen documentaire fotografie, maar weer eens wat anders. 44 bij 34,5 cm., 19,95 euro.

ENQUÊTE

Enquête Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Problemen met het Openbaar Vervoer is voor veel OV-reizigers een ergernis en voor veel automobilisten een reden om geen gebruik te maken van het Openbaar Vervoer. Vanuit de TU Delft, Universiteit Utrecht en Siemens Nederland wordt daarom een afstudeeronderzoek verricht naar de voorwaarden voor nieuwe vormen van Openbaar Vervoer, zodat automobilisten worden bewogen wel gebruik te maken van deze Hoogwaardige vorm van Openbaar Vervoer. In dit onderzoek staat de mening van auto- en OV-reizigers centraal en worden via een webenquête de voorkeuren in kaart gebracht. Wanneer u deze webenquête invult maakt u kans op enkele mooie prijzen. De webenquête is te vinden op Internet via: <http://mobkeuze.mijnenuquete.nl>

Michel van Gelder
Joost Scholten

TU Delft
Universiteit Utrecht

(Deze enquête valt buiten de verantwoording van de redactie HOV-RN)

Herhaalde oproep: Ik ben op zoek naar "de Pantograaf" van september 1967, blad voor het personeel van de hoofdwerkplaats de NV Nederlandse Spoorwegen te Haarlem. Ik stond daar toen in als 4 jarig meisje samen met mijn vader op een foto, helaas ben ik dit kwijtgeraakt en ik zou het graag weer in mijn bezit willen hebben. Reacties gaarne via de redactie.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

Materieeltekort

Medio september nam het materieeltekort bij NSR steeds grotere vormen aan. Met de herfstperiode nog in aantocht, lag het dagelijkse tekort soms al rond de 85 bakken. Tevens houdt de reizigersgroei onverminderd aan, zodat de problemen nijpender worden. Het is duidelijk zichtbaar dat steeds meer reizigers met de trein reizen, zowel in de spitsuren als daarbuiten. Binnen NSR en NedTrain wordt koortsachtig gewerkt aan oplossingen voor de korte en lange termijn. Voor de korte termijn werden extra mensen in de onderhoudsbedrijven aan het werk geroepen om de achterstanden weg te werken; voor de lange termijn lijkt de overname van 100 voormalige InterRegio-rijtuigen van DB zo goed als zeker.

Naast de mogelijke aankoop van nieuw of tweedehands materieel wordt gestudeerd op de inzet van DM '90 onder de draad. Het betreft hier zowel stellen die door Arriva worden afgestoten met de komst van de GTW's, als Buffels die mogelijk in december vrijkomen als Veolia met ander materieel de Maaslijn gaat rijden. Veolia en NS onderhandelen nog over de huur van DM '90 voor circa een jaar, maar de mogelijkheid bestaat dat Veolia met Wadlopers op de Maaslijn gaat rijden.

Het materieelbeleid van NSR is de laatste jaren niet erg toekomstgericht geweest. Wie de bewegingen van de conjunctuur enigszins kent en de daarmee samenhangende toe- en afname van de reizigersaantallen, zou bijvoorbeeld niet circa 80 bakken Plan V naar de sloper gestuurd hebben terwijl het nieuwe Sprinter-materieel eerst in 2008 instroomt. Wanneer de groei van het aantal reizigers afvlakt, zijn de rekenmeesters van NS er als de kippen bij om schijnbaar overmatig materieel te laten slopen. Bij aantrekkende groei is vervolgens het bedrijf in de problemen, omdat het qua materieel (en ook qua personeel!) geen vet op de botten heeft. Ook dan schiet men door: voor veel geld wordt materieel gekocht, wat instroomt als de ergste problemen achter de rug zijn.

Wat ook opvallend is, is de verhoudingsgewijs zeer lange levertijd van het nieuwe Sprintermaterieel. Het duurt ruim twee jaar eer het eerste treinstel geleverd zal worden, hetgeen vandaag de dag erg lang is. Een fabrikant als Stadler kan tegenwoordig binnen een jaar treinstellen leveren. Hopelijk heeft de directie van NSR van de gelegenheid gebruik gemaakt om het in Nederland verblijvende FLIRT-treinstel (zie HSL-Zuid) eens met eigen ogen te aanschouwen. Ondanks de belofte in 1996 dat de mDDM-motorrijtuigen de laatste zelf ontwikkelde materieelsoort vormden, blijft NS eigenwijs en bestelt steevast 'toonbankmaterieel' waaraan zo veel gewijzigd is dat het misschien nog wel enigszins lijkt op confectie, maar feitelijk een maatpak is. De bijbehorende langere levertijd en de onvermijdelijk optredende kinderziekten worden op De Klant afgewenteld, die de komende jaren meer in het uitgewoonde mat '64 (de bruine randen op de ramen van Plan T zijn inmiddels niet meer weg te wassen) zal zitten dan hem lief is.

Het is hier al eerder gezegd: als NS serieus werk zou willen maken van een snelle uitbreiding van het aantal zitplaatsen op korte termijn, had ze al maanden geleden de bestelling voor TRAXX-locomotieven bij Bombardier uitge-

breid en – desnoods via een leasemaatschappij – dubbeldeksrijtuigen van het DB-type aangeschaft. Die zijn immers snel leverbaar en kennen weinig kinderziekten. Wanneer bovendien een onderhoudscontract afgesloten zou worden met een externe firma, verdwijnt het nieuwe materieel niet in het zwarte gat dat het overbelaste NedTrain inmiddels is.

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 16-10					
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	botsschade

- Op 19-10 en van 21- tot en met 23-10 wordt een VIRM-stam gebruikt voor opnames voor de film 'Moondog'. Op en rond Amersfoort en Amersfoort Vathorst zal worden gefilmd.
- De op blz. 288 genoemde, geannuleerde overbrenging van de 380 8128 en 380 8409 naar Görlitz gaat binnenkort alsnog plaatsvinden. Door alle administratieve beren op de weg heeft NS besloten de beide bakken per schip naar de Bombardier-vestiging te laten vervoeren. Na de 'Railklipper' is dit de tweede keer dat VIRM-materieel zich te water waagt!

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
		2992	21-09
		2993	10-10

- Als laatste SGMm werd op 18-09 de 2979 in de Watergraafsmeer binnengenomen voor inbouw van GSM-R-apparatuur.
- Op 16-09 bracht een delegatie van Bombardier Randers een bezoek aan het onderhoudsbedrijf Leidschendam om zich te laten voorlichten over de ins en outs van de SGM-tweewagenstellen.
- Vanaf 16-10 wordt met een SGM-tweewagenstel wegleerinstructie gegeven aan machinisten van de standplaats Amersfoort. Op 16-, 18-, 20-, 30-10, 01-, 03-, 06-, 08-, 10-, 13-, 15-, 17-, 20-, 22-, 24-, 27-, 29-11 en 01-, 04-, 06- en 08-12 wordt met het tweetje gereden. Tijdens de ritten worden Uitgeest, Amsterdam, Haarlem, Zandvoort, Haarlem Goedereen, de Watergraafsmeer, Amsterdam Arena, Rotterdam (via Breukelen en via de Oude Lijn), de Binckhorst, Den Haag HS en Den Haag C. De ritten gingen op 16-10 van start met de 2024, die na terugkomst in Amersfoort prompt werd afgekeurd door de storingsmonteur vanwege een uitgevallen tractie-installatie.
- Nadat de op de Dijkgracht geparkeerde Plan V's daar vertrokken waren, werden begin oktober ook de tijdelijk terzijde gestelde Sprinters weggehaald. De 2005 en 2007 en 2009 moesten voor onderhoud naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam; de 2008 en 2012 kwamen voor een reinigingsbeurt naar de Watergraafsmeer en van daaruit weer in dienst.
- Op 09-10 ging de inzet van SGMm in de treinserie 8800 van start. Op de eerste dag werden (onder andere) de 2972, 2982 en 2964 gezien. Complicerend was de nog immer voortdurende snelheidsbeperking (zie blz. 257) tussen Alphen en Woerden, waardoor 18823 en 18827 werden opgeheven. Tot 06-10 kon het vrijkomende mat '64 moeiteloos

worden gebruikt om de serie 8800 te versterken, maar dat gaat sedert 09-10 niet meer. Op het zitplaatsenaantal heeft dat overigens geen negatieve invloed: twee SGMm-en hebben nagenoeg evenveel zitplaatsen als vier Plan V's. Op het qua ligging beruchte baanvak Alphen – Woerden rijden de Sprinters duidelijk beter dan mat '64, maar ze gaan desondanks behoorlijk tekeer: op bepaalde stukken zijn de zijdelingse bewegingen van (vooral) de voorlopende bak zeer duidelijk merkbaar.

- SGMm 2954 blijkt rond te rijden met een kopwand-schuifdeur van het oude, bruine type. De deur, van een type dat met het verdwijnen van de laatste 2800 niet meer courant is, bevindt zich in de AB-bak.

ICK

- Aan stam 5428 werden in het weekeinde van 23-09 metingen verricht door NedTrain Consulting.

- In de week van 18-09 kwam een ICK-compositie op de baan bestaande uit BAB 5424 en de B+BD-stammetjes 5359 en 5356. Ingeklemd tussen de 1743 en 1857 reed de wel erg kleine set enkele dagen in de 1900 en 2500, was in de avond van 22-09 niet in het onderhoudsbedrijf Leidschendam welkom hoewel hij daar zou moeten worden opgesteld. De stam verbleef tot 25-09 te Den Haag HS en kwam die dag naar de Binckhorst. In de nacht van 26- op 27-09 sleepte de 1857 alle op Den Haag HS verblijvende rijtuigen en locs naar Eindhoven. De sleep bestond uit de 1857, 5415, 1743, 5424, 5359, 5356, 1740 en 1748. In Eindhoven werd het geheel uit elkaar gehaald en opnieuw samengesteld tot 1748 + 5356 + 5359 + 5424 + 5415 + 1857. Deze stam werd vanaf 27-09 ingezet in de serie 3500 (3516/3527/3544/3555/3560/3571), als vervanging van vier ICM-III-en.

- De aangekondigde verlenging van de ICK-stammen van de treinseries 1900 en 2500 per 09-10 was voor het weekeinde van 07-10 gepland, maar ging op het allerlaatste moment niet door toen (op vrijdagmiddag 06-10!) vermoed werd dat de perrons in Dordrecht door de plaatsing van de stopplaatsborden niet lang genoeg zouden zijn voor twaalf bakken en een loc. Dat bleek niet het geval te zijn; vanaf 11-10 werd gestart met het verlengen van de ICK-composities.

Mat '64

- Nadat de 441, 443 en 444 op 12-09 in Haarlem arriveerden, werden ze op 16-09 weer teruggestuurd naar het Amsterdamse en in de Watergraafsmeer gestald, kennelijk vanwege ruimtegebrek in Haarlem. Twee dagen later was de 441 alsnog welkom in Haarlem, maar hij mocht pas op 22-09 in het revisiebedrijf binnenkomen. De 443 en 444 kwamen naderhand ook naar Haarlem en werden formeel door het revisiebedrijf opgenomen, maar bleven vooralsnog staan op spoor 125 in de Haarlemse sporendriehoek.

- Ook de 474, die op 17-10 in Haarlem arriveerde, bleef vooralsnog op Haarlem station staan.

SM '90

- Op 27-09 sleepte loc 6407 *Railhopper* 2109 van het onderhoudsbedrijf Onnen, waar alle SM '90-treinstellen na hun buitendienststelling gestald zijn, naar Amersfoort. Daar werd het treinstel tijdelijk op de Vlasackers geplaatst ten behoeve van een grote rampenoefening in Utrecht op 18-10. Het stel werd die dag van Amersfoort naar Utrecht gesleept en op spoor 19 geplaatst. Als 'schuttrein' op spoor 18 diende VIRM 8651, die om 16.00 uur uit Nijmegen werd overgebracht. Als vervanging werd gebruik gemaakt van de royale reserve aan ICM. De drietjes 4069, 4071, 4024 en 4074 werden ingezet in de slag 2050 en 2063.

ICM

- Na een verblijf van anderhalf jaar in het revisiebedrijf Haarlem maakte de gerenoveerde 4011 op 08-10 zijn eerste proefrit. Vanuit het revisiebedrijf ging het stel via 's-Hertogenbosch naar Tilburg. Het fraai geschilderde treinstel kwam na een slagje naar 's-Hertogenbosch terug naar Haarlem. Op 09-10 vertrok het treinstel naar het onderhoudsbedrijf Onnen. Opvallend is dat de 4011 de voor de eerste ICM-1-treinstellen (en de sBk 4026) kenmerkende witte behuizing van de front- en sluitseinen behouden heeft. Ook is de beschildering van de AB niet aangepast aan ICRm. Daar is de eerste-klassestreep in het geel in de (iets vergrote) blauwe baan geschilderd. Bij de 4011 is dat niet het geval. Zoals dat ook bij de nieuwe Sprinters het geval is, zijn de treinstelnummers in het wit op de hoeken van de koppen aangebracht. In tegenstelling tot het SGMm-materieel krijgt de serie ICM-1 geen choppergestuurde tractie-installatie. In de cabine worden bij de renovatie twee stopcontacten op de stuurtafel gemonteerd. Ook verbeterd daar de leesverlichting, worden de klaprampen vastgezet, maken enkele schakelaars plaats voor beter bedienbare exemplaren en wordt de rijderzitting comfortabeler. De cabinedeuren krijgen DOM- in plaats van vierkantsloten. De afsluiting van de doorloopkop middels een plaat polyester is niet gekozen uit kostenoverwegingen, maar vanwege het feit dat een stalen plaat de gewichtsverdeling van het stel op negatieve wijze zou beïnvloeden. De klimaatbeheersing kan voortaan ook in de onbediende cabine ingeschakeld blijven. De conducteurafdeling krijgt eveneens klimaatbeheersing, die maximaal twee graden warmer of kouder ingesteld kan worden dan het klimaat in de reizigersafdelingen.

- De 4011 keerde op 11-10 vanuit Onnen terug naar Haarlem en ging op 14-10 op weg naar Venlo, van waaruit het stel naar de klimaatkamer in Wenen vervoerd had moeten worden. Door de uitblijvende toestemming van het Eisenbahn Bundesamt (EBA) ging dit voorlopig niet door. In principe zou het stel circa vier weken in Wenen moeten blijven. Voor medio december staat de perspresentatie gepland.

- Tijdens de 'Dutch Design Week' die vanaf 21-10 in Eindhoven gehouden werd, presenteert NSR het nieuwe ICM-interieur. Daarbij wordt waarschijnlijk gebruikt gemaakt van een mock-up, want de 4011 zou aanvankelijk dan nog niet terug zijn uit Wenen.

- De tweede te verbouwen ICM, de 4012, werd op 13-10 naar het revisiebedrijf Tilburg overgebracht nadat in Haarlem de doorloopkoppen waren uitgebouwd. In Tilburg worden de sBk- en mBDk-bakken gewogen, waarna de 4012 nog gebruikt zal worden voor remproefritten. Daarna keert het stel terug naar Haarlem en gaat in revisie.

Series 1700 & 1800

- In de nacht van 15- op 16-09 werd de 1828 in Tilburg in het werkplaatssternet geplaatst en abusievelijk naar Leidschendam gezonden, waar hij met enige verbazing ontvangen werd. Hij kwam daar evenwel goed van pas om gebruikt te worden tijdens een wedstrijd locomotieftrekken die door de 75-jarige NVBS en NedTrain was georganiseerd. De met een reclamebord uitgeruste loc werd, afgaande op het aantal camera's, na de 1637/1837 waarschijnlijk de meest gefotografeerde 1800. Omdat de loc niet met de stroomafnemers tegen de draad stond, werkte *Tracking & Tracing* niet. Ruim anderhalve week was de men de loc kwijt.

DDM/DD-AR

- De 'mini-DDM' bestaande uit loc 1842, 6613, 6816, 6903 en 6618, (blz. 327) stond in de week van 11-09 grotendeels op reserve, maar werd op 15-09 gebruikt om de slag 20730 (vervangend als 320730) en 21637 in plaats van

ICM te rijden. Op 17-09 kwam de loc vanuit de Watergraafsmeer op de baan in de dienst van een 1700 voor de 143 en 142 naar Bentheim en terug. Drie dagen later liep de kleine stam in het onderhoudsbedrijf Amsterdam uit.

■ In het revisiebedrijf Tilburg is een tweede revisielijn voor DDM-1 opgestart. Als eerste kwamen de 5901 en 5902 binnen. De DDM-rijtuigen uit de IC-dienst zullen bij hun revisie tevens worden teruggebouwd naar 'normale' Bv-rijtuigen en (dus) ook vernummerd (moeten) worden, in dit geval naar 6801 en 6802. Tevens moeten de bijbehorende UIC-nummers weer teruggewijzigd worden van 26-37 501 en 502 in 26-37 401 en 402. Als de Intercity-Bv's gereed zijn, gaat Tilburg verder met het geven van LT1-beurten aan gewone DDM-rijtuigen.

■ Op het terrein van het onderhoudsbedrijf Leidschendam botsten op 26-09 SGMm 2961 en mDDM 7812 tijdens rangeren op elkaar, waarbij enige schade ontstond. De 2961 kwam op 14-10 op eigen kracht van Leidschendam naar de het revisiebedrijf Haarlem. De 7812 kwam op 15-10 naar de Amsterdamse Dijkgracht, waarna de beschadigde mABk 390 7715 's avonds solo naar Haarlem kwam. Op 'de Dijk' bleven ABv 380 7566, Bv 280 7286 en Bvk 270 7021 achter. De 390 7715 bleef voorlopig op station Haarlem staan, toevallig naast de 2961! Beide kwamen op 19-10 in het rb aan.

Rangeerlocomotieven

■ Loc 702 werd op 20-09 gebruikt om locomotor 222 van de Westhaven naar de Watergraafsmeer te slepen. De 222 is eigendom van de Haarlemse HIJSM en wordt gehuurd door de firma Cargill. Het locje moest voor onderhoud en herstel van enkele kleine defecten naar de Meer komen.

■ De 707 werd na herstel van botsschade op 09-10 door het revisiebedrijf Tilburg afgeleverd en achter loc 6429 naar de Haagse Binckhorst gesleept, waar met ingang van 09-10 weer een rangeerloc nodig is. De composities met twaalf rijtuigen ICK staan in de Binckhorst op sporen die gedeeltelijk niet-geëlektrificeerd zijn. Volgens planning wordt de rangeerloc zowel 's nachts als overdag benut voor het overbrengen van rijtuigen Den Haag C – Binckhorst v.v.

DM '90

■ De op 09-09 bij een overwegbotsing beschadigde 3429 (blz. 327) werd op 25-09 door een Plan T van Venlo naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept.

■ Eind september werden op het inmiddels van detectieproefritten bekende traject Driebergen-Zeist – Maarn v.v. testritten gereden met twee (Syntus-) Buffels. Met het oog op de mogelijke inzet van DM '90 dat vrijkomt van Arriva en de Maaslijn (zie elders) op niet van assentellers voorziene baanvakken wil NSR weten of dat zonder aanpassingen aan materieel en/of baan mogelijk is.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie/ombouw BDs			
<i>binnengenomen</i>		<i>wordt</i>	<i>afgeleverd</i>
20-70 245 (3)	11-07	82-77 024	
20-70 219	09-09	82-77 023	
20-70 210	26-09	82-77 026	
DDM-1 LTO			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
26-37 112 (6912)	25-09	26-37 433 (6833)	20-09
26-37 624 (6624)	02-10	26-37 434 (6834)	11-10
		26-37 625 (6625)	17-10
VIRM LT1			
<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	Plan V revisie R6	
9401	06-10	8615	19-09
		9402	06-10
		8624	18-10
ICMm revisie			
<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>
		960	20-09
		963	02-10
Plan V revisie R7			
<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>

4012	03-10	4011	08-10	441	23-09		
				443	06-10		
				444	06-10		
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>euvel</i>		<i>afgeleverd</i>	
22-37 975	19-09			schade	3209	22-09	
3429	27-09			botsschade	910	05-10	
390 7715 (2)	17-10				4012 (1)	12-10	
2961 (2)	17-10						
4011	11-10			nawerk revisie			
(1) de 4012 werd voor weging naar RB Tilburg overgebracht							
(2) 2961 en 390 7715 werden te Haarlem station opgesteld en 19/10 binnengenomen							
(3) aanvulling HOV571							

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1 + Cw cabinekoeling				ICM Cw compressor			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
		1714	28-09	4057	15-09	4067	19-09
		1717	18-10	4096	19-09	4057	21-09
				4055	22-09	4096	25-09
DDM-1 LTO				4064	28-09	4055	29-09
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		4058	03-10	4064	03-10
5901	22-09			4061	05-10	4058	09-10
5902	04-10					4061	12-10
6400 LT1				1700/1800 Cw cabinekoeling			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6414	12-10	6419	05-10	1737	06-10	1737	12-10
				1733	10-10	1733	17-10
				1748	12-10	1748	18-10
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>euvel</i>			
6500	15-09			startproblemen	1850	19-09	
8705	25-09			onderhoudsresearch	1829	19-09	
8652	29-09			proefneming gewijzigde airco	6500	21-09	
6492	02-10			dieselmotor wisselen	6493	22-09	
6403	03-10			botsschade	8658	22-09	
1776	06-10			defecte snelschakelaar	1707	25-09	
1834	06-10			storing	1823	25-09	
6467	06-10			dieselmotor wisselen	1827	25-09	
1746	09-10			defecte tractiemotor	1847	02-10	
1832	09-10			diverse herstellingen	6505	03-10	
6480	09-10			defecte remkraan	707	09-10	
6404	11-10			dieselmotor wisselen	8705	13-10	
4012	12-10			wegen	4012	17-10	
1702	13-10			defecte tractiemotor			
1706	13-10			defecte tractiemotor			
6471	17-10			te hoge koelwatertemperatuur			

Problemen busvervoer

■ In het weekeinde van 23-09 vonden werkzaamheden plaats tussen Nijmegen en Arnhem. NS had vervangende bussen besteld, maar op 23-09 bleek dat van de bestelde 40 bussen er door BBA slechts drie geleverd waren. Dat aantal werd uiteindelijk verhoogd tot zestien, maar dat was natuurlijk bij lange na niet toereikend. Er werd derhalve een omreisadvies voor reizigers tussen 's-Hertogenbosch en Arnhem afgegeven via Utrecht.

■ In de weekeinden van 16- en 23-09 vonden opnieuw spoorvernieuwingswerkzaamheden plaats tussen Delft en Schiedam. Op 16-09 ontstonden in de vroege morgen onregeligheden bij station Schiedam Centrum toen een groep huiswaarts kerende uitgaanders niet in z'n geheel met de bus meekon en de tweede bus te lang op zich liet wachten. De politie moest ter plaatse komen en de wapenstok trekken. Op 23-09 kwam een bestelde bus voor reizigers die van Den Haag HS naar Rotterdam wilden, niet opdagen. Er werd in allerijl een trein naar Den Haag HS gezonden om de mensen op te halen, die zo met een latere nachttrein via Gouda alsnog in Rotterdam konden geraken.

Korte berichten

- Nadat NS-dochter NedRailways bij de aanbesteding voor de treindienst in Noord-Londen tot de laatste fase is doorgedrongen (blz. 219), behoort het bedrijf nu ook tot de drie laatste bedrijven die aan de bieding mogen meedoen. De 'West Midlands'-concessie omvat het stads- en streekvervoer van Birmingham en een sneltreinverbinding tussen Londen en Liverpool via Birmingham. De acht jaar durende concessie omvat 2.400 werknemers, 154 stations en 150 treinstellen. In 2005 maakte de huidige exploitant een omzet van 225 miljoen pond. In tegenstelling tot de North London-concessie werkt NedRailways bij de West Midlands-aanbesteding wel samen met haar, van eerdere projecten bekende, partner Serco.
- NS heeft na uitgebreide proefnemingen een nieuw type zakcomputer uitgekozen. Alle conducteurs, machinisten, servicemedewerkers krijgen de HP iPAQ hx2490. De keuze voor een nieuwe type GSM is nog niet gemaakt, maar wordt binnenkort verwacht.
- Op 05-10 werden de aandelen van NedTrain-dochter NedTrain Consulting verkocht aan Lloyd's Register Rail B.V. NedTrain Consulting wordt binnen Lloyds het 'kenniscentrum' op het gebied van rollend spoorwagematerieel.
- NS-horecadochter Servex is van plan het inmiddels overbekende palet horecagelegenheden de komende jaren uit te breiden met een aantal 'gezonde' formules. In tegenstelling tot veel buitenlandse stations, waar variatie en gezond eten op de stations inmiddels gemeengoed zijn, is Servex nooit verder gekomen dan de peperdure C'est du Pain, de vette Pizza Hut en de ordinaire Smullers.

Dienstregeling 2007

- Tweede-Kamerleden en journalisten proberen sinds begin september elkaar te overtreffen als het gaat om het bekritisieren van veranderingen in de nieuwe dienstregeling voor 2007. Gelet op het enorme aantal reisverbindingen is het nieuwe moeilijk bij een grootscheepse verandering van de dienstregeling relaties te vinden die er in tijd op achteruit gaan. Wat de meeste zelfbenoemde experts echter zonder uitzondering vergeten, is de relatieve belangrijkheid van de verschillende verbindingen waarop de reistijd en/of het aantal overstappen toeneemt. Het klopt dat de reiziger langer onderweg is om van Venlo in Apeldoorn te komen, maar het aantal reizigers dat daadwerkelijk gebruik maakt van deze relatie, ligt al jaren zeer laag.
- In de tweede helft van september ontstond bijvoorbeeld commotie over het schrappen van de stop te Utrecht Lunetten van de treinserie 6000 Tiel – Utrecht v.v. In de huidige dienstregeling slaat de 19600 Utrecht – Geldermalsen de halte Lunetten over, omdat anders de 800/900 naar het zuiden vertraging oploopt, terwijl de 6000 wel te Lunetten stopt. In de nieuwe dienstregeling gaat juist de 6000 Lunetten overslaan. De nu alleen op werkdagen rijdende 19600 wordt namelijk vervangen door de 16000 Utrecht – Geldermalsen – 's Hertogenbosch (de 6000 wordt dus niet meer gesplitst in Geldermalsen), die de stop te Lunetten overneemt. Niet alleen is dit qua dienstregeling de meest optimale oplossing, ook is de reizigersstroom 's-Hertogenbosch – Lunetten groter dan het aantal mensen dat vanuit Tiel naar Lunetten reist.
- Met ingang van december zal tussen Maastricht en Brussel een rechtstreekse IC-verbinding rijden. Om dienstregelings-technische redenen moet daarvoor de stop in Eijsden vervallen, hetgeen tot heftige reacties in de Zuid-Limburgse gemeente leidde. Een oproep van kopstukken uit de regionale politiek en het bedrijfsleven leidde ertoe dat de gemeenteraad van Eijsden uiteindelijk akkoord ging met de plannen, die tevens als vervanging van de treinverbinding met Maastricht een (frequenter) rijdende busdienst omvat-

ten. Wel dwong de raad de verantwoordelijke wethouder zich tot het uiterste in te spannen binnen twee jaar de binnenlandse treindienst te verlengen naar Eijsden. Daarvoor zou een aanpassing van de bovenleidingsspanning noodzakelijk zijn, omdat Eijsden immers achter de spanningsscheiding bij Gronsveld ligt.

- Sinds 01-10 zendt NS televisiecommercials uit waarin voetbalcoryfee Johan Cruyff op ludieke wijze aan het publiek uitlegt wat de achtergronden van de nieuwe dienstregelingen zijn.

GSM-R

- Inmiddels is het mogelijk dat medewerkers van de Transportbesturing van NSR rechtstreeks contact opnemen met de machinist van een bepaalde trein door het intoetsen van het treinnummer op hun (aangepaste) telefoon. Het gesprek komt dan niet binnen op de GSM van de machinist, maar op de GSM-R-console. Nadat de werkwijze was ingevoerd, waren machinisten aanvankelijk wat verbaasd: ze waren het niet (meer) gewend anderen dan de treindienstleider via de GSM-R-/Teleraail-apparatuur te spreken.

Sandite

- De ICM-treinstellen die van Sandite-sproei-installaties zijn voorzien, zijn vierwagenstel 4230 en drietje 4015. Bij het DD-AR-materieel zijn het de 7409 en 7854.
- Als aanvulling op de berichtgeving over de inbouw van Sandite-sproei-installaties, kan gemeld worden dat niet de gehele cabinekoeling wordt uitgeschakeld maar alleen de koelcompressor.
- De DD-AR die van de Sandite-installatie werd voorzien, was de 7409 en die kwam op 27-09 naar Utrecht. Daar werd alleen de Bv in de HTMU binnengenomen, waarna de overgebleven rijtuigen en loc 1716 op OZ werden geplaatst. De 1716 stond daarbij voor de Bvk. Ook het NedTrain-meetrijtuig werd bij de geamputeerde DD-AR gestald, om voldoende ruimte te hebben in de HTMU.
- In de week van 02-10 werd duidelijk dat de bevestiging van de Sandite-sproeimonden aan de Plan V's, ICM-en en DD-AR-Bv's niet voldoende stevig was. Alle stellingen moesten een bezoek aan een onderhoudsbedrijf brengen om de schroeven van matige kwaliteit te vervangen.

Omloopwijziging 09-10

- Met ingang van de omloopwijziging van 09-10 verviel een groot deel van de extra treinen serie 19800 Den Haag C – Gouda, die tijdens de ombouw van de Zoetermeerlijn naar RandstadRail door NS voor rekening van het Stadsgewest Haaglanden rijden. Aanvankelijk wilde het Stadsgewest helemaal geen treinen meer bestellen, maar besloot dat na lang dralen en op verzoek van NSR, die grote capaciteitsproblemen vreesde, toch te doen. Men besloot alleen voor de ochtendspits nog treinen te bestellen, hetgeen veel getergde Zoetermeerlijn-reizigers flink in het verkeerde keelgat schoot.

Samenwerking internationaal verkeer

- NS heeft met ÖBB, DB, SNCF, NMBS en SBB en de exploitatiemaatschappijen en Thalys en Eurostar de handen ineen geslagen het Europese lucht- en autoverkeer te concurreren door reizigers van internationale treinen een gezamenlijk, samenhangend netwerk van hogesnelheidstreinen te bieden. Op 14-06 ondertekenden de zeven deelnemende bedrijven in Berlijn een intentieverklaring, waarna op 22-09 in Utrecht de 'Railteam' genoemde samenwerking in Utrecht nadere afspraken maakte.
- Het netwerk omvat de bekende HSL-steden Brussel, Lille, Frankfurt en Keulen, evenals Londen, Amsterdam, Marseille, Genève, Zürich, Wenen, Berlijn en Hamburg.

▪ De verschillende kaartsystemen van de huidige Railteam-leden moeten geïntegreerd worden, terwijl lounges van de maatschappijen voor elkaars klanten opengesteld zullen worden. In de trein en op het station dient meertalige 'real-time' informatie geleverd te worden over aankomst- en vertrektijden. Daar zal NS nog de nodige moeite mee hebben, want als het gaat om reizigersinformatie presteert het bedrijf almaar beroerder. Railteam ontwikkelt tevens een handvest waarmee reizigersrechten worden gegarandeerd op internationale reizen.

Extra treinen

▪ De op blz. 324 genoemde Kruidvat-dagkaarten zijn dermate populair dat op 24-09 diverse treinen vanuit het noorden naar de Randstad versterkt werden. De 528 en 532 kwamen in twee delen naar Utrecht en werden daar gecombineerd omdat vanwege de werkzaamheden tussen Delft en Schiedam de IC's Rotterdam – Utrecht gekoppeld werden aan de 2100/2400 Vlissingen/Dordrecht – Amsterdam (en dus met VIRM reden). Met het oog op de perronlengte van Voorburg mochten deze treinen niet langer zijn dan twaalf bakken, zodat de reden van het (gepland) los rijden vanuit Leeuwarden en Groningen enigszins duister was. Op 24-09 werden tevens de 690730, 690734 (terugkerend als 690743 en 690747) vergroot. Het betrof hier omgeleide IC's naar Schiphol, die vanwege werkzaamheden te Hilversum niet de directe route via Weesp konden rijden.

▪ In het weekeinde van 30-09 vonden in Zandvoort de A1 Grand Prix-races plaats. NS zette extra treinen in: op zaterdag tussen Haarlem en Zandvoort en op zondag tussen Amsterdam en Zandvoort. De reguliere treinserie 6300 werd versterkt; de extra treinen bestonden grotendeels uit gekoppelde DD-AR-stammen. Desondanks bleek het aantal geboden zitplaatsen te klein en ontstonden opstootjes op station Haarlem. De politie besloot in al haar wijsheid de treindienst te laten uitdunnen. Enkele treinen serie 2200 werden omgeleid via Schiphol.

EETC

Exploitatie

▪ Op 22-09 reed weer een bedevaarttrein van 's-Hertogenbosch naar Lourdes. Tot Maastricht verzorgde de 1748 de tractie.

▪ De laatste bedevaarttrein van het seizoen vertrok op 14-10 achter loc 1848. De trein keert terug op 21-10. Deze terugkomende trein rijdt vanwege werkzaamheden om via Heerlen. Onze lezer vertelde ons dat hij daarbij door Valkenburg komt. Daar is een kopie te vinden van de Lourdesgrot, doch de bedevaartgangers zullen daar niets van zien.

Materieel

▪ Een lezer corrigeerde onze berichtgeving over de bedevaarttreinen. Het vermeldde op blz. 325 bleek niet geheel juist te zijn. In de trein die op 02-09 naar Lourdes reed, bevond zich niet bagagerijtuig 056 maar 054. Het onderscheid tussen beide rijtuigen is overduidelijk: de 056 is 'Deutsche Post'-groen; de 054 'Internationaal'-blauw. In het verleden reed het blauwe rijtuig met het opschrift "Fiets" in verschillende talen, maar die zijn inmiddels verwijderd. Het buffetrijtuig in deze trein was niet de 88-70 020 maar een ander, onbekend exemplaar. Rijtuig 020 heeft namelijk geen gele bestickering op de zijwanden en heeft een vlekkerige lak. Het rijtuig dat gezien werd, zat beduidend beter in de verf. De eerste bedevaarttrein dit jaar vertrok al op 30-04.

▪ Dit jaar ontbreekt het bekende ambulancerijtuig van de SNCF in de bedevaarttreinen. Hiervoor in de plaats is een Bcvmh-rijtuig als ambulancerijtuig ingericht. Dit rijtuig is de 05-90 108 en werd tot nu toe (bijna) altijd direct achter het bagagerijtuig gezien.

Connexxion

Materieel

▪ Op de spoorwegvakbeurs *InnoTrans* werd het prototype van de door Connexxion voor de Kippenlijn bestelde Protos tentoongesteld. Op 22-09 werd het treinstel symbolisch door Rob van Holten (vice-voorzitter van de Connexxion-groepsdirectie) overgedragen aan de gedeputeerde van Gelderland, Marijke van Haaren. Naar verluidt betreft het hier niet het eerste exemplaar van de serie, maar een prototype.

Exploitatie

▪ Sedert begin september voert Connexxion instructieritten uit tussen Amersfoort en Ede-Wageningen. Nieuwe machinisten worden geschoold. Soms worden de ritten opgeheven, zoals op 25-09, toen geen enkele instructierit reed. Aanvankelijk werd met motorpost 3027 gereden, maar al spoedig reed men onder de draad uit waarbij de stroomafnemer werd beschadigd. Aansluitend werd de 3030 gehuurd; de 3027 kreeg in het onderhoudsbedrijf Amsterdam een nieuwe stroomafnemer. In de week van 09-10 werd dagelijks een Plan V van NSR gehuurd. Op 13-10 werd de 921 gezien.

Veolia

Materieel

▪ Voor de treindienst op Maaslijn heeft Veolia bij Stadler in Bussnang tien GTW2/6- en zes GTW2/8-treinstellen besteld. De stellen moeten eind 2007 geleverd worden. De order is de eerste van Veolia bij Stadler. In de lange stellen kunnen 193 reizigers een zitplaats vinden, in de korte eenheden 124. Er wordt camerabewaking ingebouwd, hetgeen met het onoverzichtelijke 'powerpack' in het midden van het treinstel geen overbodige luxe is. De toiletten zijn rolstoelgeschikt, in de eerste klasse komen stopcontacten voor laptops. Het reizigersinformatiesysteem werkt met behulp van TFT-beeldschermen. In de treinstellen zal plaats zijn voor twee rolstoelen of zes fietsen.

Personeel

▪ In tegenstelling tot wat gebruikelijk is, hoeft het personeel van NSR dat feitelijk overtollig is doordat de Maaslijn en 'Heuvellandlijn' (Heerlen – Maastricht) naar Veolia zijn gegaan, niet over te stappen. NSR heeft een tekort aan machinisten en conducteurs en kan de betreffende medewerkers goed zelf gebruiken. Veolia heeft de betrokken machinisten, conducteurs en leidinggevenden van NS wel een aanbod gedaan, maar zij zijn niet verplicht hierop in te gaan.

Arriva

Materieel

▪ Evenals de Protos van Connexxion (zie boven) stond op de *InnoTrans* in Berlijn een exemplaar van de Arriva-GTW opgesteld.

▪ DH-II 3217 kwam op 22-09 vanuit Groningen naar het revisiebedrijf Haarlem om de van botsschade herstelde soortgenoot 3209 naar het noorden te brengen.

▪ Arriva gaat de 43 nieuwe treinstellen voorzien van namen. Op 06-10 werd bekend welke namen gekozen zijn. Commissaris van de Koningin Hans Alders onthulde zijn eigen naam op het eerste treinstel en maakte direct de namen van de overige treinstellen bekend. De namen zijn onderverdeeld in de categorieën kunst & cultuur, sport, muziek, media, natuur & milieu, politiek & bestuur, vervoer, verzet en wetenschap.

namen Arriva-GTW's		
Nienke van Hichtum	Tonny van Leeuwen	Hans Alders
Gerrit Krol	Jan de Roos	Egbert Wagenborg
Jopie Huisman	Cees Bijlstra	Abel Tasman
M.C. Escher	Ede Staal	Willem Barentsz
M. Vasalis	Liesbeth List	Tiny Mulder
Marte Röling	Ger Vaders	Bastiaan Jan Ader
Piet Paaltjens	Fedde Schurer	Hendrik Nicolaas Werkman
Jan Uitham	Foppe Inne Brouwer	Piet Oberman
Abe Lenstra	Hans Wiegel	Titus Brandsma
Hotze Schuil	Willem Albert Scholten	Aletta H. Jacobs
J.J. Nootgedagt	Jelle Zijlstra	Eise Eisinga
Marianne Timmer	Samuel van Houten	Frits Zernike
Riemer en Annie	Sicco Mansholt	Heike Kamerlingh Onnes
Foppe de Haan	Wim Duisenberg	Ubbo Emmius
Sjoukje Dijkstra		

Exploitatie

- Door een tekort aan (DB-) machinisten reden op 15-09 vanaf 12.00 uur geen treinen tussen Leer en Nieuweschans.

Nieuwe Werkplaats

Op woensdag 04 oktober 2006 is in Leeuwarden het nieuwe onderkomen van Voith Railservices B.V. officieel geopend, een onderneming van Voith Industrial Services, een bedrijfsonderdeel van Voith A.G.. Commissaris van de koningin van Friesland, Dhr Nijpels, heeft in februari 2006 de eerste paal geslagen van de nieuwe onderhoudshal van 70 m lang, 20 m breed en 11 m hoog, voor een investering van € 4,5 miljoen. In deze onderhoudshal kan gelijktijdig gewerkt worden op twee sporen, 1 voorzien van een put om inspecties en werkzaamheden onder een treinstel uit te voeren en 1 op gelijkvloerse hoogte waar het mogelijk is om door middel van 12 mobiele hefunits een treinstel volledig op te tillen om er bijvoorbeeld onder door te kunnen lopen. Voor nood kan er naast het gebouw op een extra spoor ook nog aan een treinstel gewerkt worden.

Na een toespraak van Dhr. P. Kuiper, manager van Voith Railservices B.V., was de eer aan burgemeester G.D. Dales van Leeuwarden om de officiële openingshandeling uit te voeren. Onder toezicht van Dhr P. Kuiper en 1 van de monteurs reed de burgemeester ARRIVA-GTW-304 de werkplaats binnen waarmee het vanaf dat moment mogelijk is alle 43 nieuwe GTW-treinstellen van vervoerder ARRIVA voor de duur van in eerste instantie 15 jaar te onderhouden en herstellen.

Railion

Remmen & rijden

- Railion is al enkele jaren betrokken bij proeven om de geluidsproductie door goederenwagens te verminderen. Kunststof remblokken zijn daarbij een belangrijk middel om treingeluid 'aan de bron' aan te pakken. Deze remblokken zijn echter beduidend duurder dan gietijzeren exemplaren, vanwege de noodzakelijke aanpassing van het remsysteem. Derhalve heeft Railion Deutschland proeven gedaan met kunststof remblokken en een niet aangepast remsysteem. Hiervoor zijn zogeheten sinterremblokken toegepast. NSR voert met van sintermateriaal vervaardigde blokken ook proeven uit op mat '64. De 'LL-remblokken' zijn in Duitsland op verschillende typen goederenwagens succesvol getest. Wagens met deze remblokken zullen vanaf het najaar ook in Nederland ingezet en zullen daarbij vooral op de Zeeuwse lijn en tussen Rotterdam en Venlo gebruikt worden, omdat daar de laatste tijd het frequentst wordt geklaagd over geluidsoverlast door goederentreinen. Railion pleit voor een subsidieregeling om de duurdere sinterremblokken succesvol in te voeren in het goederenvervoer.
- Evenals het Duitse moederbedrijf gaat Railion Nederland meer aandacht schenken aan een energiezuinige rij-

stijl. Door de stijgende brandstofprijzen heeft het bedrijf meer oog voor de invloed die de machinist kan hebben op het energieverbruik van het materieel. Terecht kijkt Railion ook naar de planning van haar (zware) treinen, om onnodige stops zoveel mogelijk te voorkomen. In dat kader is ProRail ook een belangrijke partner, omdat de treindienstleiders er tegenwoordig een meester in zijn zware kolen- of ertstreinen kortstondig voor stoptonend sein te laten lopen. Het kost veel tijd en energie om een dergelijke zware trein weer aan de gang te krijgen. Naast Railion gaat ook NSR meer aandacht besteden aan energiezuinig rijden.

6400

- Op 13-09 werd loc 6402 met de RailPro-bestickering afgeleverd; op 29-09 volgden de 6401 en 6403.
- Loc 6454 is op proef voorzien van een nieuwe hulpdiesel. De loc werd op 24-08 afgeleverd. Als de proef slaagt, wordt de nieuwe hulpdiesel van leverancier Bredenoord voor alle locs aangeschaft.
- De 6415 is in navolging van de 6411 – 6414 voorzien van ATB Nieuwe Generatie. Regelmatig heerste een tekort aan ATB NG-locs, mede vanwege het grote aantal defecten aan de 6411 – 6414.
- Het plan om twintig 6400-en te ruilen met Railion Deutschland lijkt nog niet van de baan, maar wordt vooralsnog niet geconcretiseerd. In september werden zeven voor inzet in Duitsland aangewezen locs tijdelijk terzijde gesteld en op het terrein van DSM geparkeerd, maar al spoedig bleek dat ze niet gemist konden worden. De locs kwamen snel weer op de baan.

BR 232

- Op 25-08 werd loc RN 232 903 gereviseerd afgeleverd door werkplaats Cottbus. De locomotief kreeg geen (nieuwe) RN-stickers op de zijwanden. Half september kwam de glimmende RN 232 908 gereviseerd uit de werkplaats; deze loc draagt wel de nieuwe stickers "Railion DB Logistics".

BR 189

- Een loc BR 189 arriveerde op medio oktober in Nederland en werd in de nacht van 14- op 15-10 gebruikt voor stoorstroommetingen op de Flevolijn.

Exploitatie

- Railion Nederland heeft in samenwerking met Railion Deutschland een driejarig contract gesloten met mineraalstoffenproducent Omya voor het unit cargovervoer tussen Nederland en Duitsland. Het contract begint direct na het aflopen van het bestaande, in april 2007. Momenteel vervoert Railion voor Omya per week 60 tot 70 wagons met kaoline.
- Eind augustus startte het suikerseizoen in het noorden. RN reed een aantal treinen van Leer naar de Eemshaven in Roodeschool. Het seizoen startte dit jaar vroeg; het lijkt erop dat het ook vroeg zal eindigen. Railion rijdt circa de helft van het aantal treinen dat vorig jaar op de baan was.
- In september en oktober vervoerde RN een flinke hoeveelheid stalen buizen van Gevelco in de Botlek naar Loire-sur-Rhône in Frankrijk. In zes weken tijd leverde het vervoer van 1.282 buizen 20 tot 25 wagons per week op. De buizen kwamen per schip vanuit Finland naar Rotterdam.
- Sinds half september levert RN op proef de tractie voor de R4C-shuttletreinen 60133/60134 naar Blerick. RN hoopt alle shuttles naar Blerick te kunnen gaan rijden, omdat de standplaats Venlo na opening van de Betuweroute beduidend minder belangrijk zal worden.
- Aan de andere kant van het land kampt Railion daarentegen met tekorten. Veel personeel van de Kijfhoek, Maasvlakte en Waalhaven is vertrokken naar andere werkgevers.

Voor de Rotterdamse regio is Railion derhalve naarstig op zoek naar bevoegde machinisten.

- Op 03-10 haalde de 6519 bij de RET-werkplaats aan de Kleiweg weer trams op. Het betrof hier de eerste zending van ZGT-wagens serie 800 naar Roemenië. Het eerste transport betrof de 803, 846 en 804. Een dag later haalde dezelfde loc de 845, 849 en 837 op. Op 06-10 vertrokken ze alle trams in UC 45759 naar hun nieuwe thuisbasis.

ACTS

Materieel

- Op 18-08 reed ACTS een militaire trein. Met de gehuurde G2000 werd 't Harde bediend, waar de hoofdzakelijk met containers beladen trein gelost werd.
- Begin september eindigde de huur van Class 66 513-9 bij R4C en kwam de loc voor nieuwe wielen naar het revisiebedrijf Tilburg. Na een paar weken werd de loc afgeleverd en sleepte op 29-09 twee bovenleidingmontagewagens, een V60 en een V100 van Uwe Adam van Hoofddorp naar Emmerich.
- In twee delen bracht ACTS zijn Slps wagons (voor het vervoer van de ACTS-afzetcontainers) van de Botlek naar Oosterhout. Op 04-10 sleepte de 7102 de eerste trein en op 11-10 bracht de 7104 de tweede. Het is nog onbekend wat de reden van de overbrenging is.

ERS

Materieel

- ERS zit met smart te wachten op de nieuwe Class 66-locs, die eigenlijk rond half augustus geleverd zouden hebben moeten worden. Naar het schijnt maakt de klimaatbeheersing te veel geluid in de cabine, maar is plaatsing van de apparatuur op het dak van de locomotieven door IVW verboden. De toekomstige locs 6614 en 6615 hebben wel al een naam gekregen. De 6614 heet *Lauryn* en de 6615 luistert naar de naam *Kayden*. Of de locs deze namen ook behouden wanneer ze worden voorzien van de ERS-huisstijl, is nog niet duidelijk.
- De toekomstige ERS-locomotief 6617 (JT-6) werd in september in Berlijn op de InnoTrans tentoongesteld. De loc werd hiervoor speciaal voorzien van een wit front in plaats van de gebruikelijke gele voorkant. Op het beursterrein heeft de loc zelfs nog rangeerwerk uitgevoerd omdat de daarvoor bestemde loc defect raakte! Na de beurs werd in het revisiebedrijf Tilburg het witte frontje meteen weer voor een gele ingeruild.

Exploitatie

- Op 29-09 reed ERS éénmalig een containertrein naar Wackersdorf. De trein bestond uit 44 tweeassers en vertrok vanaf de ECT-terminal op de Maasvlakte. De trein werd getrokken door de 1201 en in Emmerich overgenomen door TX Logistics.

Rail4Chem

Materieel

- Op 31-08 werd het materieelpark van R4C uitgebreid met R4C 2008. De loc heeft fabrieksnummer 1001457. De loc werd in de tweede week van oktober voorzien van R4C-stickers. Aanvankelijk was de loc aan de buitenzijde niet voorzien van een nummer.

Exploitatie

- Half augustus reed R4C een aantal graantreinen naar het Amsterdamse Gargill. Het aanbod van graan stijgt de laatste maanden fors. Naast de transporten naar Amster-

dam rijdt bijna wekelijks een maïstrein naar Barneveld en wordt ook de ADM in de Europoort vrijwel dagelijks bezocht. Natuurlijk wordt ook nog een grote hoeveelheid graan naar de Maassilo in de Botlek getransporteerd. Het aanbod is bij tijd en wijlen dusdanig dat R4C bij Railion capaciteit huurt in de vorm van tractie en wagens. Deze treinen rijden allemaal naar de Botlek waar RRF de treinen plaatst bij de Maassilo.

- Sinds 04-09 rijden de graantreinen en de Schkopau-shuttle met R4C-tractie door naar Bottrop, waar vervolgens de lokwissel plaatsvindt. Reden is dat de locwissel in Emmerich vaak voor vertragingen zorgt vanwege het ruimtegebrek aldaar. In Bottrop heeft R4C twee sporen gehuurd zodat er altijd plek is om te wisselen van tractie. In Bottrop wordt de Nederlandse loc gewisseld voor een eloc Baureihe 185.

- Op 04-09 ging ook een nieuwe shuttledienst van start. Driemaal per week rijdt vanuit het Rail Service Center aan de Waalhaven een shuttle naar Hamburg. De trein wordt met één loc doorgaand gereden.

- Motormeetrijtuig mP *Jules* reed op 12-09 de jaarlijkse metingen op de Havenspoorlijn. R4C-loc 1201 leverde de tractie. Het is de tweede keer dat R4C de voormalige motorpost over de Havenlijn sleept.

HGK

Exploitatie

- Sedert medio september rijdt HGK op vrijdagen een keteltrein vanuit Duitsland via Venlo naar DSM in Lutterade.
- Naast dit vervoer rijdt HGK ook raapolietreinen naar Koole in de Botlek. Sinds kort rijdt HGK ook dergelijke treinen vanuit Vlaardingen. De Class 66-locs van HGK zijn een welkome afwisseling op de 6400-en en SGMm-en op de Hoekse Lijn.
- HGK wordt ook regelmatig gezien met ketelvervoer naar de Sloe.

RRF

Exploitatie

- RRF-loc 3 vervangt locomotor 257 bij het onderhoudsbedrijf Maastricht (zie blz. 322).
- In de tweede week van september werd RRF-loc 16 op de Betuweroute gezien met een ERTMS-motorpost.

Rurtalbahn

Materieel

- De Linz-shuttle werd in de zomer nog vaak geplaagd door de defecten aan de gehuurde NE9. De onder HGK-vlag rijdende trein werd op 13-08 door R4C-loc 2006 gereden. Nadat de trein een groot deel van de dag spoor 2 in Venlo bezet hield, kon hij eindelijk vertrekken richting Rotterdam. Op 17-09 werd de NE9 afgelost door een G2000 die luistert naar fabrieksnummer 1001458. De loc heeft dit jaar eerder dienst gedaan bij Seehafen Kiel GmbH en NRS uit Lübeck. Na het verblijf bij de laatste firma zijn de cabines van de loc in het groen gestoken en leek de loc naar R4C te gaan. Uiterlijk wijst er nog niks op dat de loc voor de Rurtalbahn rijdt.

Spitzke

Materieel

- In Duitsland heeft het Duitse moederbedrijf van Spitzke een nieuwe V100 in dienst genomen. Loc SP-007 (ex-DR-loc 202 536) werd afgeleverd op 29-09. De loc is voorzien van ATB zodat hij ook in Nederland actief kan zijn.

Syntus

Strategie

Al eerder werd hier geschreven over de problemen die Syntus ondervindt door de complexe wijze waarop de raad van commissarissen is samengesteld. De raad bestaat uit vertegenwoordigers van NS, Keolis en Connexxion. Omdat zij unaniem moeten instemmen met beleidsbeslissingen, is het voor Syntus bijzonder lastig geworden om nog te kunnen meedingen naar concessies. Keolis verbood Syntus te bieden op de aanbesteding voor midden- en Zuid-Limburg, die nu bij Veolia terechtgekomen is, terwijl het vermoeden bestaat dat NSR de informatie die het als aandeelhouder kreeg over de aanbesteding van Zutphen – Apeldoorn, heeft misbruikt om zelf een lager bod te doen. De ondernemingsraad van Syntus meent dat de toekomst van het bedrijf op het spel staat als de complexe eigendomsverhoudingen niet gestroomlijnd worden, en overweegt juridische stappen tegen de aandeelhouders als zij niet zelf voor eind september met een oplossing over de brug zouden komen.

Exploitatie

De op 23-09 op Almelo – Mariënberg dienstdoende DH1 raakte in de middag defect, waarna de treindienst op het traject werd verbust. Kennelijk was de andere Wadloper niet beschikbaar.

ProRail

Infrastructuur

Op 07-10 verving ProRail drie spoorbruggen tussen Groningen en Roodeschool. Arriva zorgde voor vervangend busvervoer. De werkzaamheden liepen fors uit: een groot deel van 08-10 bleef het baanvak gestremd omdat de nieuwe brug in Winsum bepaald niet pasklaar gefabriceerd bleek.

Half september werd begonnen met de spooraanleg naar de te bouwen Euromax-containerterminal op de Maasvlakte. De lijn komt aan de stamlijn te liggen die richting Lyondell en DFDS loopt. De stamlijn wordt in de toekomst dubbelsporig en ook wordt het mogelijk om van de westelijke ECT-terminal om te rijden zodat de treinen niet meer geduwd de terminal op hoeven.

Sedert half september werkt ProRail aan een kostenraming aangaande de renovatie van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn. Vorig jaar heeft het Hof van Arbitrage in Den Haag bepaald dat Nederland daaraan moet meebetalen. ProRail maakt ook een nieuw ontwerp voor het Nederlandse deel. Het Belgische Infrabel doet mee aan het onderzoek. Ook gaan beide partijen onderzoeken hoeveel treinen van de lijn gebruik zullen maken. De onderzoeken zullen zeker een jaar in beslag nemen. Inmiddels zijn tegenstanders in de gemeenten Weert, Heythuysen en Cranendonk begonnen met het verzamelen van handtekeningen. Ook de Duitse CDU zegt tegen de reactivering van de IJzeren Rijn te zijn. Wordt vervolgd...

Op 27-09 ging in Coevoerden de eerste paal de grond in voor een tweede Euroterminal. Het terrein wordt 75.000 vierkante meter groot en geschikt voor overslag tussen spoor, binnenvaart en wegtransport.

De slechte toestand van de baan tussen Woerden en Alphen aan den Rijn is nog steeds niet verholpen. Na de ontsporing op 30-06 (blz. 257) geldt op het traject een snelheidsbeperking van 80 km/h. Bij het begin van de zomerdienst bleek dat de treindienst tussen Woerden en Utrecht en Woerden en Alphen in de spitsuren veel last heeft van de snelheidsbeperking, omdat dan immers de 18800 op het gedeeltelijk enkelsporige baanvak rijdt. Nadat enkele dagen alle treinen van deze serie werden opgeheven, werd half

september besloten alleen de 18823 en 18827 standaard niet te rijden. Het materieel van 18823 werd (tot 09-10) bijgeplaatst bij de 8823; één tweetje van de 18827 werd het vierde stel van 8827. ProRail gaf aan dat herstel van de baan niet voor april 2007 aan de orde is, waarna NSR zonder enige weerstand te bieden akkoord ging met bovengenoemde 'oplossing', die dus tot het begin van de nieuwe dienstregeling op 10-12 gaat duren. Vanaf die datum rijden er geen spitsreinen meer tussen Leiden en Utrecht.

ProRail & de huidige tijd

Zo nu en dan slopen minder geciviliseerde reizigers banken uit het materieel van NSR en werpen deze door het raam naar buiten. Vooral gedurende de weekeinden en voor/na studentenuitgaansavonden wil het regelmatig misgaan. Op 19-09 werd een fors aantal banken gesignaleerd bij de DHS-brug tussen Schiedam en Rotterdam. Tot enige tijd terug was het gebruikelijk dat de treindienstleider een, of in geval van een groot aantal banken, meerdere machinisten vroeg even te stoppen en het een en ander mee te nemen. Om de een of andere reden is dat niet meer toegestaan. ProRail wist in dit geval te melden dat de banken alleen middels een 'buta', een 'buiten termijn aanvraag' voor een buitendienststelling ten behoeve van werkzaamheden, konden worden weggehaald. 's Lands spoorbeheerder wist desgevraagd te melden dat de eerstvolgende mogelijkheid voor een BUTA pas aan het eind van de maand bestond. De banken zouden dan inmiddels onherstelbaar beschadigd zijn geraakt, terwijl ze ook langer dan noodzakelijk zouden getuigen van het asociale gedrag van de minder welopgevoede medemens. NSR besloot uiteindelijk zelf in de nacht van 20- op 21-09 een extra trein te laten rijden naar van Rotterdam naar Schiedam en terug. De Rotterdamse reservemachinist van die nacht en een rangeermachinist pikten de negen banken uit het spoor op.

Infraproblemen

Op 15-09 rond 8.00 uur trad in de energielevering door energiebedrijf Eneco naar de ProRail-post Kijfhoek een piekspanning op, waardoor een UPS uitviel. Juist in deze UPS bleek al enige tijd een printplaat defect. Bediening van seinen en wissels op de Kijfhoek was tot 10.40 uur niet mogelijk.

Een omgevallen boom hinderde op 19-09 het treinverkeer tussen Beilen en Hoogeveen. Trein 9164 strandde ter hoogte van de in de bovenleiding verstrikt geraakte boom. Nadat de machinist van 564 het niet verantwoord vond om over de nevenspoor treinen te laten te passeren, werd het treinverkeer tussen Meppel en Hoogeveen volledig stilgelegd.

Na werkzaamheden bij Driebergen op 11-09 bleek op 15-09 dat in de beveiliging een fout geslopen was. Dat had tot gevolg dat spoor 2 enige tijd niet te gebruiken was. In de nacht van 15- op 16-09 werden uitgebreide metingen aan de beveiligingsinstallatie verricht. Op 21-09 leidde de fout tot beduidend forsere problemen, toen kort voor de middag een fikse seinstoring optrad. Al om 12.30 uur was bekend dat de problemen eerst om 01.30 uur zouden zijn opgelost. Wel waren de technici genegen een 'by-pass' aan te leggen om in de avondspits in ieder geval nog enkele treinen te kunnen rijden. Driebergen werd zo van 17.00 tot 20.00 uur een halte aan de vrije baan. Wisselbediening was niet mogelijk, het gebruik van spoor 3 (dus) ook niet. Een ongeluk komt zelden alleen: omdat aan de noordzijde van Utrecht in de middag een onterecht bezetspoormelding optrad, liep de treindienst weer dusdanig in het honderd dat de serie 19600 tijdelijk werd opgeheven. De CityNightLine naar Duitsland werd die avond omgeleid via Amersfoort en de Kippenlijn. Kort voor middernacht werd eindelijk de oorzaak van de

problemen gevonden. Een fout in de software van EBP leidde tot de seinstoring. Het euvel kon niet hersteld worden voor aanvang van de reizigersdienst op 22-09, zodat die hele dag Driebergen weer 'doorgeschakeld' werd en spoor 3 niet te gebruiken was. De planmatige inhaling van de 7522 door de 318 werd verlegd naar Wolfheze, die van de 7554 door de 124 en van de 7562 door de 126 naar Maarn Goederen. Uiteindelijk waren op 17-09 de problemen voorbij.

- Bij Haelen haalde een vrachtauto in de avond van 05-10 op een overweg de bovenleiding van beide sporen naar beneden. De chauffeur van de wagen had nog even gas gegeven toen de overwegbomen begonnen te dalen. Tot overmaat van ramp was zijn wagen ook te hoog beladen. De bovenleiding kwam over 400 meter naar beneden. Herstel van de bovenleiding bleek gecompliceerder dan gedacht, zodat het tot 06-10 duurde eer het traject weer bereden kon worden. Overigens wist een lezer ons te melden dat bij de overweg te Vleuten twee balken zijn gemonteerd om de (vele) vrachtwagens met laadbakken te controleren op hun hoogte. Gelet op het grote aantal incidenten een wijs besluit!

- Op 06-10 werd het treinverkeer tussen Rotterdam en Dordrecht ernstig gehinderd door wisselproblemen. In de middag werd een zevental (!) wissels op het emplacement Rotterdam Centraal afgekeurd door een inspecteur van ProRail, waardoor de treindienst fors moest worden uitgedund. Bij Barendrecht bleek ook een aantal wissels niet in orde. Twee wissels mochten niet 'tegen de punt in' worden bereden. In de nacht van 06- op 07-10 werden de wissels hersteld. Op 10-10 werden opnieuw wissels gecontroleerd, waarna voor drie exemplaren een snelheidsbeperking werd ingesteld. Die duurde tot 15-10, nadat op 14-10 één wissel hersteld was. In Gouda werd die dag ook een tweetal wissels afgekeurd nadat de USO-II metingen had verricht. Ook hier werd een snelheidsbeperking ingesteld. Het betrof twee wissels die op een dusdanige locatie liggen dat alle Gouda passerende treinen last hadden van de problemen. Pas op 13-10 waren de defecte wissels weer in orde.

- Tijdens de werkzaamheden bij Amsterdam Zuid raakte in de nacht van 04- op 05-10 een hefbordeswagen met één as naast de rails. Door het schudden vielen twee werkmannen uit het bakje, waarbij ze beide gewond raakten.

- Die dag zorgde een probleem met de VPI-beveiliging van Schagen voor langdurige problemen. De serie 3000 moest worden opgeheven tussen Heerhugowaard en Alkmaar. De technici vervingen een printplaat, maar dat bood jammer genoeg geen soelaas. De rond 04.30 opgetreden problemen waren na twaalf (!) uur verholpen met het vervangen van een 'communicatielijf'.

- Tien wissels op emplacement Rosendaal raakten op 08-10 in de ochtendspits spontaan in de storing. Nog voordat een monteur ter plaatse was, waren de wissels weer te gebruiken.

- Bij Castricum trok een omhoogstaande kraan van een vrachtauto voor het vervoer van glasbakken op 09-10 de bovenleiding over 80 meter naar beneden. Trein 3041, bestaande uit VIRM 8635, strandde even voorbij Heiloo. Om de bewoners van een nabij overleg 52.3 gelegen bejaardentehuis rust te geven, werd deze overweg uitgeschakeld. Herstel van de bovenleiding duurde maar liefst tot aanvang dienst op 10-10.

- Losse dakplaten in station Barendrecht zorgden op 13-10 voor problemen. Twee sporen tussen Rotterdam Lombardijen en Zwijndrecht werden buiten gebruik genomen. Gedurende een uur keerde de treinserie 5000 te Lombardijen. Op 16- en 17-10 werd 'plotseling' gewerkt aan de overkapping van Barendrecht zonder dat ProRail het de vervoerders had laten weten, zodat men er in de nacht van 15 op 16-10 opeens achterkwam dat er twee sporen minder beschikbaar waren tussen Lombardijen en Dordrecht. De

serie 5000 keerde gedurende deze twee dagen te Rotterdam Lombardijen. Op 20-10 werd aan de overkapping boven de andere sporen gewerkt; die dag reed opnieuw de 5000 niet verder dan Rotterdam Lombardijen.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Trein 3078 reed op 15-09 tussen Ede-Wageningen en De Haar op een in het spoor geplaatste kruiwagen met bakstenen. Door de klap raakten onder andere ook slangen van en naar de magneetremmen defect, die handmatig moesten worden opgedraaid voordat de VIRM samen met de achterop bijgeplaatste 3082 kon doorrijden. Al op 21-09 wist de divisie Spoorwegpolitie van het KLPD drie inwoners van Ede van respectievelijk 20, 20 en 32 jaar oud te arresteren, die in verband gebracht worden met het incident.

- Trein 46668 strandde op 20-09 bij Gouda met een smeulende tractiemotor van loc 6459. Natuurlijk moest op last van de brandweer een extra spoor buiten dienst genomen worden, zodat de ochtendspits in een chaos ontaardde. Nadat de problemen in de loc voorbij waren, bleek dat hij niet versleept kon worden omdat de betreffende tractiemotor vastgelopen was. Voor het opvijzelen had NedTrain drie sporen nodig. Daarom werd met de repatriëring gewacht tot na het einde van de reizigersdienst. In de nacht van 21-09 werd een draaistel op een asbreuklorrie geplaatst, nadat de twintig (lege) wagens van de trein al op 20-09 waren weggehaald.

- DD-AR 7407, die al sinds 09-09 (!) op halve tractie reed, botste op 22-09 als 19626 op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Schalkwijk met losliggende roosters van de brug, waar op dat moment werkzaamheden gaande waren. De stam kwam naar Utrecht. Daar werd de dubbeldekker door de schade-expert van het revisiebedrijf Haarlem aan een onderzoek onderworpen.

- Niet lang daarna ontspoorde bij het binnenrijden van de Grote Binckhorst in Den Haag twee bakken van SGMm 2991, die samen met de 2945 als 83113 uit Den Haag C kwam. Op wissel 945 en de Engelse wissels 943, 983 en 984 liep de SGMm uit de rails, nadat een wissel spontaan onder de trein omliep. Er moest een kraan aan te pas komen om de AB en Bk2 2945 weer in het spoor te takelen. Tot in de late avond had NedTrain nodig om de ontspoorde bakken weer in de rails te krijgen. NedTrain-loc 703 kwam naar de Binckhorst om de 2991 en de Bk1 2945 af te voeren naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam, waarna de AB en Bk2 2945 in een tweede transport volgden. Die werden daarbij gedrievoert, zodat op 24-02 de 703 andermaal op pad ging met de gehavende bakken om het geheel weer in de juiste positie te krijgen. De infrastructuur raakte dermate beschadigd dat de Grote Binckhorst tot 23-09 niet volledig te gebruiken was voor het opstellen van materieel. In de nacht van 22- op 23-09 stonden tientallen bakken te Den Haag HS opgesteld.

- Een DB-loc BR 151 kraakte diezelfde dag tijdens rangeren in Venlo een juk. Het juk werd circa dertig centimeter verschoven. Van de loc – door ProRail aangezien voor een dieselmotorlocomotief – ontspoorde één as. Na ruim een uur was de loc weer herspoord.

- In de nacht van 01- op 02-10 ontspoorde Plan V 473 tijdens rangeren in de Grote Binckhorst op spoor 103B. Één draaistel liep uit de rails.

- Op 24-09 botste de eerste trein van Winterswijk naar Arnhem, bij Varsseveld op een in het spoor gelegd olievat. De betreffende LINT raakte licht beschadigd en kon na tien minuten de reis voortzetten.

- Trein 96032 bevatte in de nacht van 03- op 04-10 een niet-vergrendelde kraan. De kraan schoot los en beschadigde op zijn rit tussen Amersfoort en 's-Hertogenbosch vijf

seinpalen. De ochtendspits werd danig verstoord door de noodzakelijke herstelwerkzaamheden.

- Op 04-10 had trein 46256 op het traject langs de Maliebaan een aanrijding met een scootmobiel. De bestuurder overleefde de botsing.
- Op de kruising van de Hoornweg met de Maltaweg in de Amsterdamse Westhaven hobbelde op 05-10 een vierassige met papier geladen wagen uit de rails. In nog geen drie kwartier stond de wagen weer in de rails.
- Op 06-10 werd de stam rytuigen bestemd voor trein 1981 in Den Haag door de loc die deze trein moest rijden, door een juk geduwd. De rytuigen bleken niet geremd weggezet te zijn. Het materieel kwam naar de Binckhorst voor controle.
- In een op de Watergraafsmeer opgestelde EETC-rijtuig brak in de avond van 09-10 brand uit. De bovenleidingsspanning werd afgeschakeld, ook boven één spoor van de hoofd baan Gaasperdammerweg Aansluiting – Muiderpoort. Bcm-rijtuig 05-70 016 raakte fors beschadigd.
- VIRM 8666 botste op 10-10 als trein 3080 tussen Ede-Wageningen en De Haar met een in het spoor gelegd stuk ijzer. Het stel werd na controle in Utrecht op 11-10 voorop bijgeplaatst bij trein 2031.
- In Eindhoven zorgde een vaste rem onder DDM 5904, onderdeel van de juist als 882 binnengekomen compositie met loc 1758 en BDs 5218, voor een klein brandje.
- Op 12-10 ontspoorde een wagen in de Amsterdamse Westhaven en versperde de sporen 11 tot en met 13. De toegang tot de Coenhaven raakte versperd. De gekantelde wagen moest met een kraan weer in het spoor gezet worden, hetgeen pas in de avond gereed was. Doordat de infra fors beschadigd was, kon pas om 16.00 op 14-10 het spoor weer in dienst komen.
- In de nacht van 12- op 13-10 ontspoorde tijdens slijpwerkzaamheden de Speno-slijptrein nabij Harmelen Aansluiting. Een fikse en langdurige stremming was het gevolg.
- Een wagen van een werktrein ontspoorde op 13-10 op spoor 11 te Rotterdam Noord Goederen. De aannemer zette de wagen zelf weer in het spoor.
- Bij Terborg werd trein 30967 op 13-10 bekogeld met stenen. Twee ruiten sneuvelden.
- In de avond van 14-10 reed trein 624 bij Rotterdam Stadion twee baanwerkers aan, die zich in een spoor bevonden dat niet buiten dienst was. Één van de mannen overleed ter plekke, de andere raakte gewond.
- Een NMBS-loc vloog op 16-10 in Roosendaal onder de draad vandaan, waarbij beide stroomafnemers defect raakten.
- De loc van graantrein 69502 kraakte voor vertrek in Barneveld Centrum een juk, dat inclusief de spoorstaven twee meter opschoof. Met het locje van de Barnveldse firma werden de twaalf wagens weggesleept, waarna Ned-Train een constructie kon maken om de loc terug te trekken.

Betuweroute

- Nu de Botlektunnel in dienst is (blz. 325), is overdag de Botlektunnel buiten dienst zodat hier gewerkt kan worden aan de bovenleiding. De nieuwe tunnel is niet voorzien van ATB, omdat de Betuweroute inclusief de Havenlijn van ERTMS-beveiliging voorzien wordt. Voor machinisten zijn de steile hellingen van de nieuwe tunnel even wennen.
- Kort na de opening van de Botlektunnel op 17-09 bleek het waarschuwingssysteem dat voorwerpen en/of personen in de tunnel moet detecteren, te gevoelig afgesteld te staan. Er moest voor 24 uur bewaking gesteld te worden om ervoor te zorgen dat niemand de tunnel betrad terwijl het systeem opnieuw afgesteld werd. Treinen reden enige tijd via de Botlektunnel, ook toen tussen 19.00 en 22.15 uur een sectiestoring, een defect waarschuwingssysteem en een VPI-

probleem elkaar afwisselden. Door een defecte laagspanningszekering ontstond op 19-09 wederom een storing in de Botlektunnel, terwijl ook op emplacement Botlek problemen werden ondervonden. Na ruim vijf kwartier was de storing voorbij. Vier goederentreinen liepen 20 tot 60 minuten vertraging op.

- Op 20-09 ging het andermaal verkeerd in de nieuwe tunnel. Om 15.20 uur strandde trein 48701 uit de Maasvlakte in de tunnel toen van één van de drie locomotieven de trekhaak afgebroken was. Het trio 6400-en ging naar Pernis, alwaar de defecte loc afgerangeerd werd. Vervolgens kwamen beide overgebleven locs, aangevuld met een vers van de Maasvlakte gekomen exemplaar, terug naar de gestrande trein. Een ander trio werd naar de tunnel gezonden om de trein op te drukken. Rond 17.30 uur was de trein uit de tunnel, waarna het tot 21-09 12.15 uur (!) duurde eer enkele in de tunnel achtergebleven technische storingen verholpen waren.
- Twee dagen later brak van trein 348701 (!) wederom een koppeling tijdens de passage van de Botlektunnel. Na ruim anderhalf uur was de trein, mede door de assistentie van een uit de Waalhaven gekomen hulploc, in twee delen uit de nieuwe tunnel gesleept.
- Op 22-09 werd bekend dat de aannemerscombinatie die de Sophiaspoortunnel heeft gebouwd, BeCIG, de tunnel niet tijdig gereed heeft. ProRail vreesde al enige tijd dat de aannemers niet zouden kunnen voldoen aan hun contractuele verplichtingen, hoewel de infrabeheerder akkoord gegaan was met een aanpassing van de planning voor het testen van de tunnelinstallaties. Desondanks werd begin oktober bekend dat de oplevering van de Betuweroute mogelijk toch tijdig kan plaatsvinden. De aannemerscombinatie heeft aangekondigd dat ze een uiterste inspanning gaat leveren om de overeengekomen opleveringsdatum van 02-01-2007 te halen.
- Aan de indienststelling van de Betuweroute per 02-01 blijkt overigens wel een prijskaartje te hangen: in totaal kost het 64 miljoen euro extra om de tunneltechnische installaties die de vertraging veroorzaken, op tijd gereed te hebben. ProRail moet daarvan 39 miljoen voor haar rekening nemen.

ProRail en politie

- Een door de Gasunie in de nabijheid van de spoorbaan bij Etten-Leur ten behoeve van metingen geplaatste kast werd op 03-10 aangezien voor een verdacht voorwerp. De 'terreur-macho's' lieten een bomverkenner opdraven en natuurlijk het treinverkeer stilleggen. Na een half uur was duidelijk dat het loos alarm was.
- Uitgerekend in de avondspits werd op 11-10 op station Schiphol een onbeheerde koffer gevonden, waarna uit voorzorg een perron werd afgesloten. Enkele treinen van de series 600, 2100 en 2400 werden omgeleid.
- Een man die met een vuurwapen op station 's-Hertogenbosch was gezien, zorgde voor een chaos aldaar. Op last van de politie werd het treinverkeer stilgelegd. Een uur lang reden er in de vrijdagavondspits geen treinen, maar de politie kon weer eens niets vinden. Vermoed werd dat de man met een trein naar Utrecht gereisd was, waarna de terroristen-macho's daar een trein op spoor 7 doorzochten. Er werd niets aangetroffen.
- Van Plan T 512 (trein 5140) raakte op 16-10 in Delft een motorgenerator defect, hetgeen met nogal wat rookontwikkeling gepaard ging. Hoewel er geen sprake was van brand, verordonneerde de brandweer natuurlijk een volledige afschakeling van de bovenleidingsspanning boven alle sporen in Delft.
- Een doos met onkruid op het perron langs spoor 1 te Driebergen-Zeist zag men op 17-10 aan voor een verdacht pakketje, hetgeen een forse ontregeling van de treindienst

tot gevolg had. Aanvankelijk zou de 127 worden teruggehaald naar Utrecht en omgeleid via Amersfoort en de Kippenlijn, maar dat ging uiteindelijk niet door. De trein vervolgde met 63 minuten vertraging zijn weg.

Stations

- Het perron van station Kampen werd in september tijdelijk verlengd. Gedurende de tijd dat Rijkswaterstaat werkzaamheden verricht aan de N50 Kampen – Zwolle, heeft zij bij NSR goedkope treinkaartjes aangeschaft. De werkzaamheden duren van 16-10 tot (ten minste) 23-12. Gedurende die periode worden de treinen naar Kampen derhalve verlengd naar maximaal zes bakken.

- NS Stations is van plan de aantrekkelijkheid van stations te vergroten, onder andere met behulp van betere verlichting en geurverspreiders. Proeven met betere verlichting en geurtjes te Amsterdam Centraal hadden veel positieve reacties tot gevolg, reden om ook andere als donker en muffe stations aan te pakken. Per station wordt bekeken welke kleur de nieuwe of aangepaste verlichting moet hebben.

- Strukton is op 28-08 gestart met de werkzaamheden voor het plaatsen van toegangspoortjes op de Schiphol- en Flevolijn. De 22 om te bouwen stations zijn de eerste na de verbouwing van de stations op de Hoekse Lijn. Het is nog niet duidelijk of op Amsterdam Centraal en Schiphol daadwerkelijk poortjes geplaatst worden. Lijkt dat te gaan leiden tot onoverkomelijke problemen, krijgen deze stations losse kaartlezers. Volgens de huidige planning moeten alle stations in Nederland vanaf 31-03-2007 voorzien zijn van chipkaartlezers. De werkzaamheden om de benodigde kabels en leidingen aan te leggen, zijn inmiddels gestart. Als eerste is station Dalen onder handen genomen. Na maart 2007 worden van een groot aantal stations kaartlezers vervangen door poortjes, aangevuld met hekwerk.

- De stationslift van Roosendaal liet het op 25-09, een dag voor de officiële ingebruikname, voor de vierde maal sinds juni afweten. Een vrouw zat een half uur in de lift vast alvorens ze door de brandweer werd bevrijd.

- Het tweede perron bij Amsterdam Zuid WTC wordt per 10-12 in gebruik genomen, waarbij tegelijk de naam wordt gewijzigd in Amsterdam Zuid. Sedert 30-09 wordt ieder weekeinde gewerkt aan de bouw van het nieuwe perron en de bijbehorende wisselverbindingen. De noord-oost rijdt via Amsterdam Centraal naar Schiphol. NS biedt in de weekeinden een kruierdienst op Amsterdam Zuid WTC aan en zorgt voor gastheren op de pendelbussen. In de treinen wordt gratis koffie en thee alsmede een boekje met aanbiedingen uitgedeeld.

- De verhoging van de perrons in Noord-Nederland ten behoeve van de inzet van de GTW-treinstellen van Arriva, blijkt langer te gaan duren dan gepland. De verhoging is nodig, omdat ProRail Arriva de verkeerde maten had doorgegeven, zodat de geplande gelijkvloerse instap niet gerealiseerd dreigt te worden. ProRail moet nu alle perrons verhogen tot 76 centimeter boven bovenkant spoorstaaf, hoewel enkele gemeenten hebben aangegeven 80 cm hoge perrons te willen. ProRail heeft aangegeven pas in het eerste kwartaal van 2007 aan de aanpassing toe te komen.

- Nog deze maand begint de bouw van het tijdelijke station van Rotterdam Centraal. Aan de westzijde van het bestaande, reeds geamputeerde gebouw verrijst een tijdelijk onderkomen dat vier jaar zal dienstdoen. Het gebouw wordt aangesloten op de Provenierstunnel, waarin thans de opgangen naar de perrons worden gebouwd. Deze zullen net als de huidige toegangen voorzien worden van roltrappen. De winkels die ook in de oude stationshal gevestigd waren, keren terug in het nieuwe gebouw, dat een oppervlakte krijgt

van 5.200 m². Het nieuwe onderkomen krijgt een hoofdgebouw van drie verdiepingen en drie kleinere gebouwen.

- Vrijwilligers hebben de perrontunnel van station Den Helder Zuid opgefleurd met mozaïekkunstwerken. Het project werd onder andere gesponsord door NS en de gemeente Den Helder.

- NSR heeft een bedieningsgarantie afgegeven voor het toekomstige station Amsterdam Watergraafsmeer. Daarmee staat niets de start van de benodigde procedures voor de bouw ervan, nog in de weg.

- Te Ede-Wageningen wordt sedert enige tijd gewerkt aan de verlenging van spoor 1. Het perron wordt verlengd om een gelijktijdige kering van de treinen van Connexion en NSR (serie 7500) mogelijk te maken. Momenteel keert de 7500 in Ede op het moment dat er geen 7400 is; in de spits komen de treinseries elkaar ondanks de halfuurdienst van de 7400 evenmin tegen omdat de 7500 dan doorrijdt naar Utrecht. In de nieuwe dienstregeling gaat Connexion een halfuurdienst naar Ede rijden en de 7500 ook in de spits daar keren, zodat extra capaciteit nodig is.

Nieuw station Arnhem

- Het tijdelijke station van Arnhem werd op 01-10 in gebruik genomen. Het tijdelijke onderkomen, dat volgens velen fraaier is dan het oude gebouw, zal tot 2009 dienstdoen. Hoewel NS en ProRail veel aandacht zeggen te hebben besteed aan duidelijke bewegwijzering, bleken de eerste dagen nog veel reizigers vanaf het busstation naar het oude gebouw te lopen. Bovendien heeft de loopbrug geen CTAbakken, zodat reizigers eerst op het perron zien hun trein daar daadwerkelijk vertrekt. Ook is de looproute vanaf het busstation enigszins mijl-op-zeven. De 'tickets en service-winkel' (voorheen: de loketten) is nieuw in zijn soort. Een heuse NS-gastheer of -vrouw heet de reizigers welkom en wijst ze de weg. Veel mensen hadden problemen met de rastertreden van de trappen, omdat het zicht door de open treden veelvuldig als griezelig wordt ervaren. ProRail gaf aan spoedig actie te ondernemen om aan een aantal klachten een eind te maken. Gekeken wordt of het vervangen van het lichte zand onder de trappen door zwarte aarde of het spannen van doeken onder de trappen soelaas biedt. Mogelijk worden de treden zelf voorzien van een ander kleurtje. Overigens blijkt het er een snellere looproute te bestaan naar de perrons, maar NS heeft met de uitbaters van de horeca en winkels afgesproken dat die route niet gebruikt mag worden, omdat ze voorbijgaat aan die winkels en cafés. De betreffende nooduitgang werd zelfs afgesloten, maar de Arnhemse brandweer maakte aan die vreemde praktijk op 10-10 snel een einde.

HSL-Zuid/HSA

- De op blz. 299 genoemde tunnel Noordrand bij Rotterdam blijkt inderdaad niet in orde te zijn. Onderzoek heeft uitgewezen dat de wanden poreus zijn. Er moeten nieuwe buitenwanden geplaatst worden. De oplevering van het noordelijke deel van de HSL-Zuid komt niet in gevaar, wel konden de geplande proefritten niet volgens planning doorgang vinden. De kosten van de herstelling gaat het ministerie van Verkeer en Waterstaat verhalen op de aannemer.

- Voor proeven aan de stroomvoorziening van de HSL-Zuid kwam 'FLIRT'-treinstel 521 011 van de SBB naar Nederland. Het door Stadler gebouwde treinstel, uiteraard in SBB-kleuren en door sommige Roosendaalse NS-ers voor een tram aangezien, verscheen op 30-09 aan de grens en kwam achter de 6474 op 01-10 naar de HSL-Zuid. Diezelfde dag pikte de 6500 het fraaie treinstel weer op en bracht het via Elst naar Valburg. Tot en met 04-10 reed de FLIRT op de Betuweroute en op 05-10 stond het stel in Breda weer op 'gewone' sporen. Een dag later zag een lezer de 521 011

achter een 6400 richting Venlo gesleept worden. De metingen werden gehouden om de afwijkende frequenties en mogelijk optredende resonanties van de stroomtoevoer op de beide nieuwe lijnen te testen.

Kansen voor RailPorts in Zuid-Nederland

Het zuidoosten van de provincie Brabant (regio Eindhoven) lijkt een aantrekkelijke vestigingsplaats voor een grootschalig raildistributiecentrum (RailPort) met spoorlengtes tot 600 meter. Dit betoogde Harm Winkeler, manager Marketing & Sales van Stinnes in Nederland, op donderdag 12 oktober tijdens een bijeenkomst van de EVO, afdeling Zuid. Winkeler gaf daar zijn visie op de kansen voor railtransport in Zuid-Nederland. Cruciaal in zijn visie op de verdere ontwikkeling van het wagenladingvervoer, is de noodzaak om te komen tot bundeling van ladingstromen tegelijk met een aanbod van goede op- en overslagfaciliteiten.

De *Stinnes*RailPorts in Noord-Italië dienen daarbij als voorbeeld. Zo beschikt Stinnes in Turijn, Desio en Castelguelfo al over 3 goed geoutilleerde en centraal gelegen raildistributiecentra. Kenmerken van deze RailPorts zijn een goede aansluiting op het hoofdrailnet, ruimte voor de behandeling van complete treinen tot 600 meter en uitstekende faciliteiten voor op- en overslag. De RailPorts bieden naast overdekte overslag van truck op trein vice versa, ook mogelijkheden voor warehousing.

Dagelijks komen er in de *Stinnes*RailPorts in Noord-Italië complete treinen aan vanuit Duitsland en vertrekken weer in de andere richting. Bijzonder aan dit concept is verder dat het totale traject onder directe regie van Railion plaatsvindt. Zo is de kwaliteit en betrouwbaarheid van het transport nog beter gewaarborgd. (*Bron: Railion Nieuwsbrief*)

Correctie

▪ In tegenstelling tot wat op blz. 328 was gemeld, draagt de Traxx-locomotief die op de HSL-Zuid proefritten rijdt, het nummer 482 043.

Wist u dat...

- de 4025 een blauw NS-vignet heeft op de AB-bak?
- een Plan V op de linkierzijwand van de Bk rechts van het eerste balkon een klein, blauw NS-logo draagt, op het eerste gezicht van het type dat op de NS-ICE's gebruikt wordt?
- op 20-09 er kortstondig problemen waren met de omschakeling van de bovenleidingsspanning in Venlo?
- een computer waarvan abusievelijk de stekker uit het stopcontact was gehaald, de boosdoener bleek te zijn?
- in de CTA-bakken van station Schiedam Centrum tijdens onderhoudswerkzaamheden onder andere de flapjes met 'Berlin Friedrichstraße' en 'Kobenhavn' te zien waren en herinneringen opriepen aan reeds lang vervlogen tijden?
- het personeel van de dagelijkse bediening van Vlaardingen Centrum op 20-09 de pauze in Vlaardingen gebruikte om bij de nabijgelegen discount-winkel 'Action' inkopen te doen?
- de op trein 4155 wachtende reizigers wel even verbaasd opkeken toen zij de machinist en rangeerder met meerdere plastic zakjes over het emplacement naar loc 6483 zagen lopen?
- een 66-jarige automobilist op 20-09 met een bestelwagen klem kwam te zitten onder een spoorwegviaduct in de Schuilenburglaan te Soest, omdat zijn navigatiesysteem geen rekening hield met de maximale hoogte van zijn auto en de doorrijdhoogte van het viaduct?

- er eigenlijk geen berichten over de Hofplein- en Zoetermeerlijn in de rubriek Spoor binnenland meer zouden komen?
- wij het toch even niet kunnen laten?
- de voormalige NS-klanten langs de Hofpleinlijn er met RandstadRail bepaald niet op vooruitgegaan zijn, vanwege de vertraging die is opgetreden bij de indienststelling van RandstadRail, het duidelijk lagere comfort van de RET-metrostellen, een staking van RET-personeel op 25-09 (twee weken na ingebruikname van het eerste gedeelte van RandstadRail!) en de beroerde punctualiteit van de dienst?
- het regelmatig voorkomt dat metro's te vroeg vertrekken van zowel de tussenstations als de beginhaltes Hofplein en Nootdorp?
- dat bijzonder vervelend is als dat 's avonds gebeurt, wanneer er net als in de NS-tijd een halfuurdienst gereden wordt?
- van NS veel gezegd kon worden, maar niet dat zij haar treinen te vroeg liet weggaan?
- de stations zonder uitzondering spaarzaam verlicht zijn, weinig zit- en schuilmogelijkheden kennen, geen goed werkende bestemmingsaanduidingen hebben en op de nieuwe haltes na allemaal van lelijke houten perrons voorzien zijn?
- van station Hofplein de in- en uitgang aan de stadskant afgesloten is, volgens RET vanwege de sociale veiligheid?
- de omweg die daardoor noodzakelijk is, door een sociaal beduidend onveilig tunneltje voert?
- de metro's overigens schrikbarend leeg zijn, vergeleken bij de reizigers aantallen die NS tot 03-06 haalde?
- inwoners van de langs de lijn gelegen gemeenten de metro gekscherend een 'neptrein' noemen?
- steen en been geklaagd wordt over de significant hogere geluidsproductie van de (lichtere en kortere) sneltrams in vergelijking met het ook niet fluisterstille SGM-materieel?
- Het blijft nog onzeker of RandstadRail op 29 oktober kan starten. Dat heeft regiobestuurder Van Woensel van het stadsgewest Haaglanden recentelijk bekendgemaakt.
- Reden voor onzekerheid is dat de proefritten niet helemaal vlekkeloos verlopen. Tijdens het testrijden zijn op sommige plekken storingen ontstaan en onlangs bleken de wisselcomplexen niet te werken tussen de Krakeling en Oosterheem in Zoetermeer.
- van VIRM 8672 tijdens het rijden van 1405/21405 in de nacht van 23- op 24-09 een draaistel werd afgesloten vanwege een vermeende vaste rem en in Rotterdam een andere stam werd ingezet?
- in Rotterdam bleek dat de coating van een nieuwe as voor de stank had gezorgd?
- de jongste uitgave van het blad Rails voorzien werd van de naam van het blad in braille op de omslag?
- de 'restantenstellen' 8610 en 8656 op 09-10 gezamenlijk de treinen 2114, 2633, 2622, 2441, 2436 en 2655 reden?
- de 8656 's middags gebruikt werd om de in Leiden als 2657 met een defecte snelschakelaar gestrande 8663 naar Den Haag HS te slepen?
- dat nog niet meeviel?
- de 8674 zich als vervanger van een Plan T en een Plan V op 09-10 in de treinseries 4900 en 5900 vertoonde?
- op 11-10 een fiets in trein 944 in Eindhoven voor een verdacht pakketje werd aangezien?
- dezelfde lezer die ons zo uitgebreid informeerde over de bedevaarttreinen, op 30-09 bemerkte dat in Nieuweschans elke twee uur de eerstelingen uit twee treinstelseries – Wadloper 3201 en DB-treinstel met motorwagens 614 001 en 614 002 – te zien waren?
- in de vroege morgen van 09-10 vanwege een zieke machinist twee treinen Watergraafsmeer – Amsterdam moesten worden gecombineerd, zodat een set van vier SGMm-en en één SGM-II ontstond?

- de bovenleidingsspanning in Amsterdam dat wel aankon?
- deze treinsamenstelling in Enkhuizen voor veel problemen zou zorgen met de bovenleiding?
- de USO II op 11-10 een tweetal 'detectieritten' Utrecht HTMU – Maarn Goederen maakte?
- op 12-10 een vosje op het terrein van onderhoudsbedrijf Amsterdam gesignaleerd werd?
- een automobilist die op 13-10 tussen Wierden en Rijsen met de voorkant zijn auto op een overweg stond en daar eerst na tussenkomst van de politie weg wilde, een kwartier lang de weg versperde voor ICM 4058 van trein 7028?

MUSEUMNIEUWS

N.V.B.S.

Op 14- en 15-10 vond het grote treinfest van de jubilerende NVBS plaats. In de driehoek Apeldoorn – Zutphen – Dieren/Arnhem werd zowel met historisch als modern materieel gereden. Tussen Zutphen en Arnhem reden de 2985, de 1501 en 1254 als trektrekcombinatie met de ICRm-stammen 5546, 5599, 5655 en 5215, de Blokkendoos van het NSM in combinatie met de 'Jaap' uit Haarlem en de 766 als extra treinen. De Buffels van de treinserie 17800 Zutphen – Apeldoorn werden integraal vervangen door zowel historisch als modern dieselmaterieel: de driedelige 'Talent' 643.04 van de Prignitzer Eisenbahn (PEG), de zeer fraaie combinatie van 41 (NSM) + 186 (HSA) en twee LINT-en van Syntus. Tussen Apeldoorn en Dieren verzorgde de VSM een dienst met stoomtreinen, dieseltreinen en stoomtrams. De stoomlocs 24 009, 78 468 – beide afkomstig uit Duitsland – en 64 415 trokken de combinatie van 'Blokkendozen' DRG-rijtuig 14 012. Tussen Beekbergen en Loenen werd een stoomtramdienst gereden met de locs GS 18 en LTM 26. Op het traject Dieren - Loenen reed een trein getrokken door ACTS-loc 6702 en bestaande uit ÖBB-platformwagens van de VSM.

Stoomtrein Goes-Borsele

Het tractiegebouw (locloods/werkplaats) van de Stoomtrein Goes-Borsele is in de race voor een prijs van 1 miljoen euro, te winnen in het programma BankGiro Loterij Restauratie. De SGB is namelijk een van de 15 deelnemers aan de BankGiro Loterij Restauratie. In een reeks van vijf tv-programma's, dit najaar uit te zenden door de AVRO, worden in totaal 15 gebouwen, verspreid over geheel Nederland en die nodig gerestaureerd moeten worden, aan de kijker voorgesteld. De inbreng van de SGB betreft het uit 1927 stammende tractiegebouw te Goes, dat anno 2006 nog altijd zijn oorspronkelijke functie vervult. Aan het eind van elke aflevering stemt de kijker welk gebouw doorgaat naar de grote finale op 17 december. Deze finale zal uitmaken welk bouwwerk uiteindelijk het felbegeerde bedrag van minimaal 1 miljoen euro in de wacht sleept! De bij deze mail gevoegde tekst vertelt er meer over.

De SGB hoopt natuurlijk dat u straks, na de uitzending waarin het tractiegebouw van de SGB aan bod komt, op de SGB gaat stemmen. Maar ook nu kunt u al wat doen! U kunt u abonneren op de digitale nieuwsbrief van de SGB (via www.destoomtrein.nl), waardoor u steeds op de hoogte wordt gehouden van de laatste ontwikkelingen. U verneemt dan ook tijdig wanneer het programma over het SGB-tractiegebouw wordt uitgezonden.

Zuid-Limburgse Stoomtreinmaatschappij

De Zuid-Limburgse Stoomtreinmaatschappij rijdt op 29 oktober haar laatste ritten volgens reguliere dienstregeling naar Heerlen. De rest van het rijseizoen voorziet alleen nog

speciale evenementen zoals het Thomasweekend, de Sinterklaas- resp. Kerst en de Nieuwjaarsritten. De nieuwe dienstregeling van de Nederlandse Spoorwegen en de komst van de nieuwe vervoerder Veolia Transport laat doorrijden naar Heerlen niet meer toe. De frequentie van de aangeboden treindiensten zal worden verhoogd dan wel worden verdubbeld. De NS gaan een tweede intercity rijden naar het noorden zonder stop in Geleen Oost, waardoor de stoptrein eveneens vaker zal gaan rijden. Veolia Transport zal elk halfuur een sneltrein rijden van Maastricht Randwyck naar Heerlen en elk half uur en stoptrein van Maastricht naar Kerkrade. Daarnaast rijden er nog goederentreinen van Sabic/DSM naar Zuidoost Europa en de wens van een frequentere bediening van Landgraaf vereist uitbreiding van de sporencapaciteit tussen Heerlen Landgraaf.

Maar er gloort hoop voor de ZLSM. In de derde week van januari 2007 zal de wisselverbinding in Schin op Geul worden hersteld, zodat met het begin van het rijseizoen 2007 met stoom kan worden doorgereden naar Valkenburg, het toeristisch hart van Zuid-Limburg. Zowel Prorail als Veolia Transport staan hier zeer positief tegenover, daar de extra stoomtreinen hier wel goed zijn in te voegen in de nieuwe dienstregeling.

Tijdens het dieselweekend was diesellok EH 244, Esslingen, in de rode ZLSM-kleur te bewonderen, wat de lok zeer ten goede is gekomen. Er werd gelukkig ook gelet op de kleurencombinatie lok en rijtuigen. De rode 6442 van Railion trok de huisstijl-stam en de voormalige NS 2278 trok de groene stam. De 639, koffiepote annex Hippel, was op pad met een typische mijngoederentrein, terwijl de EH 244, Esslingen, rangeerde met gesloten goederenwagens op zaterdag en op zondag een reizigerstrein reed naar Kerkrade en Vetschau met één rijtuig en een Köf ter vervanging van de DE-I 41, die zaterdag op de laatste rit uit Vetschau een defect opliep, dat zondag in de loop van de dag kon worden verholpen, na urenlang sleutelen door de bemanning.

Tijdens het afsluitend stoomgala op zondag 22 oktober hoopt men stoomlok 1289 weer aan de reizigers te kunnen presenteren na een grondige C-revisie. Tijdens deze dag rijdt stoomlok 1220 tussen Simpelveld en Schin op Geul. De railbus rijdt tussen Simpelveld en Vetschau resp. Kerkrade, de laatste bestemming afwisselend met diesellok EH 244, Esslingen.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Grote inspanningen met een zeer gering resultaat. Dat is de conclusie die getrokken mag worden over de situatie waarin de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik zich op dit moment bevindt. Vooral het gebrek aan erkenning door het Rijk van het mobiele erfgoed brengt het museum aan de rand van de afgrond.

woensdag 18 oktober 2006 werd in de Hoornse raadscommissie mens en maatschappij een collegebesluit behandeld over de toekomst van de Museumstoomtram. Dat besluit houdt voornamelijk een grote terughoudendheid in om in de toekomst nog meer geld in de stoomtram te steken.

Ook wordt de intentie uitgesproken 'een rol te spelen' in het oplossen van het tekort van ruim een miljoen euro, een inspanning die over niet meer dan de helft van dat tekort zal gaan. Andere gemeenten en overheden zullen nu ook moeten laten zien dat ze waarde hechten aan de stoomtram.

Om het financiële tij te keren zijn de afgelopen jaren ook door de stoomtram zelf grote inspanningen geleverd. Een lobby bij Rijk en provincie om in aanmerking te komen voor grote subsidies voor mobiel erfgoed trok weliswaar aandacht, maar leverde geen stuiver op. (*Noordhollands dagblad*)

Stichting NZH Vervoer Museum

Vrijdag 29 september 2006 was het een heugelijke dag. Na ruim 8 jaar hard werken door verschillende vrijwilligers van het NZH Vervoer Museum is aanhangrijtuig BY2 geheel gerestaureerd gepresenteerd. Vele genodigden mochten getuige zijn van de presentatie door de Heer A.L.F.M. Testa. Na het fluitsignaal door de Heer Testa met ondersteuning van de fluit van de Boedapester viel het doek en konden de aanwezigen een kijkje nemen in de prachtig gerestaureerde BY2. De volgende uitdaging is de restauratie van motorwagens A14.

Korte berichten

- De fraaie 2278 van de 2225-museumclub luisterde samen met de 6442 de (terecht) immer populairder wordende dieseldagen bij de ZLSM in het weekend van 23-09 op.
- De beide Plan U's van de HIJSM werden na een verblijf in het onderhoudsbedrijf Zwolle op 15-10 overgebracht naar Amsterdam en daar op de Dijksgracht geplaatst. De 115 is nu ook in het oorspronkelijke rood geschilderd. Een fraaie combinatie!

B O E K E N**Transpress**

Deutsche Damplokomotieven in Bild. De titel doet een album vermoeden met actiefoto's. Het is echter een boek over 33 belangrijke locseries bij DRG, DR en DB geworden. Echter zijn niet alle tenderlocs vermeld, terwijl daarbij toch de 64 en 86 overall bekend waren. Het gros van de wel vermelde series is uit de Einheitslok-tijd. De serie 17 die al direct na 1945 verdween, is wel vermeld en de veel meer gevarieerde 18 niet; ook de 42 en 56/57 ontbreken. De foto's zijn allemaal statisch, standaard in kleur en zwart/wit. De druk is matig. Van alle locs zijn de belangrijkste gegevens meegenomen. Meer een boek voor beginners en beslist niet voor de doorgewinterden. 144 blz., 130 foto's, 21 bij 24,5 cm, prijs 19,95 euro, ISBN 3-613-7192-X.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2006-10. ISSN:0030-3321 * Het materieel van Spoor 75 * Arnhem – Zutphen – Apeldoorn – Dieren * De eerste Wereldoorlog * De magie van de metrokaart * Verenigingsnieuws * Excursies *
www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, okt. 2006, nr. 8 (238) * ISSN:0926-3489 * Bombardier Transportation en haar TRAXX-familie (2) * Goederenvervoer op de Hofpleinlijn * Stoomtractie bij suikerfabrieken in Indonesië * De moderne treinstellen van Arriva Nederland * De snelheidsproeven van de SNCF in 1955 * Bezoek aan de fabriek van Siemens te Krefeld * Modelspoor en Lezersservice *
www.railmagazine.nl

Rail Hobby, okt. 2006, nr. 10 * ISSN 0165-4551 * De Betuwe-route: Kijfhoek – Emmerich * De HSL-Zuid * Railview * Museumnieuws * Relieken aan het treintijdperk: Bels Lijntje * Verslag fotorit Rügensch Kleinbahn * Railpers * Railmemo * Modelspoorartikelen over o.a. BR 84 in H0, diesellocs uit Kiel, Blokkendozen van de Hoogovens Excursietrein, Luxemburg in het klein *
www.railhobby.nl

Spoorwegjournaal, nr. 5/2006 (153) * Dienstregeling Railion in Noord-Nederland gewijzigd * Rondje RandstadRail: opbouw en proefritten * Komarek: een bijzondere stoommo-

torwagen in Tsjechië * Dubbel feest bij Arriva * Langs de lijn * Boekbespreking * Dieselen in de Botlek (1) * De aanleg van de LGV-Est * Andere treinen (4) * Vaarwel Moulinex * Modelspoorartikelen *

Trolleyberichten, sept. 2006, nr. 155 * ISSN 1571 1110 * Onderhoud en onderhouden * In memoriam E.J. Bouwman * Van de redactie * Trolleys in Erfurt * San Francisco trolleybus * Wist u dat ...? * Weerzien met een oude bekende * Mysterieuze DAF-trolley * Arnhem Actueel * Buitenland Actueel * Vakantiefoto's * NTV-berichten *

Op Oude Rails, sept. 2006, nr. 219 * ISSN:0166-7343 * Van de redactie en de penningmeester * Afdeling Rotterdam * Depot Scheveningen * NZH A327 en TS-medewerkers in het Ned. Openluchtmuseum * Projecten in Den Haag en Scheveningen * Railreinigers * RTM Ouddorp * Stoomtram Hoorn – Medemblik * Stoomtramromantiek (46): Tramweg-Maatschappij "De Meijerij"

Miljoenenlijn Expresse, sept. 2006, nr. 71 * Huidige stand * diverse korte berichten * Revisie B1289 in eindfase * Terugblik stoomtreindagen * Met de ZLSM naar de Tour de France * Trein- bus- en boottocht * Lokettisten bij de ZLSM * Spootips *

Autobuskroniek, editie 06-2006 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Opening busbaan "Twents" * MAN Lion's City T * Nieuws van de busfabrikanten * Bedrijfsberichten * Connexion wagenpark per 1 september 2006 * Impressie Danze Valley 2006 * Lijnbuslijn * Busflitsen * Verenigingsnieuws

Schweizer Eisenbahn Revue, oktober 2006. Dit nogal technische en organisatorisch gerichte spoorwegtijdschrift bevat dit keer heel veel Zwitsers en buitenlands nieuws naast een aantal vakgerichte artikelen zoals over de reeks ongelukken bij SBB, de FLIRT-treinstellen van Stadler, Europese toelating van TRAXX-locomotieven, de proef met de TGV-Est, de sanering van de locserie Re-460 om er 200 km/h mee te kunnen rijden, Bauwerke bij de Rhätische Bahn, opnieuw ingebruikname van museumstoomloc EB 2/4 5469. A4, 56 blz (meer dan tot nu toe), €9,90.

Overigens geeft Minirex uit Luzern behalve dit blad nog een aantal bladen uit namelijk ook voor Oostenrijk, en een uitgave getiteld "Railway Update", en dan is men ook nog actief op de boekenmarkt. Binnenkort komt er een herdruk van deel I over alle elektrische locs tot 1954 uit terwijl ook het 2^o deel (na 1954) in aantocht is.

Fern Express III-2006. Met als hoofdstukken een verhaal over hobbyisme/reizen in de 50-er jaren, een wintertocht naar Lapland en een reis door Zambia op jacht naar stormers. Verder een heel lang artikel over een spoorreis door Alaska! met stoom en diesel (fraai geïllustreerd overigens). Verder over de VS: de Donnerpass die vooral in de winter steeds problemen veroorzaakt. Onder de titel "Van succes naar succes en van probleem naar probleem", spoorverkeer Boston-Washington in de huidige tijd. Een verhaal over de zogenoemde North East Corridor, één van de belangrijkste Amerikaanse verbindingen die onderweg New York, Philadelphia en Baltimore aandoen: de enige grotendeels elektrische VS-spoorweg. Tenslotte een artikel over "Rundnasen in Europa" ofwel bolneuzen in Europa (Scandinavië, België, Luxemburg en Hongarije). Sommige doen al 50 jaar dienst! Het blad besluit met enkele pagina's nieuws. 50 blz. A4, illustraties zwart/wit en kleur, 10 euro. Te bestellen bij: Karl W. Koch, vor Kyllershöhe 26, D-54576 Dossenheim, email: karl.koch@fern-express.de

Het blijkt dat de uitgever 5 hoofdonderwerpen uit de diverse nummers tot boeken heeft gebundeld, elk rond 300 blz. Deze onderwerpen zijn China, Zuid-Afrika, USA, Zuid-Oost Azië en India/Pakistan. Wij gaan proberen deze voor u te recenseren.

Nagekomen berichten

Buitenlandse metro's voor volle lijn 50

Amsterdam - De uitpuilende metrostellen van lijn 50 nopen het GVB in het buitenland op zoek te gaan naar materieel om te huren. De drukte tussen Sloterdijk en Gein blijft voorlopig, aldus het GVB. "Huren of kopen is een optie," zegt een woordvoerder. "We oriënteren ons. Het probleem zal niet van vandaag op morgen zijn verholpen." Verder gaat het GVB het wagenpark 'herschikken'. "We kijken of we de stellen efficiënter kunnen inzetten. Het aantal oude metrostellen dat op dit moment buiten dienst staat met defecten, is geen structureel probleem, aldus het GVB. "Wel is het een feit dat wij hier te maken hebben met materieel van zo'n 30 jaar oud."

VVD-raadslid Robert Flos heeft b. en w. vragen gesteld over de kwestie. Veel reizigers klagen, zegt hij, vooral over de chaos in de ochtendspits. *(Bron Het Parool)*

Ambulance en brandweer traag bij rampeoefening station *(zie ook blz. 361 bij SM'90)*

Utrecht - De hulpverlening voor de gewonden leek woensdag 18 oktober jl. langzaam op gang te komen bij de rampeoefening op de achterste perrons van station Utrecht Centraal.

Ongeveer 50 minuten na de door terroristen veroorzaakte explosie verschenen de eerste brandweermensen en medewerkers van ambulancediensten bij de getroffen treinpasagiers. De 'slachtoffers' maakten intussen hun nood kenbaar door vanuit de donkere trein om hulp te roepen. In en rond de opgeblazen trein probeerden vijfhonderd personeelsleden van hulpdiensten, gemeente en vervoerbedrijven, gesteund door acteurs die de gewonden speelden, de situatie zo echt mogelijk te maken. De oefening richtte zich niet alleen op de directe hulpverlening. In het Utrechtse stadhuis oefenden communicatiemedewerkers met pers- en publieksvoorlichting.

Ambtenaren van Burgerzaken moesten slachtoffers registreren en mensen te woord staan die informatie zochten. Burgemeester Annie Brouwer concludeerde voorlopig dat het interne communicatiesysteem C2000 "gewerkt heeft".

Zij meende verder dat het vertragend werkt om de leiding over te dragen van de burgemeester naar het Openbaar Ministerie. Dat is regel indien er sprake is van een terroristische aanslag. Een uitgebreidere evaluatie volgt later.

In het Groningse Appingedam werd eveneens een ramp geïmiteerd: daar was een vrachtwagen met chemische stoffen tegen een trein gebotst. *(Bron Nu.nl)*

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

Heden tot 26 mei 2007: expositie 'Capelle aan het Spoor'. Capels Historisch Museum, Bermweg 13, 2906 LA Capelle aan den IJssel. Open iedere zaterdag van 13 tot 16 uur.

De **Corus stoomtrein** rijdt dit jaar nog op de volgende zondag: 29 oktober. Meer info op: <http://www.csy.nl/indexframe.htm>

21 t/m 29 oktober 2006: Herfstprogramma bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Dagelijks twee 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 voetplaatritten.

22 oktober 2006: Najaarsstoomgala bij de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij. www.miljoenenlijn.nl

22 oktober 2006: Drie pendelritten met stoomloc 41 360 tussen Emmerich en Arnhem t.g.v. een open dag in het Rheinmuseum te Emmerich.

<http://www.dampfloktradition.de/Fahrten/Emmerich/Emmerich.htm>

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

28 oktober 2006: rit met DEII 186 van HSA. overbrengingsrit van Winterswijk naar Leeuwarden, ten behoeve van de hieronder genoemde rit op zondag. Meerijden voor donateurs HSA en leden FMC mogelijk vanaf Zwolle.

29 oktober 2006: rit met DEII 186 van HSA. Jubileumtour Friese Modelbaan Club. Vanaf Leeuwarden via een nader te bepalen route van 350 km door Nederland. Aansluitend wordt het stel overgebracht van Leeuwarden naar Winterswijk. Dienstregeling verschijnt op www.friesemodelbaanclub.nl

3 november 2006: Rit voor het Koningin Wilhelmina Fonds. Meer info op <http://www.nicospijt.com/index2.html> Kijk bij de agenda.

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

5 November 2006: Open dag van de Hoornse Modelbouw Vereniging. Van 10 - 16 uur zijn o.a clubbaan te zien / demonstratie landschapsbouw / treinenbeurs. Adres: Atlas College, Bontekoestraat 3 in Hoorn, zie ook <http://www.dehmc.nl>

11 november 2006: 10 -15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta, Albrandswaardsedijk 74, 3172 AA Poortugaal. Info www.spijkspoor.nl

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

3 december 2006: SGB op tv. Het tractiegebouw van de Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) is deelnemer in het programma BankGiro Loterij Restauratie van de AVRO van deze avond. *(Zie ook bericht op blz. 372 van deze editie)*

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

30 december 2006: donateursrit met treinstel 766. Voor meer informatie raadpleeg: <http://www.mat54.nl/index.htm>

6 en 7 maart 2007: International Conference and Trade Show "Betuwe Route: Europe's Rail Gateway for Freight" in De Doelen te Rotterdam. <http://www.railevents.eu/>

27, 28 en 29 maart 2007: Beurs Rail-Tech Europe 2007 in de Jaarbeurs te Utrecht. <http://www.railevents.eu/>

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

21 en 22 oktober 2006: 3^e grote modelspooexpo in de Nekkerhal te Mechelen (B).

<http://www.modelspoomagazine.be/>

7 t/m 9 november 2006: Euro Bus Expo 2006, NEC Birmingham, UK. www.eurobusexpo.com

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

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

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

Kijk op www.hov-rn.nl