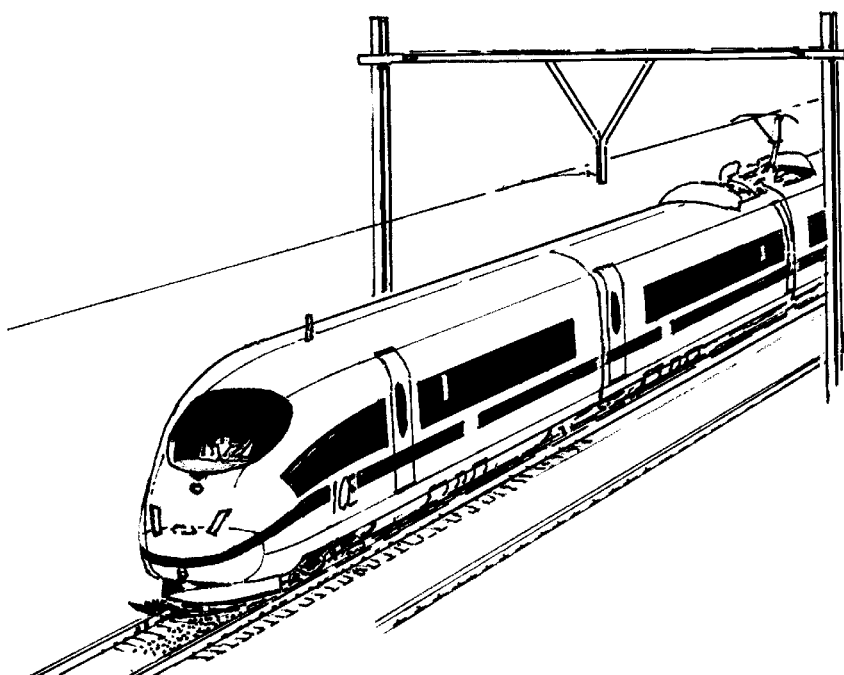
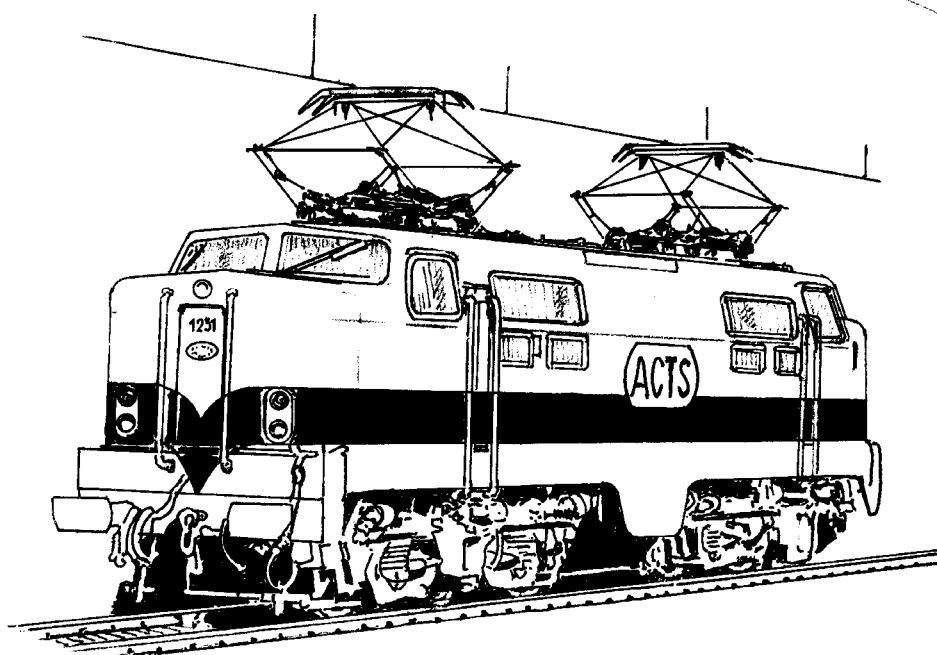
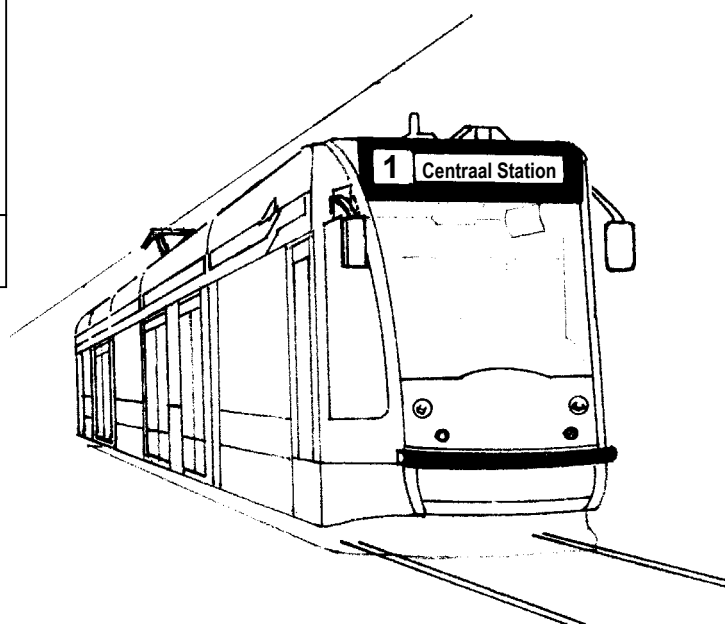


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 579 – maart 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

**50^e JAARGANG, NUMMER 3 (579)
maart 2 0 0 7**

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

**REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK**

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Gerard de Gier,
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

© 2007. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

DOORGAAN MET AANBESTEDEN ?

De jaarlijkse aanbestedingstijd is weer aangebroken, en we zijn benieuwd wat deze ons dit jaar weer brengen zal. Over de praktijk van het aanbesteden is sinds 2000 – ook door ons - al het nodige geschreven, en daarbij voegen zich de ervaringen van de afgelopen jaren. Tot twee keer toe zagen we in Noord-Brabant tragikomische taferelen, maar ook elders is er weinig echt goed gegaan. Ondanks alle commotie blijft mevrouw Marga Zuurbier van de NMa een groot voorstander van marktwerking, en ze betreurt het dat er voor het Nederlands busvervoer maar drie aanbieders zijn. Maar is dat eigenlijk wel zo verwonderlijk gezien de zeperds die men haalt ? Met gejuich verwelkomde nieuwe concessiehouders worden binnen de kortste keren geconfronteerd met boetes en de toorn van personeel en reizigers. Dat wil je toch niet ?

Als we marktwerking tot uitgangspunt nemen van het huidig systeem moeten we vaststellen dat er van een markt eigenlijk helemaal geen sprake is, en wel om twee redenen. Ten eerste heeft de consument niets te kiezen: er staan niet meerdere aanbieders naar zijn gunsten te dingen. Het is instappen in de bus die voorrijdt of niet, en als je ergens naar toe wilt dan moet je gewoon het gebodene accepteren. Het zijn dus alleen die drie aanbieders die met elkaar de competitie aan gaan. Ten tweede is openbaar busvervoer een product waarmee niets te verdienen valt – integendeel – tenzij de overheid meebetaalt. Ik zie de weekmarkt al waar de burgemeester aan de kooplui geld staat uit te delen om de nering gaande te houden.

Moet de overheid het dan maar weer allemaal zelf doen ? Niemand zal in de huidige tijd van mening zijn dat de overheid per se busbedrijven moet runnen – al was dat tot voor kort nog wel het geval -, maar de situatie waarin de overheid meebetaalt vraagt van die overheid wel een bepaalde opstelling, die in de meeste gevallen afwezig lijkt. Het meebetalen stoelt op de gedachte dat openbaar vervoer een maatschappelijk belang is, dat ten behoeve van de mobiliteit van verschillende groepen van de bevolking in stand gehouden moet worden. Openbaar vervoer dient ook gezien te worden als een instrument in een samenhangend verkeersbeleid, waarbij gestimuleerd dient te worden dat velen die wel over eigen vervoer beschikken toch voor openbaar vervoer kiezen om het verkeer in beweging te houden. En dan is niet de vraag wie de huidige openbaar vervoersvraag tegen de laatste kosten kan opvangen, doch hoe een openbaar vervoeraanbod kan worden gecreëerd dat een echt alternatief is voor het eigen (auto)vervoer. Dus laten we zeggen de Belgische praktijk tegenover de huidige Nederlandse afbraakpraktijk. De aanbestedende overheid zal niet alleen moeten betalen, maar ook meedenken en aansturen, want als gezegd: een echte markt is er niet.

Wat naast de financiële krenterigheid in de huidige situatie opvalt is dat er erg weinig tijd gelaten wordt tussen het gunnen van de concessie, en de ingangsdatum, vooral indien tegen de gunning bezwaar wordt aangetekend. De tijd om de aangeboden prachtdienstregeling te implementeren is dan eenvoudigweg onvoldoende, vooral als men bedenkt dat daarbij vaak veel nieuwe personen betrokken zijn. Hoewel soms overdreven eisen worden gesteld aan de leeftijd van het in te zetten materieel is de tijd ook te kort om, indien nieuw materieel echt nodig is, dit op tijd in huis te kunnen hebben, en dat leidt weer tot “Bossche” taferelen. Een periode van 10 maanden tussen gunning en ingang van de concessie is in dit opzicht niet echt overdreven. Ook lijkt de periode van beoordeling van de ingediende offertes te kort voor een goede afweging. Daarbij bestaat gerede twijfel of de overheden die de beoordeling verrichten – provincies en kaderwetgebieden – wel allemaal over het vereiste verstand van zaken beschikken. Behalve dat men zwicht voor de goedkoopste aanbieder lijkt het er soms op of deze of gene gedeputeerde nog een appeltje met de zittende vervoerder te schillen had. Zonder de beslissingsbevoegdheid bij de huidige concessieverleners vandaan te halen zou overwogen kunnen worden een verplicht deskundigenadvies in te winnen.

De tijd lijkt in de praktijk ook te kort te zijn om de overgang van personeelsleden die dat wensen goed te regelen. Vaak zit men al op de bus van de nieuwe exploitant zonder op de hoogte te zijn van de precieze arbeidsvoorwaarden. Ook het raadplegen van reizigersplatforms lijkt er bij in te schieten, althans mij is niet bekend of bijvoorbeeld ROVER een formele plaats heeft in het proces. Terwijl de invloed van de (grote) gemeenten in de Kaderwetgebieden wel meevalt lijkt het dat de provinciesteden met een stadsnet ook maar moeten accepteren wat GS voor hen bedenken, en dat beperkt zich niet tot de – zo belangrijke ! – kleur van de bus. Een goede oordeelsvorming kost dus ook tijd. Ook tussen het opstarten van

de aanbesteding en de gunning zouden derhalve, met inbegrip van een bezwarenperiode, tien maanden dienen te verlopen. Dus: men begint in mei met de procedure voor de concessies die in december van het volgend jaar ingaan.

Onvoldoende kan mij ook duidelijk gemaakt worden hoe men tot de huidige 63 concessiegebieden gekomen is. Zij zijn van geheel ongelijke grootte, en ook nauwelijks gelijkwaardig aan elkaar. Dat een waddeneiland niet groter of kleiner is dan het is – en ik weet dat ook dat niet helemaal waar is – staat wel vast, maar verder valt er geen touw aan vast te knopen. Naast gigantische lappen – zoals GGD – zijn er snippers zoals Utrecht Oost of Utrechtse heuvelrug, Regio Rotterdam overig en Tholen; naast stedelijke gebieden zijn er agrarische streken waar vaak een taxibuske nog nauwelijks zinvol is. Dus gaarne herverkavelen die zaak. Zolang de kaderwetgebieden nog bestaan vormen zij elk 1 vervoergebied, en de provinciale gebieden worden zo opgezet, dat zij altijd een of twee grote kernen bevatten. Gelukkig zien we wel dat bij aanbesteding sommige gebieden samengevoegd worden, maar het zou vervoerskundig en planologisch wenselijk zijn als de boel werd herzien en gereduceerd tot een gebied of 25, afgeleid van het te voeren mobiliteitsbeleid en vastgelegd in de wet. De verrichte evaluatie van het aanbestedingssysteem heeft naast de constatering dat zowel het vervoer als de uitgaven teruglopen bij mijn weten op dit stuk niets opgeleverd.

Tenslotte – althans voor deze beschouwing – nog iets over de duur van de concessies. Deze lijkt niet uniform en soms erg kort, hoewel er recentelijk wel met een looptijd van tien jaar zijn verleend. Men moet toch de tijd hebben om de gepleegde investeringen terug te verdienen, en dan denk ik vooral aan het busmaterieel. Een bus kan zeker 10 jaar mee zonder ernstige gebreken te gaan vertonen en zo zou ook, uitgaande van nieuw materieel, de concessieduur uniform op tien jaar moeten worden gesteld. Maar ook moet men een regio niet te vaak opzadelen met de overgangsprikelen die bij het overgaan op een nieuwe concessionaris – hoe goed ook voorbereid – altijd zullen optreden.

De vervoerbedrijven intussen hebben geloof ik al lang door hoe het zit, want met de recentelijk ingegane concessies zijn er al weer drie bedrijven verdwenen, waarvan in elk geval twee door overnames. Nu circuleren ook binnen de nog resterende stedelijke vervoerders geruchten over intense samenwerking of zelfs een volledig samengaan. Jammer voor mevrouw Zuurbier, maar dit lijkt in een tijd van schaalvergroting de enige rendabele weg. Hoeft er over een paar jaar helemaal niet meer aanbesteed te worden, want marktwerking in het openbaar vervoer is toch een illusie.

Het zij mij vergund een en ander in enkele punten van aanbeveling samen te vatten.

Plaats concessieverlening en beoordeling van de aanvragen binnen het kader van een modern mobiliteitsbeleid. Aan openbaar vervoer bestede kosten kunnen elders bespaard worden.

Betrek stakeholders bij de beoordeling van de ingekomen aanbiedingen.

Bepaal de proceduretijd start aanbesteding – ingang concessie op 20 maanden.

Beperk het aantal concessiegebieden tot 25, alle gegroepeerd rond een of meer grote stedelijke kernen.

Stelt de looptijd voor alle concessies vast op 10 jaar.

Laat alle betrokken personeelsleden horizontaal overgaan naar de nieuwe werkgever. Dit overigens onverminderd wat de gedroomde CAO voor het openbaar vervoer hier over gaat bepalen.

(herman)

A M S T E R D A M

Citycargo

Zoals wij eerder berichtten werkt GVB mee aan een proef met het vervoeren van vracht per tram, de zogenaamde Cargotrams.

De Blokkendozen 783 en 801 werden vanaf maandag 19 februari jl. gebruikt voor instructieritten voor het personeel. De stoeltjes staan er nog gewoon in, maar voor de ingangen is plaats gemaakt voor grote containers. De proefwagens voor het Cargotramproject hebben het normale wit/blauwe uiterlijk doch kregen een tijdelijk reclamejasje, de een voor Nuon en de ander voor een computerwinkel. In de wagens zijn enkele bankjes verwijderd en een drietal containers aangebracht. Na de proef wordt het normale interieur weer aangebracht en komen de wagens weer in de passagiersdienst.

De proef zelf startte op 7 maart jl. en loopt tot en met 31 maart aanstaande.

De bestuurders van deze voertuigen worden ingehuurd via uitzendbureau IMZ en de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA). Zo kan het gebeuren dat gepensioneerde trambestuurders weer terugkeren op de tram. De te volgen route beschreven wij in onze vorige editie op blz. 44.

Bepaald werd dat het personenvervoer altijd voorrang heeft op de cargotram. De rijtijd en de doorstroming van het personenvervoer mag niet nadelig worden beïnvloed. Om de doorstroming bij de verkeerslichten te bevorderen heeft de Cargotram 20 als lijnnummer gekregen zodat hij als dienstwagen aangemeld wordt bij de kruispunten.

Bij het eindpunt De Aker van lijn 1 worden de Cargotrams geladen met containers met goederen. Plantage Parklaan en een stukje spoor bij het Frederiksplein zijn de lospunten. Vanaf hier worden de goederen overgezet op een elektrisch wagentje voor verder transport naar de afnemers.

De proef moet duidelijk maken of er overlast voor GVB ontstaat, hoe het laden en lossen in de praktijk verloopt en of er belangstelling voor de vrachtram is.

City Cargo zegt dat haar vrachtrams het zware vrachtverkeer dat nu in de binnenstad komt, met de helft kan terugdringen. De vrachtram moet op termijn 2500 vrachtwagens per dag vervangen.

“Met de vrachtrams kunnen we alles vervoeren, alleen geen grote bouwmaterialen of groente-, fruit- en tuinafval. We denken er zelfs aan om de vrachtrams met goederen heen te laten rijden en met afval weer uit de stad” zegt Mariëtte van der Heide van City Cargo in het Parool.

In één vrachtram van dertig meter kan een lading van vier middelgrote vrachtwagens. “Het mooie is ook dat de winkels de hele dag en avond door voorzien kunnen worden van spullen. Zij hoeven zich namelijk niet aan de venstertijden voor vrachtwagens te houden. Die mogen slechts tussen zeven en elf uur 's morgens het centrum in.” Er zijn veel voordelen van vrachtrams, zegt Van der Heide. “Met onze trams worden de normen uit luchtkwaliteitsplan 2007-2011 van de gemeente gehaald. We zorgen ook voor een betere doorstroom van het verkeer. En wat te denken van de fietsongevallen. Eén van de grote boosdoeners van fietsongelukken zijn de vrachtwagens in de stad.”

Ondanks deze positieve geluiden blijft de redactie van dit blad grote twijfels houden. Wij verwijzen graag nog eens naar blz. 408 en 409 van onze december 2006-editie.

Dat de lading van vier middelgrote vrachtauto's in één cargotram past klinkt wel heel erg rooskleurig. Wat heb je aan een proef waarbij alle banken nog in de trams staan en alleen ter hoogte van de instapdeuren plaats is voor "containers". Het heeft pas echt zin de hele tram vol te stoppen met lading en tevens te klokken hoe lang het in- en uitladen duurt. Zitten de vervoerders echt te wachten op twee keer overladen en het daarmee gepaard gaande tijdverlies?

Verder vragen wij ons af of de winkeliers zitten te wachten op verruiming van de zgn. venstertijden. De kans neemt dus toe dat winkelende passanten voor hun raap worden gereden door allerlei laad- en losvoertuigen. Of zo'n voertuig nou elektrisch is of dieselaandrijving heeft, maakt dan niet zoveel uit als je er onder ligt...

Aad de Meij

Noord/Zuidlijn opnieuw duurder

De kosten om de Noord/Zuidlijn te bouwen zijn opnieuw gestegen. Er moet 41 miljoen euro bij, zo maakte wethouder Tjeerd Herrema van Vervoer op 8 maart jl. bekend. In een jaar tijd zijn de kosten voor Amsterdam daarmee met 124 miljoen euro gestegen.

De tegenvaller blijkt uit de nieuwste financiële prognose tot en met 2013, het jaar waarin de nieuwe metro moet gaan rijden. De totale kosten van de Noord-Zuidlijn worden nu geraamd op 1,9 miljard euro. Dat betekent een stijging van 14 procent ten opzichte van de schatting in 2002, toen de gemeente Amsterdam het besluit nam de metrolijn aan te leggen.

Toch vindt verantwoordelijk wethouder Tjeerd Herrema niet dat de gemeente de controle over het miljardenproject kwijt is. Het lijkt onwaarschijnlijk dat dit de laatste financiële tegenvaller is, want er zijn nog veel risico's voor nieuwe kostenoverschrijdingen.

PvdA zegt GVB de wacht aan

Als het GVB zijn dienstverlening niet verbetert, raakt het bedrijf zijn alleenrecht op het verzorgen van openbaar vervoer kwijt.

Dat zegt PvdA-raadslid Myriam Bergervoet. In mei vorig jaar is de dienstregeling van het GVB ingrijpend veranderd, en sindsdien regent het klachten, aldus Bergervoet. Meer dan duizend reizigers klaagden onder meer over overvolle bussen en trams op de lijnen 9, 33 en 37 en het opheffen van de lijnen 6, 29 en 68.

Ook het nieuwe 'kinderwagenbeleid' is Bergervoet een doorn in het oog. In trams en bussen is sinds 1 januari nog plaats voor één kindwagen. Andere ouders moeten hun buggy opklappen of worden de bus uitgezet. Maarten van der Meer, raadslid voor GroenLinks, kaartte deze kwestie ook al aan in de gemeenteraad.

Inmiddels heeft wethouder Carolien Gehrels, die verantwoordelijk is voor het GVB, een oriënterend gesprek gehad met Gertjan Kroon, de hoogste baas van het GVB.

Een complicerende factor bij de klachten over het GVB is dat de dienstregeling wordt uitgevoerd in opdracht van de Stadsregio Amsterdam, een speciale bestuurslaag tussen de gemeente en de provincie. "Wij volgen het programma van eisen van de stadsregio," zegt een woordvoerder van het GVB.

Infrastructuur

De Europese aanbesteding voor de verlegging van lijn 5 is van start gegaan. Het gaat daarbij om de verlegging van lijn 5 vanaf de Beethovenstraat via de Strawinskyalaan en de Parnassusweg naar de Buitenveldertselaan. Het gaat hierbij om het totale werk zijnde aanpassingen van het wegprofiel, aanleg van een vrije trambaan en twee tramhaltes (een op

de Strawinskyalaan bij de huidige bushaltes en een op de Parnassusweg bij de in/uitgangen van het NS-station. Deze verlegging is noodzakelijk in verband met de werkzaamheden voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn. De gunning zal plaatsvinden in de zomer van 2007 waarna de werkzaamheden in de loop van 2008 voltooid moeten zijn.

Station Holendrecht

De omgeving van metrostation Holendrecht zal een grote renovatie ondergaan. Naast het metrostation zal er door Prorail ook een spoorwegstation worden aangelegd tbv. de Sprinterverbindingen met Amsterdam CS, Schiphol, Rotterdam en Utrecht. Gelijktijdig zal er ook een nieuw winkelcentrum komen en zal de Holendrechtreed grotendeels worden verlaagd. Uiteraard zal ook het busstation worden vernieuwd. Er is ook rekening gehouden met de bouw van 840 extra woningen rond het vernieuwde station. De kosten voor de infrastructuur worden geraamd op 26,5 miljoen Euro. In maart zal het stadsdeel Zuidoost de plannen bespreken.

Station Watergraafsmeer

Na wat politieke onrust heeft de gemeente Amsterdam (en NS) toch haar zin gekregen. Het is toegestaan om het nieuwe station Watergraafsmeer te bouwen. Dit station moet dienen voor het Wetenschappelijk Centrum Watergraafsmeer en de nieuwbouwwijk dit er komt. Voorts is ontsluiting met een tramlijn vanaf de Molukkenstraat gepland.

Materieel tram

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie:

2015, 2019, 2025, 2033, 2035, 2039, 2046, 2054, 2055, 2061, 2064, 2089, 2095, 2116, 2137, 2203.

Gerenvoerd zijn: 2001-2014, 2016-2018, 2020, 2022-2024, 2026-2032, 2034, 2036-2038, 2041- 2044, 2047, 2051, 2057, 2073, 2078, 2091, 2097, 2108, 2131-2134, 2138-2147, 2201, 2202, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

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

Materieel metro/sneltram

Als volgende stel werd de 70 in de kleuren wit en blauw geschilderd/beplakt. De wagen kwam (samen met de 72) op 30 januari weer in dienst op lijn 51. De wagen werd tevens voorzien van nieuwe vloerbedekking. De 86 werd als volgend CAF-stel in de kleuren wit en blauw geschilderd en beplakt. Als volgend stel is de 87 in behandeling genomen.

ROTTERDAM

Metro naar Hoek van Holland

Portefeuillehouder Baljeu van de Stadsregio heeft goedkeuring van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gekregen voor het exploiteren van de Hoekse lijn. In december 2007 neemt de Stadsregio de exploitatie van de trein tussen Rotterdam en Hoek van Holland van de NS over. Deze overname is een voorschot op het plan er in 2010 een metroverbinding van te maken. Die moet dan bij station Schiedam Centrum aan de huidige Calandlijn worden gekoppeld. Dat zou betekenen dat Rotterdamers dan rechtstreeks met de metro naar het strand kunnen. De lijn loopt dan van Nesselande/Ommoord/Capelle ad IJssel naar Hoek van Holland. In de komende tijd wordt onderzocht of die inderdaad voor 2010 om te bouwen is tot metrolijn. Uit een eerste onderzoek blijkt dat het vervoertraject ongeveer tussen 56 en 73 miljoen euro zal kosten. Men wil dit financieren uit het potje dat het ministerie van Verkeer heeft voor projecten op het gebied van infrastructuur.

Ridderkerklijn

De planstudie naar de Ridderkerklijn gaat meer tijd kosten dan aanvankelijk werd verwacht. Mede door het grote aantal tracés dat onderzocht moet worden, is extra tijd nodig. Op dit moment zijn zes van de negen tracés grotendeels in beeld. Omdat de gemeente Ridderkerk en de stadsregio Rotterdam veel waarde hechten aan een gedegen onderzoek, zullen de resultaten van het onderzoek nog even op zich laten wachten. Op basis van alle onderzoeken stelt de projectgroep Ridderkerklijn hooguit één tot twee voorkeurs-tracés voor. Uiteindelijk nemen de gemeenteraad van Ridderkerk en de regiораad van de stadsregio Rotterdam een besluit over het definitieve tracé van de Ridderkerklijn. Bij de besluitvorming wordt rekening gehouden met reacties en suggesties van bewoners en andere belanghebbenden met betrekking tot de onderzoeksresultaten. Men hoopt de voorkeursvariant in mei bekend te kunnen maken.

Veiligheid Calandlijn

De Rotterdamse wethouder Baljeu van Verkeer wil een onderzoek naar de veiligheid van de gelijkvloerse kruising Hoofdweg en de Prins Alexanderpolder. Ook de kruising President Rooseveltweg zal worden onderzocht. Deze beide kruisingen van de Calandlijn zijn de enige kruisingen in de Prins Alexanderpolder die niet zijn beveiligd met een AHOB-installatie. Uit het onderzoek moet blijken of plaatsing van slagbomen nodig is.

Nieuwe klantenservice

Binnenkort komt de geheel vernieuwde RET Klantenservice aan de Coolsingel gereed. De Klantenservice is hier sinds 1997 gevestigd en was toe aan een algehele renovatie. Het wordt een geheel nieuwe, open, frisse en commerciële ruimte, geheel in RET-stijl. Het gehele interieur zoals meubels, balies, plafond en vloeren wordt vernieuwd. In overleg met de eigenaar van het pand wordt ook het buitenaanzicht van de winkel opgeknapt of geheel vernieuwd. Nieuw in de RET Klantenservice worden een speciale kidscorner, de leestafel en de hoek waar merchandising verkocht wordt. In het assortiment komen onder andere chipkaarthoezen, mokken, t-shirts, tassen, paraplu's, en tram/metromodellen, allemaal met kenmerken van de RET-huisstijl. De afdeling Jaarabonnements is inmiddels verhuisd naar het Vasteland. Op de plek daarvan komen nu de leeshoek en de merchandising. Ook wordt op deze plaats een auditorium ingericht. De afdeling Gevonden Voorwerpen wordt ingekrompen. Alleen de laatst binnengekomen gevonden voorwerpen blijven nog in de winkel aanwezig. De oudere gevonden voorwerpen verhuizen naar een ruimte in de zuidhal van metrostation Beurs.

De politiek telt de trams

Een aantal partijgenoten van de Partij van de Arbeid in Rotterdam, ging op dinsdag 6 maart op pad om de dienstregeling tegen het licht te houden. In de nieuwe dienstregeling belooft de RET zes trams per uur met een frequentie van tien minuten en de raadsleden gingen na diverse klachten eens kijken of dit werd waargemaakt. Men controleerde op de Beurs, Wilhelminaplein, Lombardijen en Marconiplein. Na afloop was men redelijk positief. Op bijna alle trajecten reden er zes trams per uur, maar de frequentie was zo onregelmatig dat er geen sprake was van elke tien minuten één. De trams kwamen en gingen in vreemde golfbewegingen: soms drie achter elkaar en dan weer een hele tijd niets. Hierdoor liep de wachttijd soms wel op tot 25 minuten. Gevolg: Voorop overvolle perrons en een afgeladen tram en daarachter bijna lege trams. De PvdA zal ook de komende tijd nog enkele keren "trammetje tellen". De resultaten gaan naar de RET en het stadsbestuur.

Gratis vervoer 65-plussers

De gemeente Rotterdam is één van de tien gegadigden voor een rijksproef met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt 1,5 miljoen euro beschikbaar voor twee experimenten in 2007. Voor het experiment heeft Rotterdam 3,2 miljoen euro nodig, maar naast de 750.000 euro van het rijk, heeft de gemeente eind vorig jaar zelf al 2,5 miljoen euro gereserveerd voor de proef. Het betreft een proef van enkele maanden en houdt in dat 65-plussers in de periode 1 mei t/m 31 december 2007 vanaf een zelf gekozen moment twee maanden lang gratis met de OV-chipkaart mogen reizen. Het gratis reizen geldt op doordeweekse dagen vanaf 09.00 uur 's-ochtends en in het weekend en geldt alleen in RET-voertuigen in het RET-vervoersgebied. Het experiment is in de eerste plaats bedoeld om te kijken of gratis reizen het sociaal isolement onder ouderen kan verminderen. Bijkomend voordeel is ook nog dat de ouderen die gebruik maken van het openbaar vervoer nog dit jaar moeten overstappen op de OV-chipkaart. Ook bezorgt het de RET een hogere bezettingsgraad in de daluren. Het ministerie van Verkeer neemt deze lente een besluit.

Infrastructuur en exploitatie

Vanaf vrijdag 9 februari einde dienst t/m zaterdag 24 februari einde dienst kon wegens railwerkzaamheden het spoor op de Mauritsweg tussen de Van Oldenbarneveltstraat en het Kruisplein in de richting C.S. niet bereden worden. Lijn 4 richting Molenlaan op werkdagen via de Van Oldenbarneveltstraat – Coolsingel - rechtdoor oversteken Hofplein – Schiekade - eigen route, lijnen 8, 20 en 25 vanaf de Coolsingel idem en lijn 7 als lijn 4 tot het Hofplein en vervolgens rechtsaf Pompenburg - eigen route. Op zaterdag en zondag reden al deze lijnen vanaf het Hofplein via Weena rechtdoor via het calamiteitenspoor - C.S.-Delftseplein – Poortstraat - Weena en Hofplein eigen route. Vanaf zaterdag 24 februari einde dienst t/m zondag 11 maart einde dienst kon het spoor op de Mauritsweg niet bereden worden in de richting Eendrachtseplein en reden al deze lijnen hun omleiding in tegengestelde richting.

Op zaterdag en zondag werd vanaf het Hofplein wel dezelfde omleiding gereden via Weena - C.S. – Delftseplein – Poortstraat – Weena - Hofplein en eigen route.

Reizigersvereniging Rover liet de RET weten zeer ontstemd te zijn dat deze lijnen op werkdagen het C.S. niet aandeden, hetgeen volgens Rover eenvoudig had gekund. Nu moesten reizigers op de Coolsingel overstappen op de metro hetgeen veel ongemak en extra reistijd opleverde.

Maandag 19 februari: Omleidingen voor de lijnen 21 en 23 in verband met de viering het Chinees Nieuwjaar op de West - Kruiskade van ca. 11.30 tot 15.00 uur. Lijnen 21 en 23 in de richting Woudhoek en Holy vanaf het Kruisplein via Mauritsweg – Eendrachtseplein – Scheepstimmermanslaan - Willemsplein (ept. lijn 7) - Scheepstimmermanslaan – Eendrachtseplein - Nieuwe Binnenweg – Mathenesserlaan - eigen route en in tegenovergestelde richting via Mathenesserlaan - Nieuwe Binnenweg – Mauritsweg - Van Oldenbarneveltstraat - Coolsingelen eigen route.

Vanaf zaterdag 3 maart einde dienst tot nader order kan in verband met railwerkzaamheden op het Kruisplein het spoor op de West-Kruiskade richting Kruisplein niet worden bereden. De lijnen 21 richting De Esch en 23 richting Beverwaard rijden via de Mathenesserlaan - Nieuwe Binnenweg – Mauritsweg - Kruisplein en vervolgens eigen route. Naar verwachting duurt dit anderhalve maand.

Lijn 7 kreeg met ingang van 5 februari een nieuwe dienstregeling in verband met de te krappe rijtijd. Tussen 7.00 en 19.00 uur blijft lijn 7 gewoon om de 10 minuten rijden maar

door een slimmere dienstregeling zal deze minder last hebben van vertragingen.

Materieel Metro/sneltram

In februari werden de 5201 en 5229 ontdaan van bruikbare onderdelen. De draaistellen kunnen nog gebruikt worden onder andere type T-rijtuigen en worden inmiddels in remise Waalhaven voor zover als nodig gereviseerd. Wanneer de bakken worden afgevoerd is nog niet bekend. Er rijden nog steeds sneltramrijtuigen van de serie 5200 rond met een oude richtingfilm. In september vorig jaar werd een begin gemaakt met de vervanging van de oude films. In de nieuwe films werd o.a. de bestemming Alexander opgenomen.

Materieel tram:

De rijtuigen van de serie 800, die naar Galati in Roemenië gingen werden aldaar als volgt vernummerd: 803---0206, 804---0207, 837---0208, 845---0209, 846---0210, 807---0212, 817---0213, 824---0214, 832---0215, 836---0216, 801---0226, 814---0227, 838---0228, 842---0229 en 844---0230. Plukwagen 849 werd niet vernummerd. Medio februari in de C.W. voor herstel mr. 2048 en voor een revisie mr. 701. Mr. 806 ging vanaf het buitenterrein van de C.W. naar remise Hillegersberg en werd daar geheel onttakeld. Mr. 811 welke als oefenobject naar de brandweer zou gaan, wordt als zodanig binnenkort vervangen door mr. 850. De nieuwe kleurstelling van mr. 722 werd in februari gepresenteerd aan de directie. Deze stapten aan het Vasteland in en bekeken de tram vervolgens uitgebreid aan het eindpunt Willemsplein. De 722 keerde vervolgens weer terug naar de werkplaats en stond daar medio maart nog steeds. Het ligt in de bedoeling om de nog resterende in het geel gehulde rijtuigen van de 700 serie in deze nieuwe kleurstelling te schilderen. Dit betreft de volgende rijtuigen: 719, 725, 727, 730, 732, 733, 737, 740, 742 en 743, De nog overgebleven 800-en zijn nog volop in dienst. De lage nummers zijn voornamelijk te zien op lijn 7 en gedeeltelijk op lijn 8, de hoge nummers rijden voornamelijk op de lijnen 2 en 20. Men kan ze echter incidenteel ook op andere lijnen tegenkomen en ook wisselt er soms een wagen van remise. Zo werd mr. 839 begin maart op lijn 7 gesignaleerd. De niet van chipapparatuur voorziene rijtuigen 805 en 816 zouden dit alsnog krijgen.

Nieuws per datum

08/02: Op de Calandlijn weer een combinatie 5300 en 5400. Ditmaal de 5357-5406 en 5414.

08/02: 14.00 uur, lijn 23-2045 richting Beverwaard aanrijding met een bestelwagen op het Middellandplein. De auto werd zwaar beschadigd. De lijnen 21 en 23 reden tot laat in de middag via de Mathenesserlaan.

09/02: 11.45 – 12.55 uur: Mr. 2029 van lijn 25 defect op het Schiewegviaduct richting Carnisselande. Lijn 20-720 moest achteruit terug naar het St. Franciscus Gasthuis om de passagiers uit te kunnen laten stappen. Een aantal wagens gestremd in Schiebroek, passagiers werden bij de halte Melanchtonweg overgegeven aan RandstadRail en slecht ter been zijnde passagiers werden met een RMC-pendelbusje naar de Kleiweg gebracht om daar over te stappen op lijn 8. Eén ZGT-700 reed rondjes in Schiebroek. De RET-storingsdienst kwam met een Citadis uit de tegenovergestelde richting ter plaatse op het viaduct. In het centrum reden de lijnen 20 en 25 niet verder dan het Centraal Station, de dienstregeling raakte totaal ontregeld.

22/02: 12.00 uur: 21-2012 richting Woudhoek gederailleerd op het wissel op de Oostzeedijk bij de Elisabethstraat. Lijn 21 gedurende enkele uren ingekort tot remise Kralingen.

28/02: 8.15 uur: 8-802 flinke aanrijding met bestelauto op de kruising Jonker Fransstraat / Admiraal de Ruyterweg in de

richting Spangen. De bestelauto reed voor de kruising de vrije trambaan op om een defecte auto te passeren.

01/03: 9.45 uur: Kop/staart botsing aan het eindpunt Carnisselande van lijn 25. Mr. 2008 reed achterop mr. 2025. Eén van de rijtuigen derailleerde hierbij.

01/03: 16.15 uur: 2-834 had een ernstige aanrijding met een jongen van 13 jaar op de halte Breeplein in de richting Charlois. De jongen kwam hierbij te overlijden. In de media ontstond veel commotie omdat sommigen de schuld gaven aan de baldadige jeugd op het halteperron en anderen vonden dat de tram te hard had gereden. Ook in de tram had de jeugd zich onbehoorlijk gedragen. Lijn 2 is al lange tijd berucht als de lijn waar de jeugd zich niet weet te gedragen. De lijnen 2, 20 en 25 werden ingekort.

05/03: In de vooravond een botsing tussen twee trams op het Hofplein. Mr. 737 werd beschadigd aan de voorzijde en mr. 2057 derailleerde en werd aan de zijkant beschadigd.

Materieeloverzicht RET per 1-1-2007

Metro/sneltram

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

Tram

Dúwag-mr.:	701-750
33 Dúwag-mr.:	802, 805, 812, 815, 816, 818, 820, 822, 823, 828, 830, 834, 835, 839, 840, 841, 843, 847, 848
Buiten dienst:	806, 808, 809, 810, 811, 813, 821, 825, 826, 827, 829, 831, 833, 850
60 Citadis-mr.:	2001-2060

Stichting RoMeO

Toekomst remise Hillegersberg

Eind januari bracht het bestuur van de deelgemeente Hillegersberg een bezoek aan de remise Hillegersberg (Kootsekade), waar de meeste historische trams zijn gestald en de thuisbasis is van Lijn 10. Er is uitvoerig gesproken over de toekomst van deze RET-vestiging. De beide vestigingen van de RET in dit stadsdeel, remise Hillegersberg en de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg zijn overgedragen aan de gemeente en eind dit jaar vertrekt de RET uit de remise Hillegersberg. De bussen uit de garage Kleiweg vertrekken over een jaar of vier. De voorzitter van de deelraad Bert Cremers gaf aan dat het ontwikkelingsbedrijf nu aan zet is. Het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR) gaat voor een hoogwaardig woonmilieu en ziet het Kleiwegkwartier als een van de laatste grote ontwikkellocaties in Rotterdam. Cremers wond er geen doekjes om: wat hem betreft moet de 'puist' (remise) wijken voor woningen en een wijkparkje. Er hebben zich al projectontwikkelaars gemeld voor beide locaties. De voorzitter van RoMeO, Ruud van Middelkoop, antwoordde dat niet iedereen er zo over denkt. Er is steun van het historisch genootschap, dat de remise heeft voorgedragen voor de monumentenlijst. Het Kleiwegterrein is in gemeentekringen al eerder genoemd als locatie voor het toeristische themapark Transport World. Wethouder Kaya presenteert binnenkort de nota behoud mobiel erfgoed. RoMeO heeft hierin de rol van adviseur en beheerder van rollend erfgoed (het Havenmuseum krijgt dit voor varend erfgoed) en vindt uiteraard dat hier een goede locatie behoort.

Schindlerdag

De Stichting RoMeO organiseert op zondag 20 mei 2007 in de remise Hillegersberg aan de Kootsekade een speciale

Schindlerdag ter gelegenheid van het feit dat de twee nog overgebleven rijklijnen, het kleine Schindler motorrijtuig 15 en het grote Schindler motorrijtuig 242, dit jaar 50 jaar oud zijn. De Schindlers waren bijzondere trams met hun hoge gezoem, kenmerkende kop, lichtgewicht constructie en geleiding. De vrijwilligers van Stichting RoMeO zetten zich dagelijks in om historisch materieel te bewaren voor het nageslacht en op dit moment wordt hard gewerkt om deze beide Schindlers weer rijvaardig te maken. Naast deze rijklijnen zijn er natuurlijk nog andere rijklijnen te bewonderen. Verder is er een schaalmodellen tentoonstelling, een foto-expositie Schindlers en een attributen expositie. Voor de liefhebbers zijn er ook nog fotosetjes te koop + overige dingen.

Voor bezoekers van de Schindlerdag die met het openbaar vervoer naar de remise Hillegersberg willen komen, rijdt er een speciaal gereserveerde lijn 10 vanaf het Centraal Station. De vertrektijden zijn 12.15, 13.15, 14.15 en 15.15 uur. Na aankomst van de eerste rit zal de expositie worden opengesteld. Om 16.00 uur wordt de expositie afgesloten en is er nog de mogelijkheid om een rondrit mee te maken langs oude Schindlerroutes !!! Om 17.00 uur aankomst Centraal Station. Tot ziens op 20 mei 2007 op de Schindlerdag.

Exploitatie

Omdat de RET de Stichting RoMeO heeft gevraagd om gedurende een aantal vakantieperiodes in 2007, ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Diergaarde Blijdorp een tramlijn met historisch materieel te exploiteren van het Centraal Station noordzijde naar Diergaarde Blijdorp v.v., heeft men besloten om de toeristische Tramlijn 10 dit jaar in iets afgeslankte vorm te exploiteren.

Toeristische Tramlijn 10

De route wordt niet gewijzigd en loopt weer als volgt: Willemsplein - Westerstraat - Westplein - v. Vollenhovenstraat - Scheepstimmermanslaan - Eendrachtsweg en plein - Mauritsweg - Kruisplein - Stationsplein - Delftseplein - Poortstraat - Weena - Hofplein - Pompenburg - Goudsesingel - Boezemweg - Goudserijweg - Vlietlaan - Oudedijk - 's-Gravenweg - Burg. Oudlaan- Honingerdijk - Oostzeedijk - Oostplein - Burg. v. Walsumweg - Blaak - Churhillplein - Coolsingel - Van Oldenbarneveltplaats en straat - Mauritsweg - Nieuwe Binnenweg - Mathenesserlaan, plein, brug en dijk - Marconiplein - Schiedamseweg - Spanjaardstraat - Schiedmond - Westzeedijk - Droogleever Fortuynplein - Westzeedijk - Vasteland - Erasmusbrug - Wilhelminaplein - Laan op Zuid - Varkenoordseviadukt - Stadionweg - keerlus - Stadionweg - Varkenoordseviadukt - Laan op Zuid - Wilhelminaplein - Erasmusbrug - Vasteland - Scheepstimmermanslaan - v. Vollenhovenstraat - Westplein - Westerstraat - Maasstraat - Willemskade en Willemsplein. De duur van de rit bedraagt 90 tot 100 minuten. Gereden wordt van dinsdag 31 juli t/m zondag 2 september 2007 op dinsdag, woensdag, donderdag, zaterdag en zondag. Bovendien wordt er gereden op zaterdag 8 en 15 en zondag 9 en 16 september 2007. Wegens evenementen in het centrum van Rotterdam zal niet worden gereden op zaterdag 11 augustus (Dance Parade) en op zondag 19 augustus 2007 (Bavaria City Racing). Op zondag 9 september 2007 wordt de route in het centrum iets aangepast vanwege de Rotterdam Road Races. Er wordt komend seizoen met slechts 1 tramstel gereden, bestaande uit een motorrijtuig met aanhangrijtuig. De vertrektijden van het Willemsplein zijn om 11.30, 13.30 en 15.30 uur. Tijdens de Wereldhavendagen op zaterdag 8 en zondag 9 september wordt een tweede tramstel ingezet met als vertrektijden 10.30, 12.30 en 14.30 uur. Overwogen wordt om tijdens dit weekend een 'verkorte route' te rijden met museummaterieel. Elke 30 minuten vertrekt dan een tramstel van het Willemsplein. Men denkt aan de

inzet van motorrijtuig 119 met het open aanhangrijtuig 284 bij mooi weer en bij slecht weer motorrijtuig 86 met aanhangrijtuig 327.

Diergaarde Blijdorp tramlijn 11

Op de tramdienst naar Diergaarde Blijdorp zal steeds met twee losse vierassers worden gereden. De route van deze tramlijn is vanaf het Proveniersplein (Centraal Station noordzijde) via de Stationssingel – Walenburgerweg – Bentinckplein - Bentincklaan naar de keerlus in de v. Aerssenlaan bij Diergaarde Blijdorp. Terug via dezelfde route in omgekeerde volgorde naar het Proveniersplein. Van daar wordt via de Provenierssingel doorgereden naar de boog op de kop van de Provenierssingel voor de Schiekade die in 1977 speciaal is aangelegd ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de RET en toen gebruikt is voor de speciale tramdienst waarop werd gereden met de historische motorrijtuigen 1 en 11. De vertrektijd van de eerste tram van het Proveniersplein is om 10.00 uur en de vertrektijd van de laatste tram vanaf Diergaarde Blijdorp is om 18.00 uur. Van 10.00-11.00 uur en van 17.00-18.00 uur wordt elke tien minuten gereden; op de tussenliggende uren wordt elke 15 minuten gereden. Lijn 11 zal rijden in de volgende perioden: Paasweekend 6, 7, 8 en 9 april; meivakantie van 28 april t/m 6 mei; Hemelvaartweekend 17, 18, 19 en 20 mei; Pinksterdagen 26, 27 en 28 mei; zomervakantie van 7 juli t/m 2 september en de herfstvakantie van 20 t/m 28 oktober 2007.

Materieel

Motorrijtuig 606 krijgt in de Centrale Werkplaats onderhoudsbeurt en nieuwe beplating. Het rijtuig was lange tijd in dienst als leswagen en daarvoor was het meubilair in de Abak verwijderd. Het is nu de bedoeling dat de 606 exploitatiewagen wordt voor de Stichting RoMeO en daarom wordt het verdwenen meubilair opnieuw geïnstalleerd en wordt de stoel voor instructie verwijderd. Ook werkwagen 2602 werd binnengenomen in de CW. In de remise Hillegersberg hadden medewerkers van Stichting RoMeO vooraf de installatie voor strooizout verwijderd. In de CW wordt de wagen nu gereviseerd en weer teruggebouwd en vernummerd in motorrijtuig 491. Op maandag 5 maart werd museummetrorijtuig 5024 vanaf het buitenterrein van de CW aan de Kleiweg per dieplader overgebracht naar de remise Hillegersberg. Op de kruising Kleiweg/Straatweg moest het gehele transport worden gekeerd om achteruit de remise in te kunnen. Gedurende enige tijd moest daarvoor de gehele kruising door de politie worden afgezet. Een zeer spectaculair gezicht. Bij de ingang van de remise werd vervolgens getracht om het rijtuig te lossen op spoor 5, maar de flauwe bocht in het tramspoor was voor de 5024 toch te krap. Bij de geleiding ontstond ook enige schade, waarop werd besloten het rijtuig te lossen op spoor 18. Het rijtuig ging terug op de dieplader en vervolgens draaide het gehele transport de remise in en lukte het om de dieplader voor dit rechte spoor te plaatsen en kon het rijtuig toen zonder problemen worden gelost. De gehele operatie duurde van 10.00 tot 16.00 uur.

Overzicht materieel in beheer van de Stichting RoMeO per 1-1-2007

Museummaterieel

Metrorijtuig	RET	5024
11 motorrijtuigen	RETM	1, 11, 86, 119
	RET	15, 123, 242, 385, 556, 608, 819
Instructiemotorrijtuig	RET	2101 (ex mr. 404 uit 1929)
2 aanhangrijtuigen	RETM	284, 327
1 aanhangrijtuig	RET	1042
2 paardentramrijtuigen	RTM	188, 404

1 bovenleidingmontagewagen	RET	2410
2 zandsiloahr.	RET	2411, 2412
1 open bakahr.	RET	2413

Exploitiematerieel

17 motorrijtuigen:	368, 373, 504, 515, 522, 523, 537, 542, 565, 1605, 1610, 1614, 1616, 1624, 1628, 1633, 1635
(1610 en 1635 zijn plukrijtuigen en de 1633 reserverijtuig)	
2 instructierijtuigen	: 606, 1629
2 aanhangrijtuigen	: 1001, 1020

Museummaterieel Tramweg-Stichting

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

DEN HAAG

Den Haag blijft eigenaar van HTM

De Haagse gemeenteraad heeft op 16 februari jl. ingestemd met een plan om aan de marktwerking in het openbaar vervoer te kunnen voldoen. Den Haag blijft daarbij volledig eigenaar van vervoersbedrijf HTM, maar de gemeente staat wel haar vetorecht in het stadsgewest Haaglanden af. Het stadsgewest beslist welk bedrijf de concessie voor het openbaar vervoer in de regio krijgt. Volgens de Wet Personenvervoer 2000 mag een gemeente niet meer én eigenaar én aanbesteder zijn van het openbaar vervoer. Per september 2008 loopt de huidige aanbesteding voor het busvervoer in de Haagse regio af. Voor de tram is dat in 2017. De gemeente blijft nu dus wel eigenaar van de HTM, maar zonder vetorecht in de aanbesteding.

Verlenging tramlijn 16

Aan de verlenging van tramlijn 16 (en verplaatsing van tramlijn 17) naar Esselanden lijkt harder te worden gewerkt dan aan de aanleg van tramlijn 19. De keerlus is nu volledig aangelegd en bovenleidingmasten zijn geplaatst. Er is nu sprake van een aaneengesloten traject vanaf het Parijsplein naar de keerlus en terug. In de keerlus komt op het rechte stuk een uitstaphalte. Aan de kant van het bedrijventerrein zijn twee halteperrons al volledig aanwezig en van bestrating voorzien. Vanaf 1 april (geen grap) zal tramlijn 17 als eerste naar dit nieuwe eindpunt rijden. In datzelfde weekend wordt op het Parijsplein de aansluiting naar het huidige keerpunt afgesloten en rijdt tramlijn 17 rechtdoor. Op de plaats waar de rails komt te liggen is wel het gras al uitgegraven bij het Parijsplein. Vanaf april wordt het traject over de Laan van Wateringse Veld aangepast aan de nieuwe situatie en zal het huidige keerpunt plaats maken voor een doorgaande verbinding richting Melis Stokelaan. In september moet dit allemaal klaar zijn en rijdt tramlijn 16 over dit traject. Eind februari werd de kruising Melis Stokelaan / Dedemsvaartweg gedeeltelijk afgesloten en begonnen de voorbereidingen voor het aanleggen van de verbindingbogen. Tramlijn 9 zal hiervan geen hinder ondervinden omdat het plaatsen van de wissels in de nachtelijke uren van het weekend van 24 februari plaats vond. Een week later lag de complete nieuwe sporensituatie voorlopig nog even los op de goede plaats. Opvallend is de bovenleidingmast op de Melis Stokelaan die precies tussen de nieuwe sporen staat van de aftakking. Het lijkt zeer aannemelijk dat deze paal verplaatst zal worden.

Aanleg tramlijn 19

De aanleg van tramlijn 19 krijgt ook vorm. Tussen de Mid-denweg en de Laan van Leidschenveen zijn nu ook sporen verschenen aan het Pijlkruidveld. Tevens zijn bovenleidingmasten geplaatst. Voor Albert Heijn ligt nog niets, wel is daar de bedding uitgegraven. Op de Laan van Leidschenveen is geasfalteerd tussen de sporen. Immers, dit moet een gecombineerde tram/busbaan worden.

Eilandbedrijf

Vanaf 12 februari zijn de lijnen 2 en 6 onderbroken door werkzaamheden aan het viaduct tussen het Centraal Station en Ternoet. De sporen zullen daar worden vernieuwd en deze komen in een geringere verkanting te liggen. Dit naar aanleiding van de ontsparingen van het RandstadRailmaterieel. GTL-materieel is ongevoelig voor het probleem en reed moeiteloos over de overgang van recht spoor naar spoor in de verkanting. De RandstadRail-voertuigen zijn van een minder flexibele constructie en ontspoorde soms op de overgang van het rechte spoor naar het spoor in de verkanting.

De lijnen 2 en 6 (trams filmen lijn 6K) vanuit Kraayenstein en De Uithof rijden niet verder dan Centraal Station (laag). Met de bussen 2 en 6 kan er dan worden gereden naar respectievelijk Station Laan van NOI en het Stuyvesantplein, waar weer verder kan worden gereden met de trams 2 en 6. De trams die aan de Leidschendamkant van het Centraal Station rijden, zijn in feite afgesloten van de rest van het Haagse tramnet. Je zou hier van een "eiland" kunnen spreken. Immers, het viaduct aan weerszijden van Ternoet is de enige verbinding. Als lijn 19 eenmaal rijdt, zou nog via Nootdorp kunnen worden omgereden. De trams van de lijnen 2 en 6 overnachten in de open lucht. Lijn 6 bij Antoniushove en lijn 2 aan de Dillenburgsingel. Dit alles onder toezicht van bewakers. Bij de Dillenburgsingel is de keerlus zelfs afgezet met hekken. Men heeft de allerbeste 3100'en uitgekozen omdat er geen groot onderhoud kan worden gepleegd. Bij het Stuyvesantplein en de Laan van NOI moet achteruit worden gereden. Hiertoe voert een bestuurder een speciale dienst uit die alle trams achteruit moet rijden. Dit spaart tijd doordat de eigenlijke bestuurder niet steeds naar achteren hoeft te lopen.

Materieel tram

Op straat verschijnen steeds meer trams uit de 3100-serie met digitale lijn- en bestemmingaanduiding. De grote lijncijfers van vroeger maken plaats voor kleinere oranje-keurige cijfers die pas goed te zien zijn als de tram dichtbij is. Als eerste 3000 werd de 3071 voorzien van digitale aanduidingen als proef. Als de proef slaagt, zullen meerdere 3000-en worden voorzien van deze "films".

In de nacht van 19 op 20 februari arriveerde in Den Haag de 6099 die enige tijd op het terrein van vervoerder Van der Vlist in Moerdijk heeft gestaan. De tram werd afgeladen op de Laan van Meerdervoort ter hoogte van het Sav. Lohmanplein. Het is niet duidelijk of er mogelijke kopers zijn voor de TW6000'en of dat ze op termijn toch gesloopt zullen worden.

RANDSTADRAIL

Dat nieuws over RandstadRail en het Haagse tramnieuws erg dicht bij elkaar liggen, blijkt wel uit het feit dat de stadslijn 3 tussen Loosduinen en het Centraal Station momenteel wordt geëxploiteerd met RandstadRailmaterieel. Vanaf maandag 12 februari is lijn RR3, zoals dit op de halteborden te lezen is, van start gegaan. Veel problemen zijn er niet geweest, behalve dat de trams door het vele stadsverkeer

soms koelproblemen vertonen. Maar na 10 minuten afkoe- len kan de tram weer verder. Het zijn in feite Regiotrams die meer geschikt zijn voor dienst op buitenlijnen. Nu is er veel oponthoud bij de verkeerslichten. Een rit van Centraal Station naar Loosduinen duurt een half uur. Naast RR3 rijdt ook lijn 3S. De S staat voor 'short'. Waren we tot op heden de letter K gewend voor korte trajecten, moeten we nu ook wennen aan de S. Lijn 3S (eigenlijk RR3S) rijdt tot het De Sav. Lohmanplein tussen de RR3 diensten in. Technische gezien gaat het om lijn 43. Slechts één dag "filmden" de trams ook daadwerkelijk 43. Maar dat werd weer snel veranderd in 3S. RandstadRail heeft de Haagse wethouder Van Woensel echter wel de kop gekost. Als verantwoordelijke moest hij aftreden wegens de hoge kosten die ver boven het budget zijn uitgegaan. Lijn RR4 rijdt immers nog steeds niet en het vervangende vervoer (buslijnen 5, 7 en 8) rijdt nog steeds zijn rondjes. Gratis is het niet meer.

Wel wordt er nog dagelijks proef gereden op het traject tussen Leidschendam en Zoetermeer met RandstadRailvoertuigen. Ook wordt elke meter van de sporen onderzocht er worden er aanpassingen gedaan aan de overloopwissels. Dit om de veiligheid te kunnen waarborgen.

Materieel

In de nacht van donderdag 1 maart op vrijdag 2 maart werd het 50^{ste} RandstadRailvoertuig afgeleverd op De Werf, achter Remise Zichtenburg en voor de nieuwe werkplaats van de HTM. Oorspronkelijk zou de serie RandstadRailvoertuigen uit 50 stuks bestaan, er zijn echter 4 voertuigen bijbesteld, waardoor de serie totaal uit 54 stuks zal bestaan. De voertuigen doen tot op heden dienst op de lijnen 3 en 3S (3 short). Lijn 4 rijdt nog steeds niet. (Zie boven)

RandstadRail rijtuig 5262 ging in februari naar de C.W. voor herstel van de schade opgelopen in november 2006. Aan de onderzijde worden de vernielde apparatenkasten vervangen door nieuwe kasten en werd een begin gemaakt met het herstel van de plaatschade.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Innovatieve Bussen

Wie op de hoogte wil blijven van de nieuwste ontwikkelingen in de autobusbouw doet er goed aan te lezen wat hierover geschreven wordt in "Stadtverkehr" 3/07, bladzijden 6 t/m 15. Vermeldenswaardig is ook dat Shell en Nuon een project gaan ontwikkelen voor de vervaardiging van synthetische diesel uit steenkool. (nrc)

ARRIVA

De meeste lezers hadden het door, maar er zij nog even op gewezen dat het materieeloverzicht gedateerd was 28 november **2006**. Alle 900 bussen zullen worden geïnspecteerd om het vertrouwen in de maatschappij te herstellen. Zie ook: Noord-Brabant. (en)

BBA

In 2006 verdwenen de als tijdelijk bedoelde 903-905 en 5396-5399, en de Tilburgse 110. In 2007 werden bij VDL ingeruild 136-139, 297, 306, 340-344, 346-352 en 379-382 van de Bossche stadsdienst, de POD 279 en de Tilburgse 295. Verder konden worden afgevoerd 130, 131, 134 en 135 uit Bergen op Zoom en 303, 304, 307, 309 en 311 uit Breda. Van het lijndienstmaterieel werden 558 en 9910 ondergebracht bij Besloten Vervoer Maastricht; 558 (ex Límex 909) kwam in ons overzicht 1.1.2006 niet voor wegens brand- schade in 2003, doch blijkt te zijn hersteld. Ingeruild bij VDL (Vuren) zijn dit jaar: 441, 446, 450, 456, 458, 465, 467, 470, 477-479, 482, 559, 560, 575, 578-580, 596, 820, 870, 872-

875, 963, 966, 976, 978, 984, 986 en 989, waarvan 575 en 578-580 al geruime tijd in opslag waren. 560 en 820 be- landden bij Juijn, Rossum, die op de lijndienst ook Setra ex Besseling 4 inzet. 556 ging naar Broeren, 557 naar TCR en 962 naar PIOV (Woensdrecht)

Voor de vernieuwing van het park worden in eerste aanleg 80 Ambassadors besteld. (adv/wp/en)

CONCESSIES

Ons bereiken nog enkele correcties op het overzicht in no 578. In gebieden 13 en 14 moet voor "Overijssel" gelezen worden "Regio Twente". In 14 is Syntus de vervoerder. (twente)

Overigens heeft de situatie per 1.1.2007 al weer tot reshuf- feling geleid, waarop wij indien nodig terugkomen. Stad Oss (was 60) is geen apart kavel meer en geïntegreerd in noord- oost Brabant (56 ex 59), zodat Maaskant/Area nu een sub- contractor van ARRIVA is. (adv)

En er is ook goed nieuws, want zo kan het ook: de Stadsre- gio Rotterdam start NU de procedure voor de aanbesteding van de concessie die op 14 december 2008 zal ingaan. De huidige concessiegebieden Rotterdam (RET, 45) en SRR streek overig (Connexxion, 46 ex 48) worden herverkaveld in Noord en Zuid, met de Nieuwe Maas als scheiding; die loopt dus dwars door Rotterdam ! Voorne-Putten-Rozenburg (47) blijft doorlopen t/m 2009. Een programma van eisen wordt opgesteld in overleg met de gemeenten en het Plat- form Reizigersbelangen Openbaar Vervoer, en vanaf eind oktober kunnen offertes worden ingediend tot uiterlijk 31 ja- nuari 2008. De gunning vindt dan plaats op 5 maart 2008. Alsof men al vooraf had kennis genomen van ons redactio- neel commentaar. (srr)

CONNEXXION

Op verzoek nog even de bussen die van Hermes zijn over- gekomen: 1507, 1510-1513; 1609, 1622, 1626, 1734-1747, 1756-1771, 1773-1787, 1790, 1791; 1843, 1844, 1850- 1860; 8004, 8007-8009, 8013-8016, 8027-8030, 8032-8040, 8042, 8048, 8061-8077, 8079, 8080.

De 232, een bus die de levensloop van de vroegere 7080 evenaart, is weer aan de kant. De 2942 ging naar Tours en de 2779 kwam daarvan terug; de 2711 kan dat niet meer, want deze is inmiddels total loss.

Er is in februari toch een aardgasbus 3684 verschenen; een VDL Kusters minibus op Mercedes-Benz. Onzeker is of de- ze in dienst komt. (en/adv/wp)

DEN HAAG HTM

De gemeenteraad besloot op 15 februari dat de HTM volle- dig in handen van de gemeente blijft. (xx)

DORDRECHT ARRIVA

De Provincie Zuid-Holland heeft een boete ad EUR 125.000 opgelegd wegens onvoldoende dienstuitvoering. Als ook de nieuwe dienstregeling niet voldoet kan hernieuwde aanbe- steding plaatsvinden. Er kwam overigens nog een boete ad EUR 25.000 overheen wegens problemen met de taxibus- jes. (en/nu.nl)

EINDHOVEN Phileas

De portefeuillehouder SRE heeft gezegd met het project te willen doorgaan en ziet twee opties: of de bussen aanpas- sen conform Douai, of voortzetting op kleine schaal met al- leen de beste bussen. (en)

HERMES

Sprinter 1627 ging in 2006 naar handelaar Van de Bunte. 1625 (en niet 6125) zou nog aanwezig zijn. 1633-1639 wer- den aan BBA overgedragen. (adv/wp)

LIMBURG Veolia

Na veel protesten is per 8 januari het nachtbusnet Maas-tricht weer gaan rijden. De regiotali's worden gereden met rolstoelbusjes 1062-1096 (2006) en taxibusjes 1097-1203. In deze categorie waart ook de buurtbus ex Limex 919 nog rond. Op de stadsdienst Weert zet garage Princen de regio-taxibusjes 1131-1135 in. (wp)

NOORD-BRABANT ARRIVA

Op 17 februari heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat 21 bussen van de weg gehaald wegens verlopen APK of gebreken. In het ontstane materieeltekort wordt voorzien door bijhuren. Op de stadsdienst Den Bosch werden ingezet BBA (Veolia)101-103, 111, 314, 318, 320, 323, 330, 331, 379 en 381. Op het streekvervoer enkele Hermes wagens. (en/nu.nl/telegraaf)

NOORD-BRABANT Buurtbussen (II)

Op 15 en 16 februari staakten de chauffeurs andermaal, omdat naar hun oordeel hun huidige vergoedingen onvoldoende hun kosten dekken. De Provincie kocht de zaak af met EUR 39.000, ofwel EUR 753 per vereniging. Daarvan kan men een vrolijke avond houden, wat met het carnaval voor de deur gaarne werd geaccepteerd. (nu.nl)

TAXICENTRALE RENESSE

Naast de al genoemde 90 verwierf TCR in 2006 ook de 89, ex Connexion 2530 en de geïmporteerde 91, MB 0530 Citaro, bouwjaar 1998 Dit jaar kwamen er nog 2 Duitse Citaro's uit 2000 met parknummers 400 en 401, en van BBA de 557 en 5397 (= 99). Op de dienst in Waterland worden ingezet 31-34 (ex Atlas 2303, 2301, 2305 en 2309), en 35-36 (ex OAD 481 en 478). (adv/ep)

UTRECHT GVV

519, 525, 531-534 en 538 zijn buiten dienst gesteld. Niet 112 maar 122 is na brand afgevoerd. Aan de Europalaan wordt een parkeerdek gebouwd, waaronder de bussen gestald kunnen worden. Tijdens de bouw gaat het stallingen gewoon door. (en/xx)

VAVO

In 1971 werd wat nog resteerde van de VAVO – toen inmiddels VAVO-GREYHOUND geheten – verkocht aan Van Maanen. Hoewel sindsdien meer tijd is verstreken dan het bedrijf heeft bestaan leeft de herinnering nog bij velen voort. Daarom is er nu een website www.vavohistorie.nl, waarop men zich kan aanmelden als lid van de VAVO-club, mits men voldoende VAVO-bloed in de aderen heeft. (vavo)

VEOLIA

Driedeurs stadsbussen 3829-3867 hebben 53 staanplaatsen of 49 staanplaatsen + 1 rolstoel; alternatief is 32 zit en 50 staan. De Ambassadors 5058-5242 hebben 42 staan + 1 rol; 5120 en 5123 zijn lesbus. Snelbussen 5801-5810 hebben 26 staanplaatsen, of 23 staanplaatsen + 1 rolstoel. (9)902 en (9)907 gingen naar dochteronderneming Ed Slangen. Er is in het park nu ook een fietsaanhanger. De Connexion 691 (Hapert, 1999, ex 609) werd in december 2006 overgenomen voor Zeeuws-Vlaanderen. (adv/en/wp)

BUITENLANDS STADSVERVOER

Agenda: zie bericht Potsdam

ARGENTINIË.

Buenos Aires. Uit een eerdere optie werden bij Alstom 16 metrorijtuigen besteld. Ze zijn bestemd voor de verlenging

van vijf wagen treinstellen tot zes wagen stellen. Ze worden geleverd in 2007. Alstom kreeg ook de opdracht voor de aanleg van een twee kilometer lange tramlijn in het stadsdeel Puerto Madero. Voor dit demonstratieproject werden twee Citadis trams uit het Franse Mulhouse gehuurd, die op 19.12.2006 vanuit het Spaanse Bilbao werden verscheept.

AUSTRALIË.

Brisbane. In aflevering is een serie van 24 driedelige elektrische treinstellen voor het voorstadnet. Inmiddels werd bij Bombardier een vervolgbestelling geplaatst voor nog eens 20 treinstellen die in 2009/2010 worden geleverd.

Perth. Net als in Brisbane wordt hier een elektrisch voorstadnet geëxploiteerd met een spoorbreedte van 1067 mm. In de periode 2004-2006 werden hiervoor door Bombardier 31 driedelige treinstellen geleverd. Dit materieel is gelijk aan dat van Brisbane. Voor de uitbreiding van dit New Metro Rail net werden in december 2006 nog eens 15 van deze treinstellen besteld die tussen 2009 en 2011 worden geleverd.

BRAZILIË.

Rio de Janeiro. Op 21.12.2006 werd metrolijn 1 verlengd vanaf Siqueria Campos tot Cantagalo. Eind 2007 wordt de lijn verder verlengd tot Ipanema. En dit alles langs het fraaie strand van Copacabana.

Santos. Er wordt druk gewerkt aan de verlenging van de nostalgische tramlijn. De totale lengte wordt daardoor 4,9 kilometer. Zoals bekend beschikt men over 3 motorwagens uit Porto (137, 171, 193). Kortgeleden arriveerde uit Turijn motorrijtuig 3143. Men wil ook nog trams uit San Francisco en Nagasaki verwerven.

Sao Paulo. Op 30.3.2006 kwam een verlenging van metrolijn 2 in dienst vanaf Ana Rosa tot Imigrantes (2,9 km.). Bij Alstom werden 48 metrorijtuigen (8 zeswagen stellen) besteld, die in 2007/2008 worden geleverd.

CANADA.

Edmonton. Er wordt gesproken over het opheffen van het trolleybusbedrijf in 2008.

Ottawa. Correctie op een eerder bericht: Siemens levert geen 70 maar 22 motorrijtuigen van het type S70.

Toronto. Bij Bombardier werden 234 metrorijtuigen (39 zeswagen stellen) besteld. Deze zijn bestemd voor de Yonge – University – Spadina Line, ter vervanging van het oude materieel. Ze worden gebouwd in de fabriek in Thunder Bay (Ontario) en geleverd in de periode 2009-2011.

Vancouver. De aanleg van de Evergreen Line, een nieuwe tramlijn van Port Moody naar Longheed (11 km.) wordt aanzienlijk duurder dan begroot. Nog dit jaar wordt met de aanleg begonnen. Voor het tunneltraject in Seaview wordt nu maar één tunnelboor ingezet. Dat is goedkoper maar het werk duurt daardoor langer waardoor de opening verschuift van 2009 naar 2011. Bij Bombardier werden voor Sky Train 34 (+ 38 optie) Advanced Rapid Transit (ART) MK II rijtuigen besteld. Deze worden geleverd in 2009. Het nieuwe materieel is nodig voor de opvang van het stijgende vervoer en het verhogen van de frequentie. Het Sky Train systeem (geopend in 1986) bestaat uit twee volautomatische lijnen met een lengte van 49½ kilometer. Het wagenpark bestaat uit 150 rijtuigen type ART-MK I en 60 rijtuigen type ART-MK II.

CHILI.

Santiago de Chile. Op 16.8.2006 kwam de 7 kilometer lange metrolijn 4A in dienst. Het geheel bovengrondse traject Vicuna Mackenna – La Cisterna takt af van lijn 4.

DOMINICAANSE REPUBLIEK.

Santo Domingo. De metrolijn Villa Mella – La Feria (10 km.) komt in 2008 in dienst.

DUITSLAND oost.

Döbeln. Hier wordt binnenkort een toeristische paardentramlijn in dienst gesteld. Een lange voorgeschiedenis samengevat: in 2004 gaf de gemeente toestemming om bij de reconstructie van de Niedermarkt en Obermarkt tramsporen aan te leggen. Bij een wedstrijd van de deelstaat Sachsen om binnensteden een facelift te geven won Döbeln een geldprijs die in het project werd gestoken. Met gebruikte rails uit Chemnitz, Cottbus en Dresden werd een enkelspoor gelegd vanaf de Obermarkt via de drukke maar zeer smalle Bäckerstrasse – Untermarkt – Bahnhofstrasse – Theaterstrasse (voetgangersgebied) naar een tijdelijk eindpunt Theater. Een korte verlenging tot de Neugasse volgt later. Een verlenging tot Am Niederwerder, hier moet de remise en een paardentrammuseum komen, is de volgende stap. De Traditionsverein "Döbelner Pferdebahn e.V." beschikt over een aantal tramwagens waarvan het paardentramrijtuig 145, ex Neuchâtel, ex Naumburg, ex verzameling Friedrich, voor de tramdienst geschikt werd gemaakt. Döbeln had eerder een paardentram van 1892 tot 1926. Wilt u meer weten: www.doebelner-pferdebahn.de

Potsdam. Op 2.9.1907 werd in Potsdam de elektrische tram in dienst gesteld. Op de kop af precies 100 jaar later wordt dit op zondag 2.9.2007 gevierd. Maar er worden al eerder dit jaar rondritten en activiteiten georganiseerd. Voor alle bijzonderheden verwijzen wij u naar: www.dvn-berlin.de

Rostock. Er zit onverwachte beweging in de Stadtbahnplannen. De deelstaat Mecklenburg-Vorpommern legt € 60 miljoen op tafel voor de aanpassing van de infrastructuur en DB en RSAG financieren de aanschaf van meersysteemmaterieel. Met de integratie van het bestaande S-Bahnnet gaat het om twee lijnen die Rostock en Warnemünde verbinden met Bad Doberan, Güstrow en Graal-Müritz. Al in 2010 moeten deze lijnen operationeel zijn. Eerder was het gemeentebestuur tegen de plannen maar nu lijkt men wat toeschietelijker. De (mede)financiering door de deelstaat en het feit dat DB haar S-Bahnmaterieel wil vernieuwen en de Tatra's van de Rostocker Strassenbahn aan het eind van hun levensduur zijn, zal tot dit gewijzigde inzicht hebben bijgedragen.

DUITSLAND west.

Augsburg. De opdracht voor de levering van 10 (+ 20 optie) lagevloertrams ging naar Bombardier. De inwoners van Augsburg konden in februari 2007 hun voorkeur uitspreken voor één van de drie designvarianten.

Bielefeld. Waar nodig wordt de afstand tussen de sporen vergroot. Dit met het oog op de toekomstige bestelling van 2,65 meter breed materieel. Volgens de plannen komt dit materieel vanaf 2010 in dienst ter vervanging van de oudste M8C motorrijtuigen uit 1982/1983.

Het wijzigen van het eindpunt van lijn 2 in Milse laat op zich wachten. Oorzaak: de deelstaat heeft nog geen subsidie beschikbaar. Er moet hier een P&R terrein worden aangelegd waarbij de keerlus wordt vervangen door een kopeindpunt in verband met de geplande verlenging met 1,1 kilometer naar Milse Ost en Altenhagen.

Hannover. De ambtelijke voorbereiding loopt voor de verlenging vanaf Lahe naar Misburg Nord. Een meerderheid in de gemeenteraad is voor een verdere verlenging tot Misburg Zentrum maar daarvoor bestaan nog geen plannen. Wel is er sprake van een verlenging van lijn 6 bij de Messe Ost. Men is in gesprek met een Zweeds woonwarenhuis dat hier een vestiging heeft op het vroegere Messe terrein en bereid lijkt het plan ook financieel te steunen.

Bij het Hauptbahnhof wordt een nieuw winkelcentrum gebouwd. Dat is aanleiding om een oud plan op te diepen dat voorziet in een centrumtunnel voor de lijnen 10 en 17 ter vervanging van het huidige traject via de Kurt Schumacher

Strasse en het Hauptbahnhof. Politiek krijgt men daar de handen nog niet voor op elkaar.

Van de buiten dienst gestelde motorrijtuigen uit de serie 6001-6100 bevinden zich nog 16 stuks in Hannover: 6001, 6005, 6008, 6013, 6017, 6021, 6022, 6023, 6025, 6027, 6035, 6044, 6045, 6055, 6060, 6083. De meeste trams uit deze serie rijden tegenwoordig in Boedapest, één doet er dienst bij de NS in Houten en een aantal staan buiten dienst bij de HTM in Den Haag. Van de tweede serie, 6101-6260, worden bij het bereiken van de revisietermijn en bij schadegevallen nu ook de eerste wagens buiten dienst gesteld. Tot nu toe zijn dit: 6101, 6103, 6111, 6133, 6134, 6139, 6150, 6151, 6152 en 6154

Karlsruhe. Het is al weer enige tijd geleden dat wij over de tramtunnel onder de Kaiserstrasse schreven. In dit drukke voetgangersgebied zou het eveneens drukke tramverkeer onder de grond moeten verdwijnen. Maar ook dan blijft dit traject overbelast. De oplossing: behalve een tramtunnel moeten er ook bovengrondse sporen door de parallel lopende Kriegsstrasse komen. Er wordt al jaren over deze plannen gesproken en daar zal het de komende tijd wel bij blijven nu de deelstaat hiervoor geen geld beschikbaar stelt. Men zoekt nu geld in de private sector.

Keulen-DB. S-Bahn Rhein-Ruhr-Sieg. Metrorapid of Transrapid, de snelle maar o zo dure magneet zweefbaan plannen werden al in 2003 van tafel gehaald. De bonds- en deelstaatregering sloten in november en december 2006 met de Deutsche Bahn overeenkomsten voor een nieuw project, een "Super S-Bahn" of te wel de Rhein-Ruhr-Express (RRX). Voor een tot 2008 durend onderzoek werd ongeveer € 21 miljoen beschikbaar gesteld en voor de aanleg werd € 1,4 miljard toegezegd. Tussen Duisburg en Düsseldorf en tussen Düsseldorf Benrath – Keulen Mülheim komen méér sporen waarop vanaf 2015 de eerste RRX treindiensten gaan rijden. Gepland zijn 6 lijnen met begin-/eindpunten in Münster, Minden, Aken, Koblenz en de luchthaven Köln/Bonn. Bij een uurdienst ontstaat dan door bundeling tussen Keulen Deutz en Dortmund een kwartierdienst en tussen Düsseldorf en Duisburg een nog frequentere dienst. Ook voor een ander project staan na jaren van plannen de seinen op groen. De verlenging van lijn S13 vanaf de Flughafen Köln/Bonn via Troisdorf naar Bonn Oberkassel wordt aanbesteed. Men denkt in de tweede helft van 2009 met de aanleg te beginnen zodat dit 14 kilometer lange traject met 6 haltes in 2013 in gebruik kan worden genomen.

Mannheim. Sinds begin 2004 houden wij u op de hoogte van de Stadtbahn Mannheim-Ost: de nieuwe tramlijn naar Neuhermsheim en de nieuwe noord/zuid verbinding Neuostheim – Maimarkt – SAP Arena – Neuhermsheim. Nu al deze trajecten in gebruik zijn lijkt het nuttig de dagelijkse gang van zaken samen te vatten. Ongewijzigd rijdt lijn 6 op de route Rheingönheim – Mannheim – Neuostheim. Hier is aansluiting op de frequent rijdende OEG-lijn 5: Mannheim – Heidelberg. Uit Rheingönheim vertrekt elke tien minuten een tram, waarbij in het oostelijke stadsdeel vanaf de halte Planetarium elke twintig minuten een tram naar Neuostheim (lijn 6) of naar Neuhermsheim (lijn 6A) rijdt. Om hier bij het eindpunt Rangierbahnhof over te stappen op de S-Bahn moet nog een kleine vierhonderd meter worden gewandeld. Maar in de ochtendspits vinden al veel treinreizigers hier de weg naar de nieuwe tramlijn om zo zonder omweg via het Hauptbahnhof met lijn 6A hun bestemming in het oosten van Mannheim te bereiken. In de toekomst wordt het S-Bahnstation Rangierbahnhof vervangen door een bij het trameindpunt aan te leggen nieuw station Sport- und Messepark. Op het noord/zuid traject Neuostheim – Maimarkt – SAP Arena – Neuhermsheim, Rangierbahnhof rijden in de ochtendspits en in de avondspits doorgaande diensten van lijn 6, resp. drie en zes slagen. Herkenbaar aan de richting-

aanduiding: "6 Rangierbahnhof über SAP-Arena". Verder wordt dit gedeelte intensief bereiden bij manifestaties en evenementen in de SAP-Arena en op het Maimarkt terrein. Daarbuiten rijdt op dit traject buslijn 50. Na 20 uur (behalve bij evenementen) wordt de tramdienst door een busdienst vervangen waarbij men vanuit Neuostheim ook gebruik kan maken van OEG-lijn 5. Bij toekomstige veranderingen in de vervoerstromen (denk bijv. aan een verdere bevolkingstoename in Neuhermsheim), kan de railinfrastructuur op eenvoudige wijze anders worden benut.

FRANKRIJK.

Mulhouse. In aansluiting op het bericht in HOV/RN 578 kunnen wij nog berichten dat de motorrijtuigen 2004 en 2005 op 19.12.2006 vanuit Bilbao naar Buenos Aires werden verscheept.

GROOT BRITANNIË.

Blackpool. Ook deze winterperiode wordt benut voor het uitvoeren van werkzaamheden en spoorvernieuwing. Sinds 8.1.2007 is de tramdienst beperkt tot het traject Fleetwood – Thorn Gate. Tussen Thorn Gate en Starr Gate rijden bussen. Begin april 2007 (vóór Pasen) is de hele lijn weer in bedrijf. Met een bijdrage uit een loterij worden motorrijtuig 733 en aanhangrijtuig 734 gerestaureerd. Dit stel is sinds 1962 beter bekend als de Wildwest trein, waarbij de motorwagen is uitgevoerd als een stoomlocomotief en de aanhangwagen als bijpassend rijtuig. Het stel kan voor speciale ritten worden gehuurd en is in het najaar weer van de partij bij de "Illuminations".

Londen. Al eens eerder schreven wij dat over de vele tramplannen in de Britse hoofdstad een nummer van HOV/Railnieuws te vullen zou zijn. Eén van deze plannen is het project Cross River Tram

welke de stadsdelen Camden Town en King's Cross (ten noorden van de Thames) zou moeten verbinden met Brixton en Peckham (ten zuiden van de rivier). In Peckham moet dan de remise komen zodat het niet verwonderlijk is dat vooral de inwoners uit dit gebied zich fel tegen de plannen keren. Wij herhalen dat het zinvoller lijkt u te informeren als de realisering reëel wordt.

In november 2007 komt van de North London Line het gedeelte Stratford – Clapham Junction – Richmond in handen van Transport for London (Tf L). Tf L neemt dan de exploitatie over van Silverlink Metro. Transport for London wil op termijn al het voorstadsvervoer zoals dat vroeger door British Rail werd verzorgd overnemen en als "Overground" in de markt zetten.

Docklands Light Railway (DLR). Tussen All Saints en Devons Road is de nieuwe halte Langdon Park in aanbouw. Opening: eind 2007. Al eens eerder schreven wij over een verlenging van Canning Town naar Stratford International. Deze lijn moet in 2010 gereed zijn. Hiertoe wordt de spoorlijn tussen Royal Victoria – Stratford (North London Railway) overgenomen. Het aansluitende gedeelte van de North London naar North Woolwich werd per 10.12.2006 opgeheven. In Stratford International kan worden overgestapt op verschillende spoorlijnen (waaronder de Eurostar naar Brussel en Parijs), bus en metro.

Nottingham. De aanleg van tramlijnen naar Clifton en Chilwell gaat ongeveer €600 miljoen kosten (£400 miljoen). De overheid betaalt 75% van dit bedrag. De lijnen komen in 2010 in dienst.

HONGARIJE.

Boedapest. Een eerste gedeelte van de nieuwe volautomatische metrolijn 4 met een ondergrondse lengte van 7,4 kilometer komt in mei 2010 in dienst. Alstom levert voor deze lijn het materieel.

De kinderziekten met de lagevloer trams van Siemens, een afgeleide Combino en gemakshalve als zodanig aangeduid, lijken voorbij. Dit heeft overigens wel tot het voortijdige vertrek geleid van de president-directeur van het vervoerbedrijf. Er zijn nu zoveel Combino's aanwezig dat in de weekenden alle diensten op de lijnen 4 en 6 met dit materieel wordt gereden. Op werkdagen verliezen de gekoppelde Ganz gelede achtassers op deze lijnen duidelijk terrein. Dit materieel schuift door naar lijn 19 waar sinds 13.12.2006 alle UV-tramstellen door de achtassers zijn verdreven. En dat betekent het einde voor deze oudgedienden. Via internet worden ze verkocht en veel particulieren happen toe. Wie de laatste UV-stellen nog in actie wil zien haast zich naar de lijnen 18A, 41, 47 en 49. En bent u op zoek naar de ex Hannover trams: die vindt u op de lijnen 42 en 52.

ISRAËL.

Tel Aviv. MTS, een consortium van bedrijven waarin o.a. Siemens, het busbedrijf Egged, HTM (Den Haag), CCECC (China), Metrorail (Alstom, Connex en het Duitse bouwbedrijf Züblin), kreeg de opdracht voor de aanleg en exploitatie van de eerste tramlijn. Een project waaraan een prijskaartje hangt van €1,3 miljard. Over de precieze invulling van de opdracht wordt nog onderhandeld tussen de opdrachtgever, het staatsbedrijf NTA Metropolitan Mass Transit System Ltd, het consortium en de aanliggende gemeenten waar de tram door heen komt te rijden. Zo is de looptijd van de concessie, inclusief de aanlegtijd, vastgelegd op 32 jaar, waarbij na afloop het bedrijf zonder kosten aan de staat vervalt. De staat geeft garanties/compensaties voor vertraging bij de aanleg (o.a. in verband met archeologische vondsten, bodemgesteldheid en onteigeningen) en bij tegenvallende vervoercijfers. Verder verplicht de staat zich tot het invullen van een aantal voorwaarden zoals verkeerslichtbeïnvloeding, het instellen van toevoer buslijnen en tariefintegratie. Momenteel wordt al gewerkt aan het verleggen van de nutsleidingen. De aanleg van de tramlijn start in 2008 en men verwacht deze in 2013 of 2014 in dienst te stellen. Siemens levert het materieel en de elektrische inrichting van de lijn. Bij het materieel gaat het om 30 lagevloertrams, een Combino variant, met een breedte van 2,65 meter en een recordlengte van ± 70 meter. Men rekent dan ook op zo'n 400.000 reizigers per dag bij een reissnelheid van 28 k/u met een maximale frequentie van 1½ minuut op het centrale deel van het traject. De eerste tramlijn is lijn 1 (rode lijn), zoals genoemd in het bericht in HOV/RN 575. Deze lijn krijgt een lengte van 22 kilometer en wordt beschouwd als de stamlijn van een net van 4 lijnen. De tramlijn begint in Petach Tikva (een andere schrijfwijze is Petah Tikva), het centrale busstation, en loopt via de Jabontinsky Road naar Bnei Bark – Ramat Gan – Arlosorov Train Station – Menachem Begin Str. – Yaffo – Jerusalem Boulevard tot Bat Yam. Hiervan loopt het gedeelte tussen Bnei Bark en Yaffo ondergronds. In totaal zijn er 23 haltes waarbij de perrons van de tunnelstations zijn voorzien van schuifdeuren. In Bnei Bark is een korte aftakking naar de remise in Kiryat Aryeh.

Aansluitend op lijn 1 is de 14 kilometer lange lijn 2 (groene lijn) gepland. Deze begint in Rishon Lezion en loopt via Holon (hier komt een aftakking naar Holon Depot) naar Karlibach. Hier is de aansluiting op lijn 1. In studie is een verlenging in noordelijke richting naar Gellilot.

Lijn 3 (gele lijn) krijgt een lengte van 24 kilometer. De lijn takt in Ramat Gan (Ben Gurion) af van lijn 1 en loopt via Ramat Ha'sharon via Ra'anana naar Kfar Saba met in Ramat Ha'sharon een aftakking in westelijke richting naar Herzliya. Dit punt is dan niet ver verwijderd van het mogelijke eindpunt Gellilot van lijn 2.

Tot slot lijn 4 (paarse lijn). Lengte 12 kilometer. Deze begint in Kiryat Ono en sluit na een kruising met lijn 2 in Allenby aan op het ondergrondse gedeelte van lijn 1.

OOSTENRIJK.

Wenen. In oktober 2006 werd, als eerste van zijn serie, het beschadigde E6 motorrijtuig 4920 buiten dienst gesteld. E6 motorrijtuigen rijden uitsluitend op lijn U6, een tramachtige metrolijn. Na ombouw vervolgt de 4920 zijn arbeidzame leven als rangeermotorwagen in de centrale werkplaats. In 2010 wordt zoals eerder bericht, metrolijn U2 verlengd tot Aspern. Al eerder was hiervoor een brug over de Donau aangelegd die tot 2.10.2006 gebruikt werd door buslijn 84A. De brug wordt nu omgebouwd voor de metro en buslijn 84A rijdt nu over de parallel gelegen Stadtautobahnbrug A23.

Op 18.1.2007 werd A1 motorrijtuig 52 afgeleverd. Van deze vervolgsérie wordt de wagenbak geproduceerd door de ÖBB in Floridsdorf en wordt het rijtuig afgebouwd bij Siemens in Wenen. In totaal omvat de tweede serie ULF's 80 A1 en 70 B1 motorrijtuigen. Het interieur doet Spartaans aan met de brandvertragende harde kunststof zitplaatsen. Een gevolg van de verscherpte voorschriften na de brand bij de kabelspoorlijn in Kaprun.

Bij het busbedrijf is de nieuwste generatie autobussen in aflevering. Het zijn drie-deurs MAN-Lions City bussen type NL273T3, genummerd vanaf 8601. Voor het bustype LU200MII is het einde in zicht. Tot eind maart 2007 rijden er nog 17 stuks op de lijnen 5A, 14A, 28A en 69A..

POLEN.

Szczecin. De 21 uit Berlijn overgenomen KT4Dt motorrijtuigen (zie voor de nummers bericht Berlijn in HOV/RN 578) worden hier genummerd vanaf 101. Vanuit de remise Pogodno worden ze solo of gekoppeld ingezet op de lijnen 4, 5, 7, 8 en 9.

ROEMENIË.

Arad. Op 21.12.2006 arriveerden per spoor uit Essen de M8S motorrijtuigen 1003, 1005-1008, 1016-1019. Op dat moment waren nog ongeveer 10 Timis tramstellen dienstvaardig. Het ligt voor de hand dat deze op korte termijn het veld ruimen.

Boekarest. De eerste gemoderniseerde achtassers met een lagevloer tussenbak (lagevloer aandeel: 17%) werden in dienst gesteld. Hierbij werd de typeaanduiding gewijzigd van V3A in V3A-93-PPC. Bij motorrijtuig 306 ging men nog een paar stappen verder: deze kreeg behalve een lagevloer bak ook een nieuwe elektrische installatie en een aangepast front. Hierbij werd de typeaanduiding gewijzigd in V3A-93-CH-PPC. Nog meer van deze trams worden verbouwd wat praktisch gezien op nieuwbouw neerkomt. In de loop der tijd is er aan de V3A trams heel wat afgesleuteld en aangepast. Er zijn nu nog 3 V3A motorrijtuigen in originele staat. Ook de tweerichting uitvoering wordt gemoderniseerd/verbouwd. In alle gevallen behouden de trams hun wagennummer.

Tot in 2008 worden 100 nieuwe trolleybussen afgeleverd. Deze tweeassige lagevloer trolleys worden gebouwd bij Astra in Arad. Ze krijgen de nummers 5301-5400.

SLOWAKIJE.

Kosice. Het wagenpark bestaat uit 79 motorrijtuigen T3, 30 motorrijtuigen T6A5, 13 gelede achtassers type KT8D5 en 6 stuks KT8D5R.N2. Deze laatste hebben een lagevloer deel. Van de 79 T3's zijn er 53 dienstvaardig en 24 staan als reserve opgeslagen.

TSJECHIË.

Brno. In 1998 werd de tram uit het centrum verjaagd door de inrichting van een voetgangersgebied. De rails bleven

liggen als omleidingroute. Op 1.11.2006 keerde lijn 4 terug in het centrum via de Náměstí Svobody en Zelny trh. In de drukke Kerst periode moest in verband met een Kerstmarkt weer worden omgereden maar daarna reed de tram weer door het centrum. Officieel gaat het om een proef.

Verbouw een T3 met een nieuwe wagenbak en maak daarin een lagevloer gedeelte, dan heb je een type T3RN.EV. Dit overkwam als eerste de motorrijtuigen 1551, 1567 en 1596. Daar kan een lagevloer aanhangrijtuig type VV60LF aangekoppeld worden. In 2007 worden zo meer T3's gemoderniseerd. Dan zijn twee van dit soort aanhangrijtuigen natuurlijk niet veel maar daar zijn er van bijbesteld. Door fabrikant Krnov werden eind 2006 de aanhangrijtuigen 1303 en 1304 afgeleverd, zodat er nu vier aanwezig zijn. Dan zijn er inmiddels ook vier gelede motorrijtuigen type K3R.N: de 1751 en 1752 zijn gemoderniseerde K2's met een lagevloer middenbak, de 1753 en 1754 werden nieuwgebouwd waarvoor onderdelen uit afgevoerde K2's werden gebruikt.

Marianske Lazne. Dit kleine trolleybusbedrijf leek enkele jaren terug ten dode opgeschreven. Met hulp van de Tsjechische regering en de EU werden sinds 2004 7 nieuwe lagevloer trolleybussen van het type Skoda 24Tr aangeschaft waardoor de toekomst er weer zonnig uit ziet. Nog dit jaar volgen 2 bussen van dit type waardoor de 2 laatste Skoda 14Tr trolleybussen buiten dienst gesteld kunnen worden. Het hele bestand bestaat dan uit 9 Skoda 24Tr trolleybussen genummerd 51 – 59. In de spits zijn er daarvan maximaal 8 nodig. Hiervan rijden er 6 op de hoofdlijnen 3 en 5 in een twintig minuten dienst (op het gemeenschappelijke centrum traject elke 10 minuten), 1 op lijn 6 en 1 op lijn 9. Vooral op lijn 6 is dit met een dertig minuten frequentie op de interlokale lijn naar Klimentov (en dan nog alleen in de middagspits) een magere vertoning. Op andere tijden worden diesalbussen ingezet.

Olomouc. In augustus en oktober 2006 werden door Inekon de driedelige lagevloer trams 205 – 207 (type Trio 01/C) afgeleverd. In oktober 2006 werden ook de motorrijtuigen 251 en 252 geleverd. Deze hebben de typeaanduiding Vario LF.E. In feite een T3 met lagevloer deel. Het zijn nieuwe trams die met een door KOS Kmov geleverde wagenbak bij Pragoimex werden gebouwd. Dit jaar volgt de 253 als derde wagen van dit type.

VENEZUELA.

Caracas. Op 19.7.2006 kwam het westelijke deel van de nieuwe metrolijn 4 in dienst. Het traject Capuchinos – Plaza Venezuela heeft een lengte van 5,7 kilometer en telt 5 stations. Voorlopig wordt dit gedeelte geëxploiteerd als een verlenging van metrolijn 2 in aansluiting op het korte noordelijke traject El Silencio – Capuchinos van deze lijn. Op 15.10.2006 werd metrolijn 3 met vijf kilometer verlengd van El Valle naar La Rinconada. Eveneens op 15.10.2006 werd de eerste elektrische voorstadlijn geopend tussen La Rinconada en Cúa. De lijn heeft een lengte van 41 kilometer, telt 24 tunnels en 27 viaducten. De Ezequiel-Zamora spoorwegmaatschappij exploiteert de lijn met treinstellen van Japans fabrikaat. OP 4.11.2006 kwam een tweede lijn van de "Metro de Los Teques" in dienst. Deze voorstadlijn loopt van Las Adjuntas (eindpunt metrolijn 2) naar Los Teques. Een verdere verlenging tot El Tambor komt in 2008 in dienst.

Maracaibo. Het proefbedrijf (zie HOV/RN 575) ging één week later, op 25.11.2006, van start. De eerste metrotrein werd bestuurd door Hugo Chaves, de president van het land. De ritten op het beperkte traject zijn gratis. Vanaf eind 2007 komt het gedeelte Altos de la Vanega – Libertador (6 stations) in dienst; nog steeds als proefbedrijf. Begin 2008 moet dan op dit eerste gedeelte van de metro de normale dienst van start gaan.

Mérida. In deze stad in de Andes wordt sinds 1999 gewerkt aan een 18 kilometer lange trolleybuslijn op eigen baan. De werkzaamheden ondervinden veel vertraging maar op 26.11.2006 begon een beperkte dienstuitvoering op een gedeelte van ± 8 kilometer tussen Ejido en Alto Chama. Deze dienst wordt in de loop van 2007 uitgebreid. Bij halten/stations met een middenperron rijden de trolleybussen, met alleen deuren aan de rechterzijde, via de linkerbaan.

Valencia. Het eerste gedeelte van de "Metro de Valencia" kwam op 18.11.2006 in dienst. Eindelijk kunnen de 12 Siemens motorrijtuigen type SD400 aan het werk. De metro/tramlijn, die voorzien is van bovenleiding, ligt grotendeels ondergronds.

VERENIGDE STATEN (USA).

Albuquerque. Hier wordt een plaatselijke belasting geheven om de aanleg van een 6,4 kilometer lange tramlijn te financieren. Deze loopt van het Biological Park naar de Carlisle Boulevard en moet in 2009 in dienst komen. Van de regering van de staat New Mexico hoopt men een subsidie te krijgen voor een verdere verlenging tot de internationale luchthaven.

Boston. De door Ansaldo-Breda geleverde lagevloer trams zijn nu meer en meer, gekoppeld met een hogevloer tram, te zien op de lijnen B en C. De laatste Boeing trams rijden nog spitsdiensten op lijn D.

Chicago. Op 25.6.2006 kwam een nieuwe metrolijn, de "rose" lijn, in dienst, zonder dat hier een meter voor moest worden aangelegd. De nieuwe lijn maakt gebruik van al aanwezige sporen en verbindt de 22 stations van de "Loop" (de historische centrumlijn op viaducten) met Cicero's 54th/Cermak. Al eerder (HOV/RN 572) schreven wij over een bestelling van 206 motorrijtuigen bij Bombardier. Uit een optie van 500 rijtuigen werden in juli 2006 nog eens 200 rijtuigen bijbesteld. Er rest nu nog een optie op 300 stuks. Zoals destijds bericht worden in 2009 10 prototypen geleverd voor een één jaar durend testbedrijf.

Galveston. De lijn naar het Medical Center (UTMB ziekenhuis) wordt vanuit het centrum als een aparte lijn geëxploiteerd. Twee diesel vierassers (historische replica's) rijden een twintig minuten dienst, terwijl een derde tram elke veertig minuten tot Beach rijdt. Op zon- en feestdagen is dat omgekeerd. Met slechts 4 motorrijtuigen (501-504) is de materieelpositie wat aan de krappe kant.

Las Vegas. Behalve de aanleg van een nieuwe peoplemover shuttle lijn op het vliegveld Mc.Carran en de levering van 6 CX100 voertuigen (HOV/RN 573) gaat Bombardier ook de twee bestaande lijnen van dit systeem moderniseren. Tussen 2008 en 2009 worden hiervoor ook 10 CX100 voertuigen geleverd.

Los Angeles. Van één metrolijn heeft men er op eenvoudige wijze twee gemaakt. De rode lijn bedient de route Union Stadion – North Hollywood; de aftakende lijn naar Wilshire/Western is nu de paarse lijn. Op 29.9.2006 werd de eerste steen gelegd voor de "Exposition Line", de vierde tramlijn, die in 2010 in dienst komt. Zie ook HOV/RN 574.

Lowell. Deze plaats ligt in een historisch industriegebied waar veel bewaard is gebleven in een technisch nationaal park. Hier rijdt een nostalgische tram waarvoor Gomaco 3 vierassige replica motorrijtuigen bouwde: 1601, 1602 (open motorrijtuigen) en 4131 (gesloten). Gastoptredens worden regelmatig verzorgd met materieel uit het nabij gelegen trammuseum Kennebunkport. Van maart t/m november wordt dagelijks gereden.

Newark. Op 17.7.2006 kwam de 1,6 kilometer lange tramlijn naar het Broad Street Station in dienst. Deze takt bij het New Jersey Performing Arts Center, even voor het eindpunt Newark Penn Station, af van de bestaande lijn. Na het verlaten van het tunneltraject loopt het nieuwe traject op straatniveau,

deels enkelsporig, langs het River Front Stadion tot het nieuwe eindpunt Broad Street. Hier vertrekken de NJ-Transit treinen naar Hoboken. Het plan is om de lijn verder te verlengen via het Newark International Airport naar de zuidelijke voorstad Elisabeth.

New Orleans. Op 17.12.2006 werd het gedeelte Canal Street – Carondelet van de St.Charles Street lijn weer in gebruik genomen. Deze lijn was sinds de orkaan Katrina op 27.8.2005 buiten dienst.

New York. Zowel Alstom als Kawasaki zijn begonnen met de aflevering van de tiendelige metrotreinstellen type R160. De Metropolitan Transportation Authority (MTA) bestelde bij Kawasaki 210 (+170 optie) motorrijtuigen voor de Metro North.

Philadelphia. Op lijn 15 worden met de 18 aanwezige gemoderniseerde PCC's in de spits maximaal 13 dienstrem gereden. Toch worden nog regelmatig tramdiensten door een bus vervangen wegens een tekort aan trambestuurders. Vreemd: een jaar geleden schreven we dat ook al.

Phoenix. Bij Kinki Sharyo is de productie begonnen van de 36 bestelde lagevloer motorrijtuigen 101-136. De eerste twee motorrijtuigen worden in Osaka aan een testprogramma onderworpen. Vanaf december 2006 worden maandelijks 2-3 trams afgeleverd vanuit een vestiging in de VS. In maart 2007 begint men met proef- en instructieritten op een gedeelte van de nieuwe lijn. De opening is op 26.12.2008.

Pittsburgh. Op de ondergrondse zijlijn naar het Penn Station rijden in de middagspits enkele diensten als lijn 42S. Er bestaat geen enkele aansluiting op de 3x daags aankomende trein van Amtrak. Dat zou toch logisch lijken. Door CAF worden 40 Siemens/Duewag trams van het type U3 gemoderniseerd. Na de eerste 20 trams is het vervoerbedrijf zo tevreden dat ook de resterende 15 trams door CAF gemoderniseerd gaan worden. De klus moet in december 2007 zijn geklaard. In oktober 2006 werd begonnen met de aanleg van de North Shore Connector, een ondergrondse verlenging vanaf Gateway Center onder de Allegheny River door naar Allegheny Avenue. Deze 1,9 kilometer lange lijn komt in 2011 in dienst.

Portland. Vanaf het eindpunt Gibbs Street is men bezig met de aanleg van een 330 meter lange verlenging naar Lowell Street. Per richting wordt in een parallelstraat het spoor op straatniveau aangelegd. Opening: 2007.

Saint Louis. De 12,9 kilometer lange aftakende tramlijn Forest Park – Shrewsbury (9 halten) kwam op 26.8.2006 in dienst. Forest Park ligt aan de hoofdlijn Lambert Airport – Shiloh Scott. Er zijn nu twee tramlijnen die het gedeeltelijk ondergrondse stadstraject gemeenschappelijk berijden.

San Diego. Op 15.8.2006 werd door Siemens het eerste tweedelige Desiro dieselmotorrijtuig afgeleverd, serie 4001 – 4012. Begin september 2006 begonnen de proefritten op de binnenkort te openen lijn Oceanside - Escondido. De lijn is aangelegd op een vroeger spoortracé en uit kostenoverweging niet geëlektrificeerd.

Seattle. Voor de dit jaar in dienst te stellen korte stadslijn West Lake Center – Falview Avenue levert Skoda 3 motorrijtuigen van het type Inekon met de nummers 301 – 303. Op 11.8.2006 werd de Alweg monorail weer in gebruik genomen met voorlopig één trein. Door technische problemen werd de dienst enkele dagen later weer gestaakt. Nadien worden alleen nog testritten uitgevoerd. In aanleg is een nieuwe tramlijn naar Tukwila. Op 22.9.2006 werd een begin gemaakt met de verdere verlenging tot de internationale luchthaven Seattle/Tacoma. Dit gedeelte was wegbezuinigd maar door een financiële bijdrage van de luchthaven toch mogelijk gemaakt. Noteert u de opening naar Tukwila voor medio 2009 in uw agenda en tot het vliegveld in december 2009. De 35 bij Kinki Sharyo bestelde trams voor deze lijn krijgen de nummers 101 – 135. Eerder was sprake van 31 trams. Als eerste tram werd op 1.11.2006 motorrijtuig 102 afgeleverd. De 101 verbleef toen nog bij een testcentrum in Pueblo.

SPOORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

- DB heeft zich officieel gemeld als toekomstig exploitant van de Øresund-treindienst Helsingør –Kopenhagen – Kastrup – Malmö. In de aanbesteding moet DB Regio het opnemen tegen onder meer de combinaties DSB/First Group en SJ/MTR Hongkong.
- Railion en het Poolse PCC Rail hebben een gezamenlijke dochteronderneming opgericht, genaamd East West Railways. Het bedrijf zal op de Poolse markt evenals in het grensoverschrijdende verkeer Duitsland – Polen actief zijn. East West krijgt de beschikking over 20 speciaal aangepaste diesellocs serie 232.
- Nog meer expansiegeweld: Railion en het Zweedse Green Cargo hebben afspraken gemaakt om de sinds oktober 2005 bestaande samenwerking te intensiveren. Green Cargo zal aandelen Railion Danmark kopen, dat het vervoer tussen beide landen gaat coördineren.
- DB hoort niet langer tot de kandidaten om een deel van de aandelen van HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) over te nemen. Er waren twee partijen die een beter bod op tafel legden dan DB, zodat met hen wordt verder onderhandeld.
- Na partnergemeenten bestaan er nu ook partnerstations. Berlin Hbf en Zürich HB bijten het spits af en zijn per 1 maart “Partnerbahnhöfe”. Doel van de samenwerking is het uitwisselen van kennis over stationsontwikkeling.
- Tussen 15 en 21 maart vind in Hannover weer de CEBIT plaats. DB rijdt diverse extra treinen naar deze elektronica-beurs, waarbij bijzondere tractie gebruikelijk is. Ook privatbahnen zoals de NordWestBahn zullen zich in Hannover vertonen.
- De anti-privatiseringsclub “Bahn für Alle” heeft naar voorbeeld van Al Gore een film gemaakt over de rampen die plaats zullen vinden bij een privatisering van DB. De film “Bahn unterm Hammer” gaat op 17 maart in Berlijn in première. Een trailer is te vinden onder <http://www.attac.de/bahn-fuer-alle/pages/trailer.php>.
- DB heeft een samenwerkingsovereenkomst gesloten met luchtvaartmaatschappij German Wings. Vliegtuigpassagiers kunnen voor € 19,- met de trein vanuit heel Duitsland naar de luchthavens Köln/Bonn, Stuttgart, Berlin-Schönefeld of Hamburg reizen. Dit Rail&Fly-aanbod geldt nu voor 96 luchtvaartmaatschappijen en 54 reisorganisatoren.

Onregelmatigheden

- In de nacht van 14 op 15 februari reed bij Remscheid een uit drie treinstellen serie 628 bestaande diensttrein met 80 km/h tegen een omgewaaide boom. Doordat de voorste as van het treinstel brak ontspoorde de trein en kwam gekanteld in de spoorberm terecht. De drie aanwezige machinisten raakten gewond. De eigenaar van de boom wordt aansprakelijk gesteld voor de schade.
- Op 28 februari ontspoorde bij Rotenburg/Wümme 19 wagons van de goederentrein Seelze – Maschen. Enkele wagons kantelden. Het treinverkeer werd omgeleid via Hannover.
- ICE 672 reed op 7 maart bij Bad Hersfeld tegen achtergelaten gereedschap, waardoor de motorwagen beschadigd raakte. De 450 reizigers werden door een volgende ICE opgepikt.
- Een bizar voorval deed zich voor in Wörth. Een langs het spoor lopende man werd verrast door een achterop komende trein en struikelde in het spoor. Doordat hij precies tussen de spoorstaven viel en plat bleef liggen bleef de schade

bepert tot enkele schaaftwonden en een enorm geschrokken machinist. De man was volgens de politie nuchter.

Regionaal reizigersvervoer

Korte berichten

- Het Duitse parlement wil de verplichte goedkeuring van de tarieven in het regionale vervoer afschaffen. De argumentatie hiervoor is bizar: omdat tariefwijzigingen van DB sowieso veel publiciteit en discussie genereren kunnen de deelstaten langs die weg invloed uitoefenen.
- De vereniging van opdrachtgevers in het openbaar vervoer (BAG-SPNV) deed onderzoek naar het effect van aanbestedingen in het regionale spoorvervoer. Bij aanbestede vervoercontracten is sprake van lagere kosten en hogere kwaliteit bij gelijke lonen en arbeidsvoorwaarden voor het personeel. De logische aanbeveling is dus het zo snel mogelijk doorgaan met aanbestedingen, aangezien de daarmee te behalen kostenvoordelen de bezuinigingen kunnen compenseren. In de nabije toekomst zou ook het beheer en onderhoud van regionale infrastructuur door de deelstaten aanbesteed moeten worden.
- Nog meer onderzoek. Deelstaat **Schleswig-Holstein** opende sinds 2000 16 nieuwe stations, wat een investering van € 9 miljoen vergde. Het resultaat is 3.800 nieuwe reizigers per dag en jaarlijks € 800.000 aan extra kaartverkoop. Bovendien werden 300.000 autoritten van gemiddeld 40 kilometer lengte per jaar bespaard. Per saldo bedragen de maatschappelijke baten € 4,3 miljoen per jaar.
- De S-Bahn **Berlin** zal op de lijn naar Wannsee nog enkele jaren met vertragingen te maken houden. De lijn is weliswaar voor enkele miljoenen opgeknapt, doch bouwvalige bruggen dwingen nog steeds snelheidsbeperkingen af. In 2009 moet dit zijn verbeterd.
- De heropening van het baanvak **Halberstadt – Wernigerode** is uitgesteld tot 3 juni 2007, dit ten gevolge van het uitlopen van een ingrijpende sanering (eigenlijk nieuwbouw) van sporen, ballastbed, onderbouw, stations en beveiliging. Tussen medio mei en 3 juni wordt ook het treinverkeer tussen Halberstadt en Magdeburg stilgelegd.
- Het *Bundeskartellamt* heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de samenwerking tussen DB Regio en **Regionalbahn Kassel**. Het gezamenlijke bedrijf kan nu de exploitatie van de RegioTram Kassel voor de duur van zes jaar op zich nemen.
- De deelstaat Rheinland-Pfalz heeft de aanbesteding gepubliceerd van de treindiensten Koblenz – Mainz – Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Hbf en Boppard – Emmelshausen. Het contract start in december 2009 en heeft een looptijd van 15 jaar.
- De aanbesteding van de **S-Bahn**-diensten in **Stuttgart** (zie HOV-RN 2006-12, pag. 424) heeft vier belangstellenden getrokken. DB Regio, Veolia, Arriva en Keolis. In een eerste beoordelingsronde zal één van de vier afvallen; in mei wordt met de drie andere partijen nader onderhandeld. Basis voor die onderhandelingen is een gedetailleerde offerte.
- Met ingang van de nieuwe dienstregeling krijgt de **S-Bahn München** een express-dienst. In de ochtendspits zal op lijn S2 als sneldienst worden ingelegd tussen Markt Schwaben en Ostbahnhof; de treinen stoppen onderweg alleen in Riem. In het voorjaar wordt de beveiliging tussen Poing en Feldkirchen hiervoor aangepast.

Sachsen

- DB heeft bezwaar aangetekend tegen de gunning van het Spree-Neiße-Netz aan de ODEG (zie HOV-RN 2007-1, pag. 19). Veolia-dochter Lausitzbahn trok haar bezwaar juist in. De rechter wees het bezwaar van DB op 6 maart af, zodat de gunning aan de ODEG nu definitief is.

- De treindienst Leipzig – Geithain wordt in maart opnieuw aanbesteed. Het contract gaat eind 2007 in met een looptijd van twee jaar, alsmede een optie voor twee jaar extra.
- De deelstaat Sachsen heeft aangekondigd geen bezuinigingen door te voeren in de dienstregeling 2008.
- Het treinverkeer tussen Mühltruff en Schönberg blijft echter ook in het tweede halfjaar van 2007 stil liggen. Oorzaak is de opheffing van het treinverkeer vanuit Schleiz door de deelstaat Thüringen.
- DB Station&Service heeft in samenwerking met de regionale overheden een proefproject gestart tegen graffiti en (ander) vandalisme in stationstunnels. Het idee van het plaatsen van voorzetwanden met afbeeldingen komt uit Zwitserland en zal bij succes breder worden toegepast.

Nordrhein-Westfalen

Het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en het Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein hebben de aanbesteding van het Niers-Rhein-Emscher-Netz gepubliceerd. Dit betreft de treindiensten Kleve – Düsseldorf Hbf (RE10), Duisburg Hbf – Xanten (RB31), Oberhausen Hbf – Duisburg-Ruhrort (RB36), Dorsten – Dortmund Hbf (RB43) en Oberhausen Hbf – Dorsten (RB44). De RB36 en RB44 worden thans geëxploiteerd door de Prignitzer Eisenbahn, de RB43 door de NordWestBahn en de RE10 en RB31 door DB Regio. Het contract gaat voor de DB-lijnen in december 2009 in, de andere lijnen komen vanaf december 2010 in exploitatie. Het contract heeft een looptijd tot en met 2025. Afhankelijk van het aanbestedingsresultaat zal het aanbod worden uitgebreid.

Privaat goederenvervoer

- De actie van enkele verladers en private goederenvervoerders voor het behoud van spooransluitingen in Hamburg-Eidelstedt is succesvol geweest. De rechtbank stelde de toezichthouder van de stadstaat in het gelijk toen deze DB Netz verbood om enkele percelen bij het Güterbahnhof van Hamburg-Eidelstedt te verkopen. Met deze actie beweest DB Netz eens te meer dat de onafhankelijkheid van het bedrijf als infrastructuurbeheerder met alleen een administratieve scheiding niet gegarandeerd kan worden.
- Leasebedrijf **Mitsui Rail Capital Europe** heeft bij Vossloh 7 diesellocomotieven type G1206 besteld. Zes locomotieven worden nog dit jaar geleverd, de zevende volgt begin 2008. Vermoedelijk en hopelijk krijgen ook deze locomotieven de fraaie zwarte kleurstelling.
- De **Inselbahn Langeoog** overweegt om het goederenvervoer te staken. De concurrentie van elektro-karren is groot omdat deze met lading en al per schip van en naar de vaste wal worden gebracht; hierdoor wordt bespaard op de kosten van het overladen. Dit concept wordt nu getest.
- De **Allianz pro Schiene** heeft een fotowedstrijd uitgeschreven. Voor 30 april kunt u foto's van megatrucks insturen. Vrachtwagens? Jazeker, de Allianz heeft de strijd aangeboden met de plannen om ruim 25 meter lange megatrucks toe te laten in Duitsland. De meest afschrikwekkende foto van deze vooral 's nachts rijdende mastodonten kan mooi worden gebruikt in een tegencampagne. Tussen Emden en Wolfsburg heeft u de grootste kans zo'n gevaarte vast te leggen.
- Het goederenvervoercentrum van de haven van Neurenberg wil een containerverbinding naar China opzetten, inderdaad, per trein. Een haalbaarheidsstudie moet uitwijzen of het mogelijk is een vaste verbinding over de ruim 11.000 kilometer lange route te creëren. De trein zou de afstand in slechts 15 dagen kunnen overbruggen tegen 40 dagen voor het zeeschip.
- **TX-Logistik** heeft haar loc **185 512-1** begin februari een groen-blauwe reclame-uitmontering gegeven.

Materieel

- De door Alstom op basis van DR-locomotieven type V100 ontwikkelde **hybride locomotieven** worden de komende tijd in Nürnberg in de praktijk beproefd. Door de combinatie van diesel- en elektrische aandrijving zijn de locomotieven stiller, zuiniger en schoner. Als de praktijktest slaagt is niet uit te sluiten dat Railion een aantal locomotieven laat ombouwen.
- De onderhandelingen tussen DB en DSB over de verhuur of verkoop van diesel-ICE-treinstellen **serie 605** slepen zich voort. Belangrijkste knelpunt is het wat smallere profiel van de ICE-TD, waardoor bij een aantal kleinere stations op Jutland een (provisorische) perronverhoging nodig is.
- Railion gaat 13 (Deense) locomotieven **EG 3100** en 10 locomotieven **Baureihe 185** voorzien van beveiligingsapparatuur voor de inzet in Denemarken en Zweden.
- Omwonenden van het Öchsle wreven zich nog eens goed in de ogen, maar daar reed inderdaad een modern dieseltreinstel op de museumlijn Warthausen – Ochsenhausen. **Stadler** benutte de mogelijkheid om het eerste treinstel voor de Griekse 750mm-lijn Diakopto – Kalavrita te beproeven. De testritten duren nog tot medio maart.

Infrastructuur

Gebruiksvergoeding 2008

Ondanks de aangekondigde korting voor nieuw goederenvervoer (zie HOV-RN 2007-02, pag. 62) zijn de private vervoerders niet tevreden met het aangekondigde heffingstelsel. Belangrijkste kritiekpunt is dat de prijsstijging van 2,4% niet wordt gecompenseerd door een hogere kwaliteit van de infrastructuur. De vereniging van opdrachtgevers in het regionale spoorvervoer (BAG-SPNV) eist dat monopolist DB Netz een open calculatie van de tarieven levert.

Infrakwaliteit

Het *Bundesrechnungshof*, de Duitse rekenkamer, publiceert een vernietigend onderzoek naar de kwaliteit van het spoorwegnet. In slechts 17 pagina's werd het beleid van DB Netz met de grond gelijk gemaakt. Het onderhoud van het net laat volgens het rapport veel te wensen over:

- 14% van de "hot box"-detectoren werkt al jaren niet;
- De spoorbermen worden niet onderhouden, waardoor bij storm veel bomen op het spoor vallen. In noodsituaties is het spoor voor hulpdiensten moeilijk bereikbaar;
- De aarding van seinpalen is in veel gevallen zodanig verroest dat geen aarding meer bestaat;
- Geconstateerde gebreken aan de spoorligging worden niet of ontoereikend gerepareerd;
- Het aantal snelheidsbeperkingen neemt sterk toe, iets wat DB Netz in toenemende mate probeert te verdoezelen;
- De investeringen in onderhoud en spoorvernieuwing zijn in de periode 2001 tot en met 2005 jaarlijks met € 1,5 miljard achtergebleven ten opzichte van de toezeggingen. Dit fenomeen treedt ook op bij DB Station&Service, dat jaarlijks € 265 miljoen te weinig investeert.

De rekenkamer adviseert in haar conclusies dat minister Tiefensee zorg moet dragen voor voldoende toezicht op de uitvoering van onderhoud; tevens moeten er criteria komen waaraan de kwaliteit van het spoorwegnet en het behalen van de hierbij horende doelen kan worden vastgesteld. Hiertoe moet DB meer en betrouwbaarder informatie verstrekken over de onderhoudstoestand van het net.

De private vervoerders verweten DB naar aanleiding van dit rapport dat DB Netz de infrastructuur verwaarloost en toonde dit aan met door het *Netzwerk Privatbahnen* bijgehouden gegevens over de toename van het aantal infrastructuurgerelateerde snelheidsbeperkingen. Het aantal beperkingen was in de zomer van 2006 met 3% toegenomen ten opzichte van 2005; meer dan 10% werd in de dienstregeling opge-

nomen of, zoals het *Netzwerk* het noemt, in de dienstregeling weggemasseerd. 30% van de snelheidsbeperkingen was na één jaar niet hersteld, 14% zelfs niet na twee jaar! Uiteraard werd een link gelegd met de geplande beursgang van DB: door onderhoud uit te stellen zien balans en winst- en verliesrekening er natuurlijk veel rooskleuriger uit. Zelfs minister Tiefensee, die niet bepaald bekend staat om zijn kritische houding tegenover DB, vind inmiddels dat er wat moet gebeuren en riep DB op een gedetailleerde analyse te verstrekken van de toestand waarin de infrastructuur verkeert.

Uiteraard was DB het niet eens met de rapportage en de conclusies; in een persbericht werd breed uitgemeten dat DB maar liefst € 4,3 miljard investeert in onderhoud en verbetering van het spoorwegnet. DB vind ook dat het de betrokken partijen voldoende informeert. Het bedrijf moet duidelijk nog uit de ontkenningfase groeien....

Pro Netz

Ondanks de afwijzende houding publiceerde DB Netz enkele weken na het rekenkamer-rapport een plan om de infrastructuur beter te onderhouden. Belangrijkste reden voor DB is de sterke toename van reizigers- en goederenvervoer, waardoor meer capaciteit nodig is. Met name de groei van het zware goederenvervoer zorgt voor meer slijtage, waardoor de onderhoudsintervallen verkleind moeten worden.

Kern van het plan is om de (achterstallige) onderhoudswerkzaamheden te combineren met capaciteitsuitbreidingen. Vooral op de lijnen Hamburg – Hannover, Bebra – Fulda – Frankfurt en Frankfurt – Basel is dat nodig, daar het aantal treinen reeds 35% boven de theoretisch berekende capaciteit ligt. Door de capaciteitsuitbreiding te combineren met een integrale vernieuwing van bovenbouw en sporen kan de overlast worden beperkt. Tussen de regels door erkent DB dat ook op de hoofdlijnen een onderhoudsachterstand is ontstaan; de laatste grootschalige vernieuwingen van bovenbouw en sporen vonden in de meeste gevallen 30 jaar geleden plaats. Voor de uitvoering van deze plannen voor komt € 3 – 5 miljard extra beschikbaar. De goede lezer heeft daarmee begrepen dat vooral druk bereden hoofdlijnen en knooppunten op extra aandacht kunnen rekenen. In de regionale lijnen wil men € 600 miljoen investeren, vooral in nieuwe (gecentraliseerde) beveiliging.

Overheden en vervoerders zijn over het algemeen positief over het feit dat DB Netz (eindelijk) in beweging lijkt te komen, maar zijn nog wel kritisch over de intensiteit en de gemaakte keuzes. Het Verkeersverbund Berlin-Brandenburg publiceerde een opsomming van alle infra-gebreken waar het regionale reizigersvervoer last van heeft in de vorm van vertragingen en capaciteitsbeperkingen. De capaciteit van de hoofdlijnen van Berlijn naar Dresden en Stralsund is zelfs geringer dan in de DDR-tijd! Algemeen wordt geroepen om meer inspanningen in het onderhoud van regionale en secundaire lijnen.

DB Netz lijkt inmiddels vastberaden om de goede voornemens in daden om te zetten. Voor diverse deelstaten zijn al plannen naar buiten gebracht voor grootschalige onderhoudswerkzaamheden. Daarbij belooft men tevens de reizigers beter te informeren over en tijdens buitendienststellingen, iets waar infrabeheerders doorgaans niet in uitblinken. De werkzaamheden-mascotte *Max Maulwurf* (Max de Mol) waarmee de informatiecampagnes worden opgeleukt zal voorlopig niet tot de bedreigde diersoorten gaan behoren.

Stations in de verkoop...

DB Station& Service heeft plannen bekend gemaakt voor de verkoop van het merendeel van de stationsgebouwen. Zo wil DB in Beieren 210 van de 308 stationsgebouwen verkopen, in Brandenburg, Berlin en Mecklenburg-Vorpommern

gaat het om 177 van de 283 gebouwen. In totaal moeten 1.800 gebouwen een nieuwe eigenaar krijgen. Alleen de resterende gebouwen zijn volgens DB rendabel te exploiteren. Het spreekt voor zich dat de deelstaten tegen deze plannen zijn.

... en in de renovatie

De deelstaat Sachsen-Anhalt neemt deel aan het EU-project "Revita". Doel van dit project is het vinden van nieuwe gebruiksmogelijkheden voor stationsgebouwen in kleine en middelgrote steden, vooral in toeristische gebieden. In Thale (omvorming tot toeristisch centrum met horeca), Ilsenburg (reisbureau, fietsenverhuur en café) en Burgkernitz (gemeentelijk dienstencentrum en bibliotheek) wordt deze zomer al gestart met aanpassingswerkzaamheden; in Blankenburg (vertrekstation toeristenvervoer Rübelandbahn, kleinschalige bedrijven) wordt de verkoop van het stationsgebouw afgewacht. De EU geeft € 290.000 subsidie voor de vier projecten. Vergelijkbare projecten zijn opgezet in Slovenië, Polen, Griekenland en Bulgarije.

Dortmund Hbf

De vernieuwing van het Dortmunder Hauptbahnhof heeft een ernstige terugslag gekregen. Het boven het station onder de naam 3do geplande multimediacentrum met onder meer bioscoopzalen wordt niet gebouwd. De Portugese investeerder hiervoor maakte eind februari bekend af te zien van de plannen. Als oorzaak werd aangegeven dat de bouwkosten € 63 miljoen hoger uitvallen dan aanvankelijk gepland, waardoor het centrum niet meer rendabel te exploiteren is. Waarschijnlijk zal de investeerder ook gemerkt hebben dat het met de monopolist DB lastig zaken doen is. De grote verliezers zijn de 125.000 dagelijkse reizigers, die het nog vele jaren met het huidige, bepaald niet attractieve station moeten doen. DB en de stad Dortmund willen zo snel mogelijk een alternatief plan ontwikkelen.

Vaste verbinding Fehmarnbelt

Op 20 februari bereikten de ministers van Denemarken, Duitsland en Schleswig-Holstein overeenstemming over de financiering van een vaste oeververbinding tussen Rødby en Puttgarden. De aanleg van deze 18,6 kilometer lange brug zou circa € 5,5 miljard kosten, inclusief de kosten van de aanpassing van toevoerwegen en –spoorlijnen. De bouw zou in 2012 moeten beginnen, in 2017 moet de verbinding in gebruik worden genomen.

Een definitief besluit is echter niet genomen, want het Duitse parlement twijfelt sterk. Belangrijkste reden is dat de maatschappelijke kosten/baten-analyse tot een te lage uitkomst leidt. CDU/CSU is voor, SPD en FDP willen nader onderzoek naar de kosten en baten. De linkse partijen zijn tegen, en stellen voor de veerverbindingen verder te verbeteren. Het geld kan dan naar andere projecten met een hogere kosten/baten-verhouding gaan. In een stemming werd het voorstel om de planning direct te stoppen echter afgewezen, zodat er nog hoop op realisatie gekoesterd mag worden.

Te koop

Deze maand heeft DB Netz twee spoorlijnen in de aanbidding:

- Bretleben – Sondershausen (KBS 593 Kyffhäuserbahn, 29,6 km). Deze lijn wordt sinds de opheffing van het reizigersvervoer in december 2006 niet meer gebruikt.
- Türkismühle – Schwarzerden (ex-KBS 271c, 6 km). De lijn is sinds de opheffing van het goederenvervoer in 2001 zonder vervoer.

Mocht zich geen koper voor een lijn melden dan wordt deze opgeheven.

MuseumMärklin wereldrecord

Märklin werkte mee aan het ARD-programma "W wie Wissen" waarin een poging om een nieuw record te vestigen voor modelspoorlocomotieven. TV-kijkers waren op 25 februari getuige van de poging van 200 Märklin-modellen van de *Baureihe 143* om een IC-wagon te trekken. Het experiment lukte, de 48 ton zware wagon werd 10 meter verplaatst. Wie de recordpoging nog eens wil zien kan op zondag 29 april om 11.00 uur naar het ARD-programma "Kopfball" kijken.

ET 65 005

Op 14 april aanstaande keert motorwagen ET65 005 na 26 jaar terug naar Stuttgart. De motorwagen werd in opdracht van eigenaar *Schienenverkehrsgesellschaft mbH* geheel dienstvaardig hersteld. Bij de feestelijke terugtocht vanuit Nürnberg zal ook zustermotorwagen ET65 006 van de partij zijn. Wie de binnenkomst van de in 1933 gebouwde *Rote Heuler* wil aanschouwen kijkt op www.et65.de.

Rendsburger Eisenbahnfreunde

Al meermalen berichtten wij over de ruzie tussen het DB Museum en de Rendsburger Eisenbahnfreunde. Inzet is stoomloc 012 100-4, die door de Eisenbahnfreunde was opgeknapt. Na diverse mediatorgesprekken en onderhandelingen kwam het DB Museum met een voorstel waarin de gewraakte overplaatsing van de loc met ingang van 2009 niet was verwijderd. Hierop verklaarden de Eisenbahnfreunde de onderhandelingen voor mislukt, zodat nu de rechter zich (opnieuw) over de zaak mag buigen. Gevolg van dit getouwtrek is wel dat de inzet van de loc steeds onwaarschijnlijker wordt, waardoor er in feite alleen maar verliezers zijn....

Wiehltalbahn

De deelstaat Nordrhein Westfalen heeft toestemming gegeven de Wiehltalbahn weer te berijden. Dit is het gevolg van de rechterlijke uitspraak die door het Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn was uitgelokt (zie HOV-RN 2007-2, pag 64.). Van de toestemming werd direct gebruik gemaakt door de Salzburger Eisenbahn Transport Logistik (SETG), die per 7 maar een nieuwe feeder voor het ECCO-cargo netwerk opzette tussen Köln Eifeltor en Oberwiehl. De trein "Bergisches Land" vervoert vooral hout afkomstig van bomen die in de storm "Kyrill" het loodje legden. Van Köln Eifeltor tot Osbergshausen wordt de trein gereden door de Mittelweserbahn, de Wiehltalbahn neemt de trein voor het laatste deeltraject over met haar loc 261 671. Het vervoer zal de komende maanden drie maal per week plaats vinden.

Muldentalbahn

De Deutsche Regionaleisenbahn zal het eerste deel van de Muldentalbahn, tussen Glauchau en Waldenburg, op 7 april opnieuw open stellen. Reeds dit jaar zal de lijn in de weekends gebruikt worden voor toeristisch vervoer. Tenminste, wanneer de betrokken gemeenten bereid zijn om de hiervoor benodigde € 70.000 op tafel te leggen. Niet alle gemeenten lijken daartoe bereid te zijn. De Förderverein Muldentalbahn wil op paaszaterdag een stoomtrein inzetten ter gelegenheid van de heringebruikname. Meer info vind u op www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

Vivat Viadukt

Het inmiddels traditionele spoorfeest rondom het viaduct van Altenbeken vindt tussen 29 juni en 1 juli plaats. Meer dan tien historische locs zullen regelmatig over het fraaie viaduct denderen, zowel overdag als 's avonds. Verwacht worden onder meer 23 042, 52 8038, 50 3655, 78 468, 52 1360, V65 001, VT08, V100 en E141. Uiteraard is er ook een *Rahmenprogramm*. Meer informatie is te vinden op www.vivat-viadukt.de.

ENGELAND

Correctie op onze vorige editie: De class 450 heet niet Juniper, maar "Desiro".

KOREA

Noord-Korea en Zuid-Korea hebben op 2 maart jl. een akkoord bereikt over een tijdelijke hereniging van families die door de Koreaanse deling zijn verscheurd. Tijdens het overleg werden de delegaties van de twee Korea's het ook eens over het testen van een grensoverschrijdende trein in de eerste helft van dit jaar. Noord en Zuid-Korea maakten al eerder afspraken over het laten rijden van treinen door een gedemilitariseerde zone tussen beide landen. De testen werden echter steeds uitgesteld.

POLEN

Railion Deutschland en het Poolse PCC Rail richten dit jaar een gezamenlijk railgoederenvervoerbedrijf op onder de naam East West Railways. Vestigingsplaats is de Poolse stad Wroclaw. Het bedrijf verwacht met behulp van hoogwaardige en flexibele logistieke concepten nieuwe transporten tussen beide landen op het spoor te kunnen zetten.

East West Railways begint met een locdepot van 20 diesel-elektrische locomotieven (type BR 232) die volledig geschikt zijn om in beide landen te rijden. PCC Rail - dochter van PCC uit Duisburg (handel, chemie en logistiek) – beschikt over 105 locomotieven en 3.600 goederenwagens. De oprichting van het nieuwe bedrijf vormt een aanvulling op de bestaande samenwerking met de Poolse staatsspoorwegmaatschappij PKP. De oprichting van het nieuwe bedrijf behoeft nog wel goedkeuring van de bevoegde mededingingsautoriteiten.

SPANJE

Spanje wil Europa en Afrika met een hogesnelheidslijn verbinden door een tunnel onder de Straat van Gibraltar door te graven naar het Marokkaanse vasteland. Dat heeft de Spaanse premier José Luis Rodríguez Zapatero onlangs meegedeeld.

Zapatero zei dat de Spaanse regering vastbesloten is om het project van de grond te krijgen en hij sprak van een historische verbinding, die beide continenten "groei, ontwikkeling en voorspoed" moet bezorgen. De premier noemde geen tijdstip wanneer er over de tunnel besloten wordt. Wel zei hij dat de bouw van de tunnel, die de Spaanse stad Tarifa met het Marokkaanse Tanger verbindt, jaren in beslag zal nemen. In het kader van het project was Zapatero met zijn Marokkaanse ambtgenoot Driss Jettou en andere afgevaardigden in overleg getreden over de beveiliging van de tunnel, om te voorkomen dat Afrikaanse emigranten hun kans schoon zien en via de tunnel naar Europa proberen te komen.

ZWEDEN

Railion rust 23 moderne elektrische locomotieven uit met systemen die het mogelijk maken om zowel in Duitsland, Denemarken als Zweden te rijden. De 23 locomotieven vormen een forse uitbreiding van de bestaande pool van 13 locs die met dit 'landenpakket' zijn uitgerust. Met de inzet van deze locomotieven krijgt het vervoer op Zweden dat in 2006 een omvang had van zes miljoen ton een krachtige impuls.

ZWITSERLAND

Het Murgdal zal ook in de toekomst worden ontsloten door de **Frauenfeld Wil Bahn**. Dit heeft de bondsraad van het kanton Thurgau in december 2006 besloten. Na een uitgebreide studie kwam men tot het besluit, dat handhaving van de exploitatie het huidige aanbod van kwaliteit van het openbaar vervoer in het Murgdal kan worden gewaarborgd. De bondsraad staat achter het opheffen van gevaarlijke overwegen, welke eind 2008 zullen zijn afgesloten.

De driedelige NINA treinstellen RABe 525 van de **Lötschbergbahn** zullen deels worden verlengd tot vierdelige treinstellen. Het gaat om 13 tussenrijtuigen, welke zijn bestemd voor de RABE 525 015 - 027, welke gelijktijdig zullen worden geleverd met de nieuwe treinstellen voor het bergtraject van de oude Lötschberglijn. Ze gaan dienst doen op lijn S 1 Thun - Bern - Fribourg / Laupen. BLS cargo blijft maar behoefte hebben aan elektrische locomotieven. Hiertoe werden locs van de serie 185, de 576 en 577, gehuurd bij Angel Trains. Verder rijden de SBB Re 4/4 11236 en 11237 op huurbasis bij Cargo.

De ombouw van het station Tirano van de **Rhätische Bahn** is in volle gang. Eind januari waren de volledige bovenleiding en een groot gedeelte van de sporen inmiddels opgebroken. Het nieuwe perron zal zodanig worden verlengd, dat negendelige treinen, zijnde twee motorwagens en zeven rijtuigen kunnen worden afgehandeld. Jaarlijks passeren 200.00 reizigers het station. Door deze ombouw zal het goederenvervoer grotendeels via de goederenbundel van Campocologno worden afgehandeld.

Vooruitlopend op de mogelijke plaatsing van de Albula- en Berninalijn op de werelderfgoedlijst van de Unesco verscheen Ge 4/4 III 650 in een Unescobeschildering op het net. De lok draagt een tekst in het Duits en een tekst in het Retro Romaans.

REISVERSLAG

Alicante

In Alicante is men al jaren doende met het tot stand brengen van de Tram Metropolitano. Alacant, zoals het heet in de niet officiële taal het Valenciaans, is een steenklomp van 240.000 inwoners aan de Spaanse Costa Blanca. De enige positieve zaken daar zijn een prachtig strand, een voornamen esplanade, een jachthaven vol dure speeltjes en vooral: een heerlijk klimaat. Toen ik er begin december was beliep de temperatuur overdag 22 oC, wat als fris beschouwd werd door de inheemsen, die zich hulden in coltruien en gewatteerde jacks.

Uitgangspunt voor het project is de smalspoorlijn van La Marina noordwaarts via Benidorm naar Denia, die voor het begin van de omsleuteling door de FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) geheel met dieseltractie werd geëxploiteerd. Omdat La Marina vrij excentrisch ligt kwam er een enkelsporige verbinding naar Puerta del Mar. Vanaf dit beginpunt werd de lijn tot El Campello onder de rijdraad gebracht. Vanuit Valencia stelde de FGV 5 eenrichtingstrams van het Neumeistertype ter beschikking, die rood/wit werden gekleurd, evenals een tweerichtingtram die er niet meer is. De rijtuigen leggen het traject Alicante-Campello af in goed 25 minuten. Daar er in Puerta del Mar bezwaarlijk een keerlus kon worden aangelegd heeft men het volgende bedacht. Voor aankomst van een tram uit Campello vertrekt van La Marina een lege wisseltram "achterstevoren" naar het be-

ginpunt, en stelt zich daar op het westelijk spoor op. Na aankomst van de tram uit Campello gaat de eerste als diensttram naar het noorden, en keert de nieuw aangekomen "achterstevoren" terug naar La Marina, waar hij een lus rond het gebouwencomplex beschrijft, zodat hij voor hergebruik klaar staat. Voorbij het station Campello ligt wel een keerlus

Deze werkwijze hoeft niet meer voortdurend plaats te vinden sinds per 1 december de eerste drie van een serie van negen tram-treinen in tweerichtinguitvoering in dienst zijn gekomen, die een beduidend grotere capaciteit hebben. Ik nam de 4103, 4104 en 4106 waar, van welke de B-bakken 50 hoger genummerd zijn en de C-bakken 2000 hoger; je moet het maar bedenken. De reistijd met het nieuwe materieel is gelijk aan die met het oude; dat denklijk weldra naar Valencia zal terugkeren. Op zeker moment trof ik ook nog een schitterend gerestaureerd vierassig rijtuig met open balkons CC 107 aan, met het opschrift "Limun Express". Waarschijnlijk aangevoerd door een bakbeest van een diesellok.

Het traject ten noorden van La Isleta is geheel dubbelsporig en verloopt een beetje NMVB kustlijnachtig, zij het – behalve bij El Campello, waar de boel omhoog gaat – op hetzelfde niveau als het strand. Maar het deel Puerta del Mar-La Isleta is enkelsporig en sluit niet aan op het RENFE station van Alicante. Hoofdmoot van het project is derhalve de aanleg van een dubbelsporig traject dat hoog in de rotsen, die hier dicht aan de kust komen, is uitgehouwen, vervolgens met een viaduct over de Avenida de Denia gaat, en zich dan in de rots boort, waarop de burch van Alicante is gelegen; onder een van de hoofdaders van de stad bereikt men RENFE. Er komen vier ondergrondse stations: Mas Magro, Mercado, Luceros en RENFE, waar een centraal o.v.-knooppunt komt.

Verdere plannen zijn het onder de rijdraad brengen van Campello-Benidorm (en later tot Altea), waarna alleen tot Denia nog diesels rijden. De weinig aantrekkelijk ogende trein uit Trams 2007 kreeg echter inmiddels gezelschap van een modern ogend driewagenstel met het voorkomen van een zitak, zoals de tram-treinen de snuit van een das hebben. Verder komt er een zijlijn in Albufereta, waarvoor bij Bombardier een onwaarschijnlijk aantal trams is besteld, terwijl een pendeldienst met 1 rijtuig hier volgens mij zou volstaan. Dit onderdeel begrijp ik kennelijk niet goed. Voor de verdere toekomst is een lijn voorzien van Mercado door de Alicantse steenwoestijn naar het noordwestelijk gelegen San Vincent del Rospoig en er zijn zelfs nog meer plannen. Maar gezien de trage voortgang bij de huidige ondergrondse moeten we daar voorlopig maar niet op rekenen. Ik heb zelfs niemand op het project aan het werk gezien, maar het was dan ook steeds zondag en of feestdag, en werken op de enkele dagen daartussen lijkt wat overdreven.

De bezetting van de trams was niet onredelijk, en zal waarschijnlijk in het zomerseizoen nog hoger zijn. Toch waag ik te betwijfelen of een plaats als Alicante wel echt een duur ondergronds systeem behoeft, dat ongetwijfeld alleen door EU-steun tot stand kan komen. Een verdubbeling van de frequentie op de bestaande lijn zou al aardig helpen.. Maar als je niet weet wat je in deze plaats anders moet doen is een tramrit best een uitkomst.

(herman)

Correctie: In onze vorige editie beschreven wij op blz. 42 de looptroute naar Railz Miniworld. Vanuit Rotterdam Centraal "linksaf" moet zijn "rechtsaf".

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

Dienstregeling 2008 & resultaten 2006

- Op 14-02 maakte NS haar plannen voor de dienstregeling van 2008 bekend, die op 09-12 van dit jaar ingaat. Grote veranderingen zullen in Noord-Holland doorgevoerd worden. Al in december moet de nieuwe halte Sloterdijk Hembroog geopend worden, hetgeen de vraag oproept hoe snel ProRail kan (laten) bouwen. Met de indienststelling van de perrons zal de treinserie 3300 Hoofddorp – Zaandam – Hoorn Kersenboogerd worden verdicht tot een halfuurdienst. Die zal dan ook de nieuwe halte Purmerend Weidevenne gaan bedienen, die eveneens in december geopend wordt. De huidige stoptreinserie 4500 Amsterdam C – Enkhuizen zal tussen Hoorn en Amsterdam als IC gaan rijden, hetgeen mogelijk wordt doordat de 3300 op Sloterdijk stopt.

- Het derde perron te Hilversum zal in december ook gereed zijn, zodat de IC's van de serie 1500 en 700/1600 in de mediastad kunnen gaan stoppen, waarmee een in 1995 gemaakte fout (eindelijk) wordt hersteld. De verbroken cross-platformoverstap in Amersfoort tussen de 1500 en 1600 wordt in Hilversum hersteld. De huidige sneltreinserie 5800, die zo wordt genoemd omdat hij wel in Hilversum stopt maar Amsterdam Muiderpoort, Bussum Zuid en Hilversum Noord overslaat, wordt een Sprinter die overal stopt. Sedert 10-12 regent het overigens klachten over deze treinserie, omdat met ingang van die datum het erin ingezette DDM-1 en DD-AR vervangen werd door SGMm. Met de opening van het nieuwe perron worden zo twee ongemakken voor Gooilijn-reizigers opgelost: het aantal rechtstreekse verbindingen tussen Amsterdam en Hilversum neemt toe en de reistijd tussen beide plaatsen neemt af. In de dienstregeling 2009, als naar verwachting de HSL-Zuid volledig in dienst is, zullen de 700 en 1600 en de IC's uit Berlijn na Schiphol doorrijden naar Leiden en Den Haag Centraal, waarmee de gewenste verbinding tussen Den Haag en de Amsterdamse Zuidas gerealiseerd wordt.

- De treinserie 2200 gaat altijd stoppen op Den Haag Laan van NOI, nu gebeurt dat alleen op tijden en in periodes dat de 5000 niet rijdt. Zodra de Oude Lijn wordt ontlast door de indienststelling van de HSL-Zuid, krijgt Den Haag Laan van NOI de IC-status, zodat reizigers die met RandstadRail hier aankomen, snel aansluiting hebben op het langeafstandsverkeer van de Oude Lijn. Opvallend is overigens dat NS de 2200 stilzwijgend weer een 'sneltrain' is gaan noemen. Hetzelfde geldt voor de serie 2600. De CTA-bakken van de stations waar deze series stoppen, zijn inmiddels chaotisch ingericht: elk half uur kan op Sloterdijk het tafereel aanschouwd worden dat de 2200 naar Amsterdam als sneltrein wordt aangekondigd, terwijl de ernaast hangende CTA de op dezelfde tijd vertrekkende 2200 van Amsterdam richting Rotterdam als 'intercity' weergeeft. Voor 10-12-2006 werd regelmatig bericht dat de sneltrein als treinsoort zou verdwijnen; alleen de 5800 Amsterdam – Amersfoort zou als tijdelijke oplossing dit treinkenmerk blijven dragen.

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling gaat de treinserie 2100 Amsterdam – Vlissingen alle stations langs de Zeeuwse lijn bedienen in halfuurdienst, hetgeen het einde van de huidige stoptreinserie 14600 en een rijtijdverlenging voor doorgaande reizigers betekent (hoewel die minder

vaak hoeven over te stappen). De extra ruimte voor een halfuurdienst van de 2100 op het drukste baanvak van Nederland Dordrecht – Willemsdorp – Lage Zwaluwe komt beschikbaar door de ingebruikname van de Betuweroute en het (op termijn) verdwijnen van de serie 600.

- NS gaat ervan uit dat de opening van diezelfde Betuweroute ertoe leidt dat de baanvakbelasting tussen Utrecht en Woerden dusdanig afneemt dat de 8800 dit traject drie minuten sneller aflegt.

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling moet ook de exploitatie met TRAXX-locomotieven en ICRm op de HSL-Zuid van start gaan. NS geeft aan dat de rijtijdwinst tussen Amsterdam en Breda/Brussel ten opzichte van de huidige situatie (treinseries 2200 en 600) veertig minuten bedraagt. Dat is overigens meer een gevolg van het fors kleinere aantal stops dan van de snelheid van 160 km/h.

- In Brabant komt een nachtnet, een langgekoesterde wens van de provincie. Er worden plannen gemaakt om in de nachten van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag het bestaande nachtnet aan beide zijden verlengd. Aan de ene kant van Utrecht naar 's-Hertogenbosch en Eindhoven; aan de andere van Rotterdam via Dordrecht naar Breda, Tilburg en Eindhoven. Of de plannen zoals gewenst kunnen worden geëffectueerd, hangt af van de beschikbaarheid van infrastructuur.

- De openingstijden van de IJsselbrug bij Zwolle zijn aangepast en dat levert voor de IC's van de series 700 en 500 een rijtijdwinst op van drie minuten.

- Eveneens op 14-02 maakte NS de resultaten over 2006 bekend. Het bedrijf heeft in totaal 5% meer reizigers vervoerd. De klantwaardering nam echter nauwelijks toe: het percentage reizigers dat de dienstverlening van NS met een 7 of hoger beoordeelt, steeg van 67 in 2005 naar 68%. Het bedrijfsresultaat nam met 22 miljoen toe tot 310 miljoen euro, de winst daalde door een wijziging in de vennootschapsbelasting van 221 tot 197 miljoen euro. Een bijzondere afwaardering in verband met de vertrapte ingebruikname van de HSL-Zuid (140 miljoen euro) en drie acquisities door Strukton hebben de bedrijfslasten doen stijgen tot 3.536 miljoen euro; zonder deze eenmalige lasten zou de stijging van de kosten slechts 2% miljoen euro zijn geweest. Er waren ook bijzondere baten: van de overheid kwam 45 miljoen euro ter compensatie voor het feit dat de Thalys nog niet over de HSL-Zuid kan rijden; Lloyd's Register kocht NedTrain Consulting voor 32 miljoen euro.

Korte berichten

- In de eerste helft van februari werd in het Movenpick hotel City Centre in Amsterdam een door NS en Surtronic ontwikkeld display in gebruik genomen, waarop actuele reisinformatie voor gasten van het hotel beschikbaar is.

- Deze maand introduceert NS de nieuwe Railpocket-zakcomputer en mobiele telefoon voor machinisten, conducteurs en servicemedewerkers op de stations.

- Half februari werd bij NedTrain in Hengelo een Niteq 4000-U rangeerlocomotief in gebruik genomen. De trekkracht is geel gekleurd en wordt aangedreven door accu's. In het onderhoudsbedrijf Onnen is reeds een soortgelijke loc in gebruik. Naar verluidt wordt de Leidschendamse 703 eveneens vervangen door een acculoc.

VIRM

- De oranje 9520 en 9525 zouden op 17-02 gezamenlijk een gezelschapstrein van Utrecht Centraal naar Heerenveen IJstadion en terug rijden. Omdat de 9525 al geruime tijd defect was en in het onderhoudsbedrijf Onnen verbleef, sprong de 9430 in.

- Nadat de 8662 jarenlang zonder eerste-klassestreep onder de ramen van de bovenverdieping van de ABv5 had

gereden, werd de stam eind februari tijdens een onderhoudsbeurt eindelijk van deze streep voorzien.

- Nadat in januari 2006 vanwege een defect aan een onderstation op de Zeeuwse lijn tussen Arnemuiden en Goes (blz. 2006-66) problemen ontstonden met VIRM-tractieinstallaties, ging het eind februari opnieuw verkeer, ditmaal in de buurt van Meppel. Op 24-02 ontstond in stel 8705 van trein 10526 rookontwikkeling, kort daarna ging het ook verkeer in de 8743 die als 526 onderweg was richting Zwolle. Enkele reizigers werden met ademhalingsproblemen in het ziekenhuis opgenomen. Spoedig bleek dat het op proef uitgeschakelde onderstation van Staphorst de boosdoener was. De uitschakeling zou geen gevolgen hebben voor ICM-materieel. De 8705 werd door de 8744 naar het onderhoudsbedrijf Onnen gesleept, de 8743 door de 8642.

- Het herstel van de 380 8128 en 380 8409 bij VIS in Halberstadt zal naar verwachting eind mei zijn afgerond (zie ook DF).

SGM

- Gebleken is dat bij treinsamenstellingen van drie SGM-en de treinverwarming in de hele trein kan uitvallen. De oorzaak blijkt de automaat treinverwarming te zijn, omdat daarop sinds de modernisering ook de verwarming van de buitenspiegels is aangesloten. Wanneer in meerdere onbediende cabines de treinverwarming niet uitgeschakeld is, blijft in deze cabines de spiegelverwarming in werking. De ruitverwarming wordt overigens wel uitgeschakeld, om inbranden van vuil te voorkomen. Meerdere ingeschakelde spiegelverwarmingen kan de installatie niet aan, zodat overal de verwarming uitvalt.

- De op 08-02 bij een overwegbotsing (blz. 74) beschadigde Sprinters 2974 en 2962 werden (pas) op 04-03 van Amersfoort Bokkeduinen naar Haarlem overgebracht, maar konden daar nog niet in het revisiebedrijf terecht. In tegenstelling tot wat vermeld werd in HOV579, was het voorlopende treinstel de 2947 (niet de 2946) dat bij de botsing bovendien niet beschadigd raakte.

Mat '64

- De proeven met kunststof remblokken op de 949 en 897 werden in de tweede week van februari gestopt. De kunststof remblokken van vooral de 897 sleten beduidend harder dan gewenst en ook de stank en rook die bij het remmen vrijkwamen, waren niet onder de knie te krijgen. Beide treinstellen werden in Zwolle tijdelijk terzijde gezet, in afwachting van de terugbouw van de draaistellen en van enkele andere componenten van het remsysteem in/onder de bakken. Als eerste kwam de 949 op 17-02 weer in dienst vanuit Zwolle, op 24-02 gevolgd door de 897.

- Begin februari besloot NSR vier beschadigde Plan V's voor sloop vrij te geven. Het betreft de vorig jaar juni frontaal gebotste 871 en 472, alsmede de in Arnhem in november 2006 beschadigde 826. Als vierde treinstel wordt de 468 afgevoerd. Die bestaat sinds december 2005 uit ABk 468 en Bk 466. De 826 werd, volledig geplukt, op 21-02 met een dieplader van Arnhem Berg naar Alphen aan den Rijn vervoerd.

- Bij een onbekende aanrijding in Zwolle werd de pas geschilderde 453 op 03-03 fors beschadigd aan koppelingen en de gehele zijwand. Het treinstel kwam op 04-03 naar het revisiebedrijf Haarlem. Daar kan ook de sinds de bakwisseling met de 444 ontbrekende zender van Tracking & Tracing worden ingebouwd. Eveneens op 04-03 sleeten de 516 en 896 de in Eindhoven defect geraakte 808 – toevalligerwijs ook één van de stellen die in de afgelopen jaren een bakwisseling ondergaan hebben – naar het revisiebedrijf Haarlem. Het treinstel kampte met sluiting in de tractieinstallatie. Een dag later moest de 804 eveneens het revisiebedrijf op-

zoeken met tractiesluiting. Dit treinstel werd door de 915 en 901 naar Haarlem gesleept.

- De revisie van Plan V4 – V6 is momenteel in volle gang, maar duidelijk is inmiddels dat de treinstellen van V7 en hoger eveneens een levensduurverlengende revisie zullen moeten ondergaan indien NSR ze de komende jaren wil kunnen blijven gebruiken. Dat is niet verwonderlijk, want begin jaren negentig ging hoofdwerkplaats Haarlem na een korte onderbreking direct door met de grote revisies aan 800-en nadat de 441-ers behandeld waren.

DDM/DD-AR

- Bij de revisie van het DDM-1-materieel werden en worden de drukknoppen voor het openen van de deuren niet vervangen, hoewel sommige door roest flink waren aangetaast. Tijdens reguliere onderhoudsbeurten worden nu alsnog nieuwe knoppen geplaatst.

- Bij een aanrijding is begin februari kap van de baanruimer van Bvk 6908 beschadigd geraakt. Omdat de spoiler niet op voorraad is, werd hij met grote stukken grijs tape gefatsoeneerd. Mogelijk wordt de omkapping verwijderd en niet meer vervangen; het grijze frame (de daadwerkelijke baanruimer) blijft uiteraard behouden.

- Na zijn revisie in het revisiebedrijf Tilburg werd Bv 6873 wel teruggebouwd naar ABv, maar niet omgenummerd in 6673. Het rijtuig was zo dus niet herkenbaar als ABv en werd derhalve als Bv in een stam gerangeerd. Tot overmaat van ramp liep hij toen in de stam (6914+1828) waarin met de 6871 en 6878 feitelijk alleen maar ABv's liepen!

- De kort na de 6873 afgeleverde 6876 moest Bv blijven, maar van dit rijtuig blijkt de gele sticker te zijn verdwenen die de geblokte eerste-klasselijn onder de bovenramen moet afdekken. Dit rijtuig miste aan dezelfde zijde ook een zwarte 2 bij de instapdeur. Nadat geprobeerd was de blokklijn te verwijderen, moest uiteindelijk een schilder aan te pas komen om de daarbij ook verdwenen gele verf opnieuw aan te brengen.

- Op 08-03 werden met een onbekend gebleven DD-AR-stam proefritten gereden met een nieuw type remvoeringen van de schijfremmen. De retourrit voerde van het onderhoudsbedrijf Leidschendam via Den Haag HS naar Leiden en terug.

- De revisie van DDM-1 in het revisiebedrijf Tilburg verloopt niet volgens plan. Het RB levert nauwelijks voormalige IC-rijtuigen (5900) af, maar al wel enkele tot ABv terugverbouwde Bv's. Daardoor komt de verhouding ABv-Bv steeds schever te liggen, hetgeen de reiziger merkt door treinen waarin te veel zitplaatsen eerste en te weinig zitplaatsen tweede klasse voorhanden zijn.

- Het is waarschijnlijk dat het door brand beschadigde Bv-rijtuig 26-37 472 (6872) niet meer wordt hersteld en naar het oefencentrum van de brandweer in Wijster wordt overgebracht, dat aanvankelijk één van de beschadigde VIRM-kopbakken zou verkrijgen.

- De in Putten door brand beschadigde Bvk 270 7072 is in het onderhoudsbedrijf Leidschendam onder een grijs dekzeil geplaatst. Het rijtuig wordt voorzover mogelijk als plukrijtuig gebruikt. De automatische koppeling en het rooster over de typhoons zijn reeds verdwenen. De Bvk is aan de binnenzijde zwaar beschadigd.

Samenstelling DDM-1-stammen per 18-02-2007						Samenstelling DDM-1-stammen per 23-02-2007					
6904	6828	6626	6837	6627	6813	6903	6832	6614	6877	6613	6818
6905	6826	6621	6816	6624	6834	6904	6828	6626	6837	6627	6813
6907	6838	6622	6877	6613	6818	6905	6826	6621	6816	6624	6834
6908	6875	6617	6836	6631	6827	6908	6875	6617	6836	6631	6827
6911	6822	6615	6835	6633	6823	6911	6822	6615	6835	6633	6823
6912	6821	6634	6841	6618	6833	6912	6821	6634	6841	6628	6831
6913	6817	6623	6825	6632	6824	6913	6817	6623	6825	6632	6824
6914	6878	6625	6871	6616	6873	6914	6878	6625	6871	6616	6873

Samenstelling DDM-1-stammen per 27-02-2007						Samenstelling DDM-1-stammen per 28-02-2007					
6903	6832	6614	6877	6613	6818	6903	6832	6614	6877	6613	6818
6904	6828	6626	6837	6627	6813	6904	6828	6626	6837	6627	6813
6905	6826	6621	6816	6618	6834	6905	6826	6621	6816	6618	6834
6907	6822	6622	6835	6633	6823	6907	6822	6622	6835	6633	6823
6908	6875	6617	6836	6631	6827	6908	6875	6617	6836	6631	6827
6912	6821	6634	6841	6628	6831	6912	6821	6615	6833	6612	6831
6913	6817	6623	6825	6632	6824	6913	6817	6623	6825	6632	6824
6914	6878	6625	6871	6616	6873	6914	6878	6625	6871	6616	6873

Sprinter-Lighttrain

■ In het onderhoudsbedrijf Leidschendam wordt dit jaar begonnen met het realiseren van aanpassingen aan de ou-tillage, zodat vanaf 2008 het nieuwe Sprinter-materieel onderhouden kan worden. Omdat bij het nieuwe materieel veel apparatuur op het dak is gemonteerd, moet de inrichting van het onderhoudsbedrijf gedeeltelijk hierop worden afgestemd.

ICM

■ Op 22-02 liep de 4014 in het revisiebedrijf Haarlem binnen. Nadat de vierde te reviseren ICM op 23-02 werd gebruikt om de 4011 ten behoeve van garantiewerkzaamheden van Onnen naar Haarlem te brengen.

■ De 4011 kwam op 11-03 naar Amersfoort Vathorst, alwaar foto- en filmopnamen van het verbouwde treinstel werden gemaakt. Aansluitend kwam de ICM naar de Haagse Binckhorst ten behoeve van instructie aan NedTrain-storingsmonteurs.

SM '90

■ Op 15-02 kwamen de 2101 en 2105 achter de 6441 van Onnen naar Zwolle Katwolde, een dag later gevolgd door de 2104 en 2106 welke door de 6443 gesleept werden.

■ De 2109, (blz. 2006-361/-394) gebruikt voor de rampenoefening in Utrecht, kwam op 14-02 van Amersfoort Vlasakkers naar Zwolle en werd daar bij het technisch centrum onttekeld.

■ Van treinstel 2106 werd een kop afgesneden en be-waard ten behoeve van het spoorwegmuseum.

■ Naast de nutteloos gesloopte ATB-kasten zijn van de eerste vier treinstellen ook de programmable logic controllers van de deuren verloren gegaan, die eveneens in VIRM worden gebruikt en bij tijd en wijlen schaars zijn. Overigens zijn voor de tien nieuwe ICR-BDs-rijtuigen nieuwe ATB-kasten besteld, hoewel die uit SM '90 ook bruikbaar waren geweest. Er was naar het schijnt nog geen definitief besluit over de sloop van SM '90 toen de ATB-kasten voor de BDs-rijtuigen besteld moesten worden.

DM '90

■ De op blz. 71 genoemde binnenkomst van DM '90 3420 blijkt te zijn veroorzaakt door een overwegbotsing tussen Swalmen en Reuver op 12-02. Van de auto was uitgerekend op een overweg de motor afgeslagen, iets dat opvallend vaak voorkomt de laatste maanden. De bestuurder had de auto tijdig verlaten. Het lukte de brandweer aanvankelijk niet het wrak onder de trein vandaan te krijgen; eerst nadat de Buffel was teruggezet kon de auto van de baan verwijderd worden. Het herstelde treinstel werd in de avond van 08-03 door RailPro-6504 van Haarlem naar Zwolle gesleept, nadat een eerdere poging een dag eerder mislukt was door het ontbreken van een sleepkoppeling.

Series 1700 & 1800

■ Sedert enige tijd is het machinisten die met een losse eloc rijden, niet meer toegestaan zand te strooien bij snelheiden onder de 20 km/h. Er bestaat dan het gevaar dat de loc met alle assen op zand komt stil te staan, met als moge-lijk gevolg dat de spoorbezetting verdwijnt.

■ Loc 1824 werd na reactivering in het revisiebedrijf Til-

burg en onderhoud in het onderhoudsbedrijf Maastricht op 05-03 weer in dienst gesteld. De loc werd voor een DDM-1-stam geplaatst.

Reeks 11

■ Naar thans blijkt, rijdt een deel van de treinen van de serie 600 niet verder dan Antwerpen-Berchem. De NMBS kampt met een tekort aan locomotieven. De uitdunning is van lange duur: op de vertreksteden in Brussel komen de be-treffende treinen simpelweg niet voor. Een omroepbericht of mededeling voor reizigers die elk uur een Beneluxtrein ver-wachten acht de NMBS niet nodig. Op de Nederlandse sta-tions wordt omgeroepen dat "vanwege herstelwerkzaamhe-den na een brand" de trein niet verder rijdt dan Antwerpen, waarbij in het midden gelaten wordt of de brand in een trein of (bijvoorbeeld) een station heeft plaatsgevonden.

■ Tot overmaat van ramp werd loc 1190 op 10-03 getrof-fen door een brand. De loc was met trein 609 onderweg toen de machinist tussen Antwerpen en Essen rookontwik-keling bemerkte. In Wildert werd de trein geëvacueerd.

ICK & ICB

■ De beschikbaarheid van ICK bleef ook in februari en maart matig. Vanaf medio februari moest veel ICK aan de dienst worden onttrokken omdat alle assen gecontroleerd moesten worden op scheurtjes. In de treinserie 1900 werd opnieuw een ICRm-stam ingezet, terwijl ten behoeve van extra onderhoud overdag een wijziging in de omloop van kracht werd. ICK wordt daarbij in de serie 3500 Eindhoven – Schiphol ingezet.

■ DB-werkplaats Wittenberge werd ingeschakeld voor de revisie van een deel van de ICK-assen. 72 assen worden in Duitsland behandeld.

■ Vanaf 05-03 werden de ICK-composities in de treinserie 1900 alle verkort naar elf rijtuigen. Het aantal gevallen waar-in het laatste rijtuig van de trein niet geheel langs het perron tot stilstand gekomen was, werd als te hoog beoordeeld. Hoewel theoretisch de ruimte (net) voldoende moet zijn, bleek het in de praktijk regelmatig voor te komen dat de trein aan de achterzijde niet langs het perron stond. De maatregel was overigens een papieren tijger: door de problemen met ICK reden alle composities nog slechts met tien, negen of nog minder rijtuigen. Zeer regelmatig waren (en zijn) ICK-treinen te zien waarin het BD-rijtuig of de B-BD-stam ont-breekt.

ICR

■ Op 13-02 raakte bij een rangeerbeweging in het onder-houdsbedrijf Amsterdam een nog openstaande buitendeur van ICRm-B 20-70 413 beschadigd. Dat was dubbel pech, want door de ombouw van B-rijtuigen naar BDs bestaat al een tekort aan brede ICR-deuren ontstaan. Er was dus geen nieuwe deur voorradig, zodat het rijtuig pas weer in dienst kon komen nadat de beschadigde deur hersteld was.

■ Naast alle Beneluxrijtuigen, zullen in de 160 km/h-treinen voor de HSL-Zuid én de Benelux ook binnenlandse ICRm worden ingezet. Vier daarvan, de 10-70 377, 20-70 581, 582 en 585, hebben tot voor kort in de Benelux gere-den. De overige hebben dat niet. Het betreft naar verluidt de rijtuigen 20-70 207, 209, 230, 241, 257, 261, 546, 548 en 584. Langzaam komt de samenstelling van de Bene-luxstammen onder druk te staan, naar het schijnt omdat dat de voor de HSA-dienst omgebouwde (en gereedgekomen) ICRm niet ingezet worden tot de presentatie van de eerste rijtuigen heeft plaatsgevonden. Ondertussen worden wel nieuwe rijtuigen naar Haarlem gebracht. Lezers wisten ons te melden dat op 06-03 van de acht Beneluxcomposities er twee een B misten en één een A-rijtuig manco was. Van de laatste stam reed de A in tegenstelling tot wat voorgeschre-

ven is, direct achter de Bs en liep de BD in plaats van tussen de A's en de B's juist tegen de loc.

▪ Op 07-03 arriveerde loc 1734 in het revisiebedrijf Haarlem voor proefritten met de eerste BDs van de tweede reeks, rijkuit 82-77 023 (ex-20-70 219). De loc raakte tijdens de rit defect.

Mu

▪ Een behulpzame lezer informeerde ons de status van een aantal internationale rijkuiten die enige tijd voor NS hebben gereden of in eigendom van NS zijn geweest. Op het terrein van het vorig jaar failliet verklaarde RSI in Oostende bevinden zich de Mu-slaaprijtuigen (tussen haakjes de CIWLT-nummers) 61 84 72-71 312 (4742), 72-71 317 (4747), 72-71 318 (4748), 72-71 327 (4757), 72-71 329 (4759) en 72-71 320 (4750). Alle rijkuiten hebben nog de NS-uitmonstering.

DF & Mu

▪ In Oostende trof onze correspondent tevens twee ex-Deutsche Post-postrijtuigen Post-mr/a aan, waarvan er één in 1998 door NS werd aangeschaft om als plukwagen te dienen voor de DF-fietsenwagens voor de internationale dienst. Het ene rijkuit is de 51 80 00-95 113-8, het andere is hoogstwaarschijnlijk de 51 80 00-95 018-9.

▪ Van de vrachtrijkuiten van de Overnight Express werd eind februari een aantal exemplaren in Neumunster (D) gesignaleerd.

▪ Naar verluid vertrekken op 17-03 de twee door NS aangekochte vrachtrijkuiten eveneens naar Neumunster voor een revisie. Mogelijk krijgen de rijkuiten daar een revisie. Er wordt gesproken over het gebruik van de rijkuiten als remrijtuigen voor het transport van de VIRM-bakken 380 8128 en 380 8409 van Halberstadt terug naar Nederland.

Avmz

▪ Alle tien Avmz-rijtuigen zullen in DB-werkplaats Neumunster worden gereviseerd ten behoeve van inzet in de stammen met de DB-IR-rijtuigen. De ICK-BD kan in deze composities gemist worden, omdat in de Avmz een coupé tot conducteurruimte wordt omgebouwd. Invalidenvervoer is in de betreffende treinen dan echter niet mogelijk, maar dat lijkt vanwege het grote aantal treinen tussen Amsterdam en Amersfoort geen probleem.

A32

▪ Een lezer meldde ons dat de deuren van de 6105 geen halve-maanvormige ramen hebben omdat ze niet van stickers zijn voorzien. De deuren van de wagens zijn allemaal hetzelfde, middels stickers wordt het halve-maanvormige doorkijkje gerealiseerd. Tijdens de lange periode dat de 6105 als plukstel diende, zijn de deuren vervangen door exemplaren zonder stickers.

▪ Een lezer meldde ons dat uitgerekend op 'D-day' – de dag van het referendum over de RijnGouwelijn – de sedert maanden buiten dienst staande 6101 in dienst was en de treinen met alle zes de voorgeschreven wagens werden gereden. De reizigers geloofden – evenals als onze correspondent – niet in toeval, want op 08-03 waren 'als vanouds' vijf trams in dienst.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 222 (5668) (1)	28-02			4014	22-02		
DDM-1 LTO				VIRM LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
		26-37 114 (6914)	09-02	8648	06-02	8646	05-02
				8651	15-02	8647	13-02
				9413	22-02	9412	20-02
						8648	

ICRm ombouw HSA				Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
82-70 971	12-02			458	12-02	443	27-02
10-70 481	12-02			465	23-02	454	27-02
20-70 401	20-02						
20-70 582	23-02						
20-70 585 (5686)	28-02						
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
836	05-02	botsschade		20-70 548 (5668)			06-02
20-70 222 (5668) (1)	26-01	vervangen watertank		10-70 368 (5668)			06-02
4011	22-02	nawerk revisie		20-70 222 (5668)			06-02
453	03-03	botsschade		524			16-02
808	04-03	sluiting tractie		836			16-02
804	05-03	sluiting tractie		22-37 915 (5015)			21-02

(1) correctie HOV578: 20-70 222 werd pas op 28-02 (weer) voor ombouw tot BDs binnengenomen

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		1729	09-02	1731	08-01	1837	30-01
				1832	05-02	1826	09-02
				1852	07-02	1832	14-02
				1840	12-02	1852	16-02
				1835	19-02	1840	20-02
				1853	19-02	1853	22-02
				1842	21-02	1835	28-02
				1839	27-02	1842	01-03
				1851	02-03	1731	02-03
DDM-1 LTO				6400 LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
26-37 474 (6874) (1)	08-02	26-37 673 (6673)	13-02				
26-37 438 (6838)	20-02	26-37 476 (6876)	15-02				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
8652	05-02	proefneming airco		19-12			19-12
1855	20-02	nawerk ETCS-proef		1824			19-02

(1) correctie HOV578
tot nader order is het werkplaatsnieuws van RB Tilburg niet volledig

Class 66

▪ Van de zes nieuwe Class 66-locs (blz. 71) zijn er vier bestemd voor Freight Liner Poland (FPL), een Engelse firma die activiteiten in Polen gaat ontplooiën. Deze locs zijn groen met gele fronten en worden geleasd van Angel Trains. De andere twee locomotieven zijn bestemd voor Mitsui.

▪ Op 01-03 maakte loc 653-09, bestemd voor DLC, een proefrit van het revisiebedrijf Tilburg naar Breda.

Connexxion

Materieel

▪ De beschadigde 836 (blz. 67) werd uiteindelijk toch sneller gerepareerd dan aanvankelijk gepland en op 16-02 afgeleverd. Dat haastige spoed zelden goed is, bleek op 18-02: in Haarlem waren twee draden naar de koppeling verkeerd aangesloten, waardoor de bediening van de deuren omgedraaid werd. Wanneer machinist dacht de deuren ter linkerzijde te hebben ontgrendeld, waren dat in werkelijkheid de deuren aan de rechterzijde en andersom. In de nacht van 21- op 22-02 werd het stel op de Bokkeduinen gerepareerd.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Materieel

▪ Op 09-02 kreeg Veolia de beschikking over loc 500 1571. De G1206 is van Mitsui en aan het Duitse TWE geleverd, dat banden heeft met Veolia. De loc is zwart met witte neus en werd op 8/3 voorzien van Veolia-stickers op de cabine.

Exploitatie

▪ Met ingang van 23-01 nam Veolia de Hamburg-shuttle van Rail4Chem over. Veolia rijdt de trein vijf keer per week.

De eerste weken werd locgewisseld in Bad Bentheim maar inmiddels rijden de Veolia locs door naar Hamburg.

- Eind februari heeft Veolia ook de laatste Blerick-shuttle overgenomen. Deze werd de laatste maanden door Railion gereden.

Arriva

Exploitatie

- Ten behoeve van het in de week van 12-03 georganiseerde theaterspektakel *Leeuwarden Retour* werden in de omgeving van de Friese hoofdstad drie tijdelijke 'steigerstations' gebouwd: Hatsum (richting Harlingen), Jellum (richting Stavoren) en Groene Ster (richting Groningen). In de avonduren werd een speciale trein ingezet waarmee alle voorstellingen bezocht konden worden. Voor het geheel gaf Arriva een speciaal kaartje uit.

Materieel

- De 867 werd als eerste voorzien van witte Arriva-stickers, die simpelweg over de NS-vignetten werden geplakt. De 867 kampte vanaf 01-03 met een defecte motor-generator. Omdat het onderhoud aan de overige stellen moest doorgaan, reden de (werk-)dagen daarna dikwijls in de ochtend- en/of avondspits geen treinen tussen Gorinchem en Geldermalsen. De vraag rijst hoe lang de opdrachtgever van Arriva, de provincie Zuid-Holland, deze situatie zal accepteren. Het lijkt in ieder geval wijs dat provincies bij toekomstige aanbesteden in het contract duidelijk opnemen in welke mate de exploitant over reservematerieel moet beschikken.

Syntus

Materieel

- Van de LINT-treinstellen 21-30 worden de draaistellen gereviseerd. Als eerste werd in Technisch Centrum Eindhoven stel 25 gelicht. Het stel was op 25-02 door de 6469 naar Eindhoven gesleept.

Railion

BR 232

- Loc 232 904 werd op 28-02 afgeleverd na revisie in de werkplaats Cottbus.
- Opvallend is dat enkele locomotieven BR 241, die niet meer in Nederland worden ingezet, bij hun grote revisie in Cottbus van het grote witte vlak op het front zijn voorzien dat alleen door de Nederlandse IVW is voorgeschreven. Loc 241 338 werd op 14-02 op 'werksprobefahrt' in de door Duitse hobbyisten weinig gewaardeerde beschildering gezien.

6400

- Op 15-02 liep 6415 in het revisiebedrijf Tilburg binnen als laatste locomotief van de reeks 6401 – 6420 die de LT1-beurt moesten ondergaan.
- Op 10-01 schampte het trio 6488+6501+6489 in Gladbeck (D) tijdens omlopen een niet vrijstaande kolenwagen. Alle locomotieven raakten licht beschadigd.

Exploitatie

- Op 01-03 vertrok voor het eerst sinds lange tijd een beladen trein van Enerco in Born richting Frankrijk. Loc 6470 fungeerde als trekkracht.
- Shunter loc 205 die voor Railion het rangeerwerk in Beverwijk verzorgde, werd op 26-01 afgelost door een tweemasige O&K-loc, eveneens afkomstig van Shunter. Deze loc

draagt het nummer 502 (!), heeft de Shunter-kleuren geel en grijs en is voorzien van DB Logistics-emblemen.

ACTS

Exploitatie

- Of het proefvervoer van Heineken vanuit 's-Hertogenbosch een vervolg krijgt, is niet zeker. De bierbrouwer wil graag de stamlijn weer in gebruik nemen maar de gemeente onderzoekt of een en ander in het bestemmingsplan past. ProRail heeft te kennen gegeven dat reactivering van de lijn drie miljoen euro zal kosten.
- Sedert eind februari rijdt ACTS graantreinen van en naar Emmerich, waar ze worden overgenomen door ITL. Op 17-02 kwam de eerste trein de grens over welke op 22-02 door de 1254 van Kijfhoek naar Emmerich werd gebracht. De treinen bestaan voornamelijk uit Trancereales-wagens. In de graantreinen van R4C rijden vaker Tmf-Cita-wagens. Vaak wordt als retourrit voor de graantrein de Praag-shuttle ('Tulipan-shuttle') meegenomen.

ERS

Exploitatie

- Op 22-01 reed ERS met relaties een retourrit over de Havenspoorlijn. Voor de rit werd gebruik gemaakt van loc 6611 en twee rytuigen van Herik Rail. De 6611 verzorgde eveneens het transport van de rytuigen van en naar Amersfoort.
- Sedert 09-02 beschikt ERS als vijfde spoorexploitant naast B-Cargo in België over de status van vervoerder. ERS wil in eerste instantie containertreinen rijden vanaf de nieuwe Maersk-terminal in Zeebrugge, hoewel ook ritten naar de Antwerpse haven gemaakt mogen worden.

Rail4Chem

Materieel

- Op 17-01 werd de van botsschade herstelde 2002 afgeleverd. Direct werd loc 2003 naar Kiel gebracht voor de inbouw van ERTMS.

Exploitatie

- Sinds 09-02 rijdt R4C een shuttle voor NYK van de Ceres-terminal naar Praag, waarbij R4C de tractie levert tot Emmerich.
- Op 06-02 haalde loc 2008 een aantal Res-en (vierassige platte wagens met rongen) op van Tilburg GE en nam ze mee naar Europoort. De bedoeling was dat deze set in de Schkopau-shuttle zou gaan rijden. Nadat de set beladen was bij P&O moesten de rongen recht op gezet worden en de containers vastgespijkerd worden aan de vloer om verschuiven er tegen te gaan. Dit was een dermate arbeidsintensief karwei dat de trein nog een aantal dagen stond opgesteld op de Europoort. Na één transport zijn de wagens weggezet op IJsselmonde.
- Het treinpaar 41748/44179 rijdt sinds begin februari niet meer doorgaand met een Class 66 naar Ludwighafen. In Venlo wordt nu van locomotief gewisseld. Een 185 van het Duitse zusterbedrijf komt voor de trein. De vrijgekomen Class 66 vervangt een G2000 voor de Mannheim-trein.

HGK

Exploitatie

- Bijna onopgemerkt hervatte HGK het vervoer van papierpulp vanuit de Sloehaven. Op 31-01 reed DE674 een flinke trein met Tbis-wagens vanuit de Sloe.

Rurtalbahnhof

Materieel

▪ RTB heeft de twee zwarte G2000-en verworpen die eerder bij ERS reden. De locs werden vernummerd: de 1607 heet nu V201; de 1608 gaat nu door het leven als V202. Ze kregen de bekende wit/blauwe stickers, een opvallende combinatie met het zwart van de locs. Op 23-01 kwam de V201 als eerste in Nederland met de Linz-shuttle.

RRF

Materieel

▪ Begin januari werd proef- en demonstratieloc Alstom 203 101 ingeleverd bij de fabrikant, waarna direct een tekort aan locomotieven ontstond. Spitzke 005 kon de hele maand januari gehuurd worden. Op 12-01 haalde deze loc in Emmerich Siemens meettrein 708 302-5 op welke naar de HSL in Hoofddorp gebracht werd. Het voertuig werd aangebracht door ITL met de Praag-shuttle (zie ACTS).

▪ ERMTS-proefloc 203 102 keerde half februari terug naar Stendal voor verdere inbouw van deze beveiliging. Eind maart moet dit gereed zijn. De 203 102 wordt dan uitgewisseld met RRF-16 waarin ERMTS ingebouwd wordt.

▪ Oudgediende RRF-4 is voorzien van een systeem waarmee de draaipunten van de drijfstanden automatisch en op afstand kunnen worden gesmeerd door de machinist. De gang met de oliekan langs de loc is daarmee overbodig. Ook de RRF-1 en 2 zullen deze constructiewijziging ondergaan.

Exploitatie

▪ Sinds 05-01 rangeert RRF ook in de Waalhaven. Met de RRF-2 zet men treinen voor Hupac in en uit het Rail Service Center. Het gaat om treinen van R4C. RRF heeft een oude verblijfswagon gehuurd waarin het personeel van RRF opdrachten krijgt en kan pauzeren. Verder is er in deze wagon een compressor ingebouwd zodat treinen in korte tijd voldoende lucht hebben om verplaatst te worden.

ProRail

Infrastructuur

▪ Vlak voor haar aftreden stelde verkeersminister Peijs 40 miljoen euro beschikbaar voor het ondergronds brengen van het spoor door Ede, inclusief station Ede-Wageningen. De minister stelde wel als voorwaarde dat Ede voor 01-12 van dit jaar met ProRail tot overeenstemming komt. Voor de verdiepte ligging van het spoor is in totaal 160 miljoen euro nodig. De provincie Gelderland draagt 30 miljoen euro bij, Ede 10 miljoen. Nieuwe kantoren en huizen in het stationsgebied zijn goed voor 30 miljoen euro. Voor het resterende bedrag hoopt Ede op Europese subsidies.

▪ De gemeente Nijkerk wil dat met ingang van de nieuwe dienstregeling station Hoevelaken langs de Kippenlijn in gebruik genomen kan worden. Het nieuwe station kost 7 miljoen euro; 2,5 miljoen daarvan wordt door de gemeente zelf opgebracht, het resterende bedrag is afkomstig van de provincie Gelderland.

Stations

▪ Het tijdelijke stationsgebouw van Rotterdam Centraal wordt eerst begin juli in gebruik genomen. Reden voor de uitstel is vertraging in de bouw van de voetgangersbrug. Medio maart was deze in ruwbouw gereed. Ook kon toen door de bouwhekken een eerste blik geworpen worden in de nieuwe, tijdelijke reizigerstunnel. Eind februari werd bij graafwerkzaamheden benzeen in de grond gevonden in de bodem achter het centraal station. Vanaf 19-03 wordt gedu-

rende zes weken het grondwater ter plaatse gezuiverd; de vervuilde grond werd per vrachtwagen afgevoerd, hoewel omwonenden hadden gevraagd om afvoer per trein.

▪ NS en ProRail trachten een nieuwe impuls te geven aan het tamelijk 'ingedutte' *InfoPlus*-project, waarmee een structurele verbetering van de reisinformatie op de stations werkstelligd moet worden. Eind december 2006 zijn de directies van NS en ProRail overeengekomen dat in totaal 2.092 schermen worden aangekocht waarmee 253 stations voorzien van digitale reisinformatie. Het proefproject in de regio Amersfoort bracht aan het licht dat de schermen in eerste instantie slecht leesbaar waren door het kleine lettertype. In september zijn de letters van de 95 schermen die op tien stations langs de Gooilijn staan, vergroot. Dat bleek een positief effect te hebben op de leesbaarheid. Opvallend is dat langere stationsnamen nog steeds worden afgekort. Zo heet Utrecht Overvecht om onduidelijke redenen 'Utrecht Overv'. De nieuwe schermen zullen nog dit jaar gaan instromen. Ze zijn van hetzelfde ontwerp als het bestaande, omdat een onderzoek naar een eenvoudiger en lichter scherm aan het licht bracht dat dit een kortere levensduur heeft en duurder in onderhoud is. De lagere aanschaffkosten zouden hiermee ruimschoots teniet gedaan worden. In het kader van InfoPlus heeft NS op de stations Ermelo en Amersfoort proeven gedaan met 'gesproken reisinformatie' voor blinden en slechtzienden. Door te bellen naar een speciaal nummer kunnen blinden de actuele vertrektijden beluisteren. De proef is nog niet afgerond, maar de eerste resultaten zijn veelbelovend. Naar verwachting start dit jaar de uitbreiding van de service naar alle stations.

▪ Zestien Bruna-stationsboekwinkels worden overgenomen door AKO. AKO neemt de winkels inclusief alle 185 personeelsleden over.

▪ Station Almelo wordt nog dit jaar voorzien van een drietal liften.

Infraproblemen

▪ Op 09-02 veroorzaakte een defecte zekering een seinstoring tussen Heerenveen en Steenwijk. Na twee uur waren de problemen rond 09.30 uur voorbij.

▪ Eveneens op 09-02 ontstond aan het einde van ochtend bij Eneco een gaslek, waardoor het treinverkeer tussen Gouda en Gouda Goverwelle een kleine twee uur stillag.

▪ In de avond van diezelfde dag werd Breda meerdere malen en op meerdere plaatsen geplaagd door een 'zwevende' sein- en wisselstoring. Een vijftal treinen liep vertragingen tot 25 minuten op. De storing bleef weg, zonder dat herstel gepleegd was (!).

▪ Een dag later werd een onbekend gebleven goederentrein onderweg vanuit Amersfoort naar de Waalhaven bij Duivendrecht richting Amsterdam RAI gestuurd, iets dat eigenlijk niet zou moeten kunnen gebeuren bij het gebruik van Procesleiding en het bijbehorende Automatische Rijweginstelling (ARI) voor het instellen van rijwegen. Bij Amsterdam Zuid werd de loc omgereden, waarna via de Utrechtboog de geplande route weer werd bereikt.

▪ Opnieuw ontstonden in de Rotterdamse haven capaciteitsproblemen. Op 10-02 liep het proces bij het Rail Service Center in de Waalhaven vast door problemen bij de afhandeling.

▪ Op 10-02 raakte de bovenleiding beschadigd tussen Eindhoven en Weert. Van 09.15 uur werd de serie 800 opgeheven tussen beide plaatsen. Aanvankelijk werd gepland de bovenleiding rond 15.15 uur in dienst te hebben, maar er waren nog ruim twee uur extra alsmede een tweede storingsploeg voor nodig om het baanvak weer berijdbaar te maken.

▪ ProRail wist op 19-02 te melden dat in 2006 acht procent minder infrastoringen waren opgetreden dan in 2005.

Ook was de tijd die nodig was om een storing te verhelpen, met drie minuten gedaald tot gemiddeld een uur en 45 minuten. In totaal waren er 6.210 storingen die invloed hadden op de reizigersdienst.

- De tunnel in Barendrecht vertoonde op 15-02 opnieuw kuren. Veertig minuten lang lag het treinverkeer door de tunnel stil vanwege een storing aan de tunneltechnische installatie. Er was een 'reset' van het systeem voor nodig om installaties weer in het gareel te krijgen. De gevolgen van de stremming waren tot in Breda en Den Haag merkbaar, hetgeen vooral e maken heeft met het opheffen van de treinserie 1900 omdat deze voor een groot deel uit getrokken treinen bestaat.

- Heel bont maakte ProRail het op 22- en 23-02. In de avond van 22-02 ontstond een computerstoring op de treindienstleidingpost Utrecht, waardoor forse vertragingen richting met name Gouda ontstonden. Nadat deze problemen rond 19.30 uur waren verholpen, ontstond in Rotterdam niet lang daarna een computerstoring. Deze problemen waren rond 22.00 uur voorbij, maar de vreugde was van korte duur. In de ochtendspits van 23-02 begaf het in Utrecht aangelegde 'noodverbandje' het. De treinseries 3000, 15900 en 2000 werden opgeheven; het resterende treinverkeer kon met grote moeite doorgang vinden. Opvallend is dat de post Utrecht, die overigens ook vanwege de rampzalige mentaliteit van diens treindienstleiders uitermate slecht bekendstaat, voor de derde keer in drie jaar door een grote computerstoring wordt getroffen. Op 07-04-2005 en 30-09-2005 ging het ook op grote schaal verkeerd. Hoewel ProRail destijds al meldde dat dit soort problemen hoogst zelden zouden moeten voorkomen, viel op 01-03 opnieuw een kennelijk vitale computer uit, ditmaal in de treindienstleidingpost Amsterdam. Van 10.20 uur tot 11.40 uur lag het treinverkeer van en naar Amsterdam bijna volledig stil; slechts richting Utrecht reden nog mondjesmaat treinen. Ditmaal werd ProRail in de media en zelfs door NS Reizigers keihard aangepakt. 's Lands grootste vervoerder verklaarde met voor haar ongekende felheid dat het onverkoopbaar naar de klanten is dat één falende computer het treinverkeer naar een knooppunt tot stilstand brengt. ProRail wist slechts te antwoorden dat aan een nieuw, beter verkeersleidingsstelsel gewerkt wordt, maar voegde daar aan toe dat het pas in 2010 gereed is. In tweede instantie werd duidelijk dat de apparatuur in Amsterdam in het kader van een landelijk vervangingsprogramma kort geleden al redundant is uitgevoerd. Één van beide harde schijven was defect geraakt, waarna de tweede was ingesprongen. Tijdens herstelwerkzaamheden aan de defecte schijf door een onderaannemer van ProRail, ging het verkeerd.

- De op blz. 72 genoemde lekkage in station Rotterdam Blaak wordt door ProRail middels een op afstand bestuurbare camera onderzocht. Gebleken is dat de lekkage op een plaats is waar de treintunnel en de metrobuizen samenkomen.

- Op 01-03 legde een wisselstoring bij Hardegarijphet treinverkeer tussen Groningen en Leeuwarden stil. De problemen werden veroorzaakt door een stellerkast die onder water had gestaan en daardoor verroest was. De vraag dringt zich op hoe lang deze 'overstroming' door de verantwoordelijke aannemer onopgemerkt gebleven is, want roestvorming is bepaald geen proces van uren. Een kleine acht nadat de storing was opgetreden, kon het treinverkeer weer worden opgestart.

- Diezelfde dag ontstonden problemen met de brug over het Wildervankkanaal. Deze wilde niet meer dicht, waardoor er geen treinen reden tussen Scheemda en Zuidbroek. Vijf minuten nadat Arriva de eerste bus op de weg had weten te krijgen, waren de problemen voorbij. De brugwachter had een fout gemaakt.

- Eveneens op 01-03 ontstonden problemen met de bovenleidingsspanning bij Tilburg. Een draagkabel bij Tilburg West bleek gebroken. Een langdurige stremming was het gevolg.

- Tussen Goes en 's-Heer Arendskerke werd op 01-03 een niet-ontploffte bom uit de Tweede Wereldoorlog gevonden. Een kleine veertig minuten lag het treinverkeer stil om de Explosieven Opruimingsdienst de kans te geven de bom onschadelijk te maken.

- Op 02-03 lag van 16.35 tot 21.35 het treinverkeer stil als gevolg van een defect aan de bovenleiding. Voor het herstel van een defecte isolator en een losse hangdraad moesten kennelijk beide sporen buiten gebruik genomen worden.

- Waar aanvankelijk werd gedacht dat hovenierswerk in de tuin van een in de buurt wonende NSR-machinist de problemen had veroorzaakt, bleek op 03-03 dat ordinaire koperdiefstal in de nachtelijke uren de oorzaak was van een seinstoring tussen Purmerend en Hoorn. De treinserie 3300 werd opgeheven, omdat van beide sporen één buiten gebruik werd genomen. Diezelfde dag werd koperdraad gestolen bij Boxtel: omstreeks 16.00 uur werden de problemen geconstateerd. Het verhelpen van de storing, die weinig gevolgen had, duurde twee uur.

- In de avond van 03-03 werd de Grote Brug in Dordrecht geraakt door de kraan van een passerend schip. Een uur en twintig minuten lag het treinverkeer over de brug stil om monteurs de tijd te geven de schade in ogenschouw te nemen, waarvoor ook een schouwtrein werd gebruikt.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op emplacement Oosterhoud Weststad ontspoorde op 09-02 tijdens een geduwde rangeerbeweging een containerwagen met een as.

- Op 13-02 botste Plan V 943 tussen Helmond Brandevoort en Eindhoven op een met bomen en lichten beveiligde overweg met een auto, die maar liefst 800 meter werd meegeleurd. Er ontstond schade aan het draaistel van de Bk, tevens sneuvelde een cabinetrappetje. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Maastricht.

- De 6412 en 6414 botsten op 15-02 tijdens rangeren in Venlo met de 232 908 en 232 909. Beide 6400-en moesten voor herstel naar het revisiebedrijf Tilburg.

- Sprinter 2970 botste op 15-02 tijdens een rangeerbeweging, nadat het treinstel als 74056 in Alkmaar was binnengelopen, met een juk.

- Het duo Sprinters 2031 en 2034 botste op 20-02 tijdens rangeren in de Haagse Binckhorst met Plan V 856.

- In de centrale kast voor de tractieschakeling van treinstel 931 ontstond op 18-02 brand. Niet bekend is in welke trein het stel op dat moment reed. Het treinstel kwam voor herstel naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

- Plan V 934 ontspoorde in de nacht van 16- op 17-02 tijdens rangeren op het nieuwe opstel terrein Cartesiusweg bij Utrecht.

- Tijdens een rangeerbeweging op het terrein van het onderhoudsbedrijf Amsterdam in de nacht van 05- op 06-03 ontspoorde ICRm 10-70 485 en overbufferde met een onbekend gebleven soortgenoot.

- Plan V 957, die in Emmen stond opgesteld met stel 924, werd in de nacht van 28-02 op 01-03 aangereiden door een Railion 6400 die ten behoeve van trein 54080 rangeerbewegingen uitvoerde. Bij de botsing werden beide koppelingen van de Plan V beschadigd. Het treinstel vertrok 's avonds op eigen kracht naar het revisiebedrijf Haarlem, maar al in Nieuw-Amsterdam was de reis ten einde als gevolg van rookontwikkeling in een tractiemotor. De brandweer kwam ter plaatse, hoewel de machinist het brandje al geblust had. De afvoer van het treinstel was vervolgens een langdurige aangelegenheid, omdat vanwege de beschadigde automati-

sche koppelingen een zelden gebruikte koppelboom gebruikt moest worden. Deze moest uit het revisiebedrijf Haarlem gehaald worden.

- Op 02-03 raakte het DH-treinstel van Almelo – Mariëberg defect. Het duurde een uur voordat de andere 'Veenexpres' zijn onfortuinlijke soortgenoot van de baan gesleept had.
- Tijdens een proefrit op de HSL-Zuid ontspoorde op 22-02 een meet-railbus op een wissel ten zuiden van Breda. Het wissel raakte fors beschadigd.

ProRail en politie

- Een vrachtwagen reed zich op 02-03 klem onder een (betonnen) spoorviaduct bij Zuidhorn. Nadat de politie na een kleine twintig minuten had geconstateerd dat het treinverkeer weer kon worden opgestart, meende de brandweer het treinverkeer te moeten stilleggen, een knap staaltje spierballen-ambtenarij van beide hulpdiensten. Nadat een aannemer ter plaatse was geweest, konden de treinen (nog eens) twintig minuten later alsnog weer gaan rijden.
- Diezelfde dag was bij Amsterdam Muiderpoort ook al een vrachtauto tegen een viaduct gereden. Daar gingen de hulpdiensten heel wat pragmatischer te werk: het treinverkeer hoefde slechts gedurende een half uur de snelheid te matigen op het betreffende viaduct.

Betuweroute

- De problemen rond de tunneltechnische installaties van de tunnels in de Betuweroute blijken nog niet te zijn opgelost. Begin februari meldde minister Peijs dat de openingsdatum van de nieuwe lijn voor onbepaalde tijd moest worden uitgesteld.
- De exploitant van de Betuweroute heeft andermaal een naam gekozen: Keyrail. Keyrail zet zich naar eigen zeggen in om de aansluitingen tussen terminals en spoorwegnet te optimaliseren. Het bedrijf is gevestigd in Zwijndrecht.
- Op 16-02 sleepte loc 6513 de TRAXX-locs 186 113 en 111 na proefritten op de Betuweroute van Elst naar Roosendaal. Terwijl de 186 113 daar door de NMBS werd overgenomen voor transport naar Doornik, kwam de 186 111 via Venlo naar het Siemens-proefcentrum in Wegberg-Wildenrath. Op 23-03 arriveerde de laatste loc opnieuw in Venlo en werd door de 6420 naar Utrecht HTMU gesleept.

HSL-Zuid

- Kort voordat minister Peijs plaatsmaakte voor partijgenoot Camiel Eurlings, moest zij nog eens in de Tweede Kamer verschijnen om andermaal een tegenvaller bij de bouw van de HSL-Zuid te melden. Door een risicovolle rekenmethode bedragen de inkomsten die de overheid misloopt door de vertraagde ingebruikname van de lijn mogelijk 400 miljoen euro in plaats van ruim 200 miljoen. De vertraging wordt zoals bekend met name veroorzaakt door de in een laat stadium genomen beslissing de ERTMS-beveiliging te opwaarderen naar de versie 2.3.0. Om nieuwe verrassingen zo veel mogelijk te voorkomen, besloot Peijs in de laatste fase van het project de Directeur-Generaal van het ministerie van V&W de leiding te geven. Deskundigen uit binnen- en buitenland op dit terrein zullen de DG adviseren.
- Nadat de afgelopen jaren op de HSL-Zuid al een keur aan exotisch materieel verschenen is, arriveerde begin maart een Frans-proeftreinstel op het zuidelijke deel van de hogesnelheidslijn. Het betrof een SNCF-treinstel dat is omgebouwd uit een *autorail* type RGP 2 serie 2700 uit 1954-1955. De X-1501/X-1502 zijn de voormalig motorwagens 2707 en 2714. Het stel bereidt de ERTMS-meetritten voor die in 2008 met een omgebouwde Thalys zullen plaatsvinden. Het diesel- en het Thalys-treinstel (zullen) zijn uitgerust met ERTMS-apparatuur van de fabrikant CSEE.

IJzeren Rijn

- Met een voor ProRail ongekende daadkracht maakte de infrabeheerder eind februari bekend dat het traject van de IJzeren Rijn tussen Budel en Weert per 15-03 weer geschikt was voor exploitatie. Een fors gedeelte van het tracé is voorzien van nieuwe dwarsliggers, steenslag en sporen.
- Al spoedig werden eerste treinen over de 'nieuwe' verbinding aangevraagd. Op 15-, 16- en 19-03 rijdt in principe trein 45281 met een NMBS-loc Reeks 77 via Budel (12.23 uur), Weert (12.37 uur) en Roermond (12.56 – 13.17 uur) naar Venlo (13.44 – 14.13 uur) en Kaldenkirchen (14.20 uur).

Boxtel - Veghel

- Nadat in 2002 een onderzoek uitwees dat reactivering van de lijn Boxtel – Veghel – Uden voor reizigersvervoer niet rendabel zou zijn, blijkt uit een recente studie van de provincie en de gemeente Veghel dat een doorgaande 'lightrail'-verbinding tussen Uden en 's-Hertogenbosch mogelijk wel succesvol kan zijn. De benodigde investeringen zouden 30 miljoen euro bedragen, tegen 85 miljoen in de oude studie. Het jongste onderzoek zal worden gevolgd door een 'marktverkenning', waarvan de provincie Noord-Brabant en de gemeentes Uden, Veghel, Boxtel, Schijndel en Oss willen dat hij voor de zomer afgerond is.

RijnGouwelijn

- Op 07-03 vond het inmiddels landelijk bekende referendum over het tracé van de RijnGouwelijn door de Leidse binnenstad plaats, tegelijk met de verkiezingen voor de provinciale staten. Tot en met 06-03 voerden voor- en tegenstanders van de RGL campagne. In een zeildoeken tram die op het Leidse stationsplein was geplaatst, konden beide kampen hun visie op het geheel aan de burger duidelijk maken. 69 procent van de stemmers stemde tegen de komst van de tram in Leiden, terwijl de partijen die tegen de RijnGouwelijn zijn een meerderheid verwierven in het provinciebestuur. De vraag lijkt opportuun of de RijnGouwelijn niet is gebruikt als stemmentrekker. Mogelijk wordt een afgeslankte RijnGouwelijn tussen Leiden enerzijds en Katwijk en Noordwijk anderzijds gebouwd, terwijl de bestaande treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda wordt opgewaarderd.

Leiden – Alphen – Woerden

- De problemen met de infrastructuur op de lijn Leiden – Woerden – Utrecht (blz. 74) waren kennelijk de besturen van de langs de lijn gelegen gemeentes opgevallen: Utrecht, Leiden, Bodegraven en Alphen aan den Rijn zonden aan NSR en ProRail een brief, waarin om snelle verbeteringen werd gevraagd. NSR wees erop dat de problemen voornamelijk aan ProRail te wijten waren, hoewel naar de mening van HOV-RN de toename van het aantal incidenten sinds de introductie van VIRM op deze lijn opvallend is te noemen.
- De op blz. 74 genoemde proeven met (stroomafnemers van) een VIRM op 14-02, werden gehouden met behulp van vierwagengestel 9411.

Wist u dat...

- mBvk 290 8609 van VRIM 8654 blijkt te zijn voorzien van een treinstelnummer, dat eigenlijk (alleen) op de ABv3/4 thuisheert?
- op 16-02 in alle vroegte de ICRm-trekduwstam voor trein 2021 in de Haagse Binckhorst defect bleek en van Den Haag HS de twee mDDM-en 7842 en 7859 naar Den Haag Centraal werden gehaald om 2021 te rijden?
- het SGMm-duo 2955 en 2954 op 08- en 09-03 in de treinserie 6300 werden gesignaleerd?
- op 09-03 de SGM-II voor trein 19561 defect raakte en werd vervangen door een VIRM-zeswagengestel?
- op 12-03 een duo SGMm-en werd gesignaleerd in de 'Randstad-tour' 5700/5000?

LEVENSLLOOP

Levensloop EID4 762

De indienststelling van de 762 is op 27 augustus 1959. Net een maand oud komt het stel op 28 september voor een paar dagen weer terug bij Werkspoor. De reden is onbekend. Voor wijzigingen is de 762 van 25 april – 4 mei 1960 wederom bij Werkspoor, ook hier ontbreken helaas nadere bijzonderheden.

De eerste kilometerrevisie is van 6 – 18 december 1961, de volgende van 14 - 29 september 1964. De 762 is van 23 februari – 10 maart 1965 bij Werkspoor voor inbouw ATB apparatuur. De eerste Grote Herstelling (H3) is van 13 januari – 30 maart 1967. Twee maanden later (29 mei – 2 juni) is het stel op bezoek in de werkplaats Tilburg voor een wijziging in de ATB-installatie.

De eerste noemenswaardige schade loopt de 762 op in Wezep, als daar op 6 december 1968 brand ontstaat in het toilet in het A-rijtuig. Het herstel is van 11 – 30 januari in de wph Hlm.

In maart 1969 worden de emblemen aangebracht. Op 29 april wordt de 762 in behandeling genomen voor de modernisering in het kader van *Spoorslag 70*, op dat moment het zesde treinstel uit zijn serie. Het stel komt in dienst met blauwe reclamebanen bij de emblemen en is daarmee het vijfde treinstel uit de serie, het 69^e in totaal. Tevens is de nieuwe ATB relaiskast (ASI-NSEM) ingebouwd. Voor completering van de modernisering is het stel terug in Haarlem van 27 april – 1 mei 1970.

In 1970 komt de 762 drie keer in Haarlem: eerst met een defecte motorgenerator (13 – 14 augustus), daarna twee keer met een warmloper (22 – 25 september en 5 – 6 oktober). In november van dat jaar wordt het derde frontsein aangebracht. De volgende Kleine Revisie (H2) is van 13 december 1971 – 17 januari 1972.

Eind september 1976 komt de 762 buiten dienst te staan met een elektrische storing (hoofdstroom op stuurstroom) en komt voor herstel naar Haarlem: van 1 oktober 1976 tot 22 maart 1977 is de 762 vervolgens in Grote Herstelling en wordt tevens omgebouwd tot coachstel 1762. Het stel verschijnt in het geheel op de baan en is daarmee het 21^e treinstel uit zijn serie (761-786); het is het eerste van die serie dat tot "grote coach" verbouwd is.

Na ruim drie jaar, op 27 oktober 1980, loopt de 1762 schade op in Vlissingen bij het rangeren waarbij ook de 1748 is betrokken. Voor herstel is het stel van 31 oktober – 10 december in de wph. Het jaar daarop loopt de Bk schade op (nadere gegevens omtrent locatie ontbreken), waarna het stel in Hlm is voor herstel van 7 september – 7 oktober 1981. Met een elektrische storing in het B-rijtuig komt de 1762 in de wph van 29 april – 17 juni 1983.

Het jaar daarop is de volgende H2 revisie (20 maart – 21 mei 1984). De volgende elektrische storing is in 1985. Voor herstel komt de 1762 op 25 februari naar Haarlem. Op de dag van aflevering na herstel botst het stel op het werkplaatsterrein op de plaatselijke locomotor, waarna de 1762 weer terugkeert in de loods voor herstel van de schade. Op 29 maart komt het stel weer in dienst. Op 25 oktober dat jaar wordt het stel uitgerust met verwarmbare koppelingen.

Op 7 oktober 1991 komt de 1762 voor H2-revisie naar de hoofdwerkplaats en dan gaat het mis. Op 12 november dat jaar brandt de asbestloods van de werkplaats geheel uit, inclusief de daar staande BDK 1762. Het rijtuig wordt onherstelbaar beschadigd en is verloren. Voor de werkzaamheden waarbij asbest betrokken is, wordt nu uitgeweken naar de werkplaats Roosendaal, grotendeels ingericht als asbestloods. Door het verbranden van de BDK 1762 wordt echter een compleet vierwagengstel onbruikbaar. Om het verlies

voor de rijdende dienst te beperken tot een tweetje is het plan de 1762 te completeren met de ABDK 391. De Bk van de 391 is namelijk de oorspronkelijke Bk 732, voorzien van asbestisolatie en om die reden eind 1993 buiten dienst te stellen. De ABDK 391 (met glaswolisolatie) zou dan toch over gebleven zijn.

De verbouwing van de ABDK 391 tot BDK voor een vierwagengstel zal echter zeker een half jaar duren. Daarom wordt in de tussentijdse periode, passend in het productieschema van Haarlem (revisie) en Roosendaal (asbest), een doorschuiving van BDK's van in revisie genomen viertjes uitgevoerd. In die reeks past het plaatsen van de BDK van de 1763 (het volgende in revisie genomen stel) in de 1762.

Op 21 november gaan de A+Bk 1762 van Haarlem naar Roosendaal voor de asbestbehandeling. Op 7 december keert het A-rijtuig in Haarlem terug, op 17 december gevolgd door de Bk. De BDK 1763 komt al op 24/12 uit Roosendaal in Haarlem aan. Op 20 maart 1992 komt het stel, dat nu weer 762 genummerd is, weer in dienst, nu dus met de ex-BDK (1)763.

In de groepsgewijze afvoer die de laatste series Hondekoppen treft, is het per 15 januari 1995 het gedaan met de treinstellen 371, 372, 373, 375, 377; 772, 782, 783, 784, 785 en ook de 762, minder dan 3 jaar na zijn revisie dus. Zoals vrijwel alle stellen belandt de 762 op Zwolle Rangeerstation. Daar staat het ruim twee jaar; pas op 29 april 1997 wordt het stel achter de soortgenoten 381 + 765 die op dat moment als sleepstellen functioneren, naar de Amsterdamse Westhaven gesleept, bestemd voor sloper Hollandia (HKS Metals).

MUSEUMNIEUWS

- HSA-treinstel 186 reed op 03-03 een rondrit door het land. Het fraai geschilderde treinstel reed van Arnhem via Utrecht, Gouda, de Westelijke Splitsing, Den Haag, Leiden, de Zuidelijke Splitsing bij Haarlem, Uitgeest en Zaandam naar de Westhaven en van de Westhaven via Amsterdam, Hilversum en Utrecht terug naar Arnhem.

- In het revisiebedrijf Tilburg werd loc 1202 van het Spoorwegmuseum in de eerste week van februari voorzien van een ander draaistel. De loc kwam aansluitend terug naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam, waar hij al enige jaren verblijft.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

In de werkplaats van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik te Hoorn wordt gewerkt aan diverse restauratieprojecten van historisch spoor- en tramwagematerieel. De belangrijkste ontwikkelingen hierin in de afgelopen periode zijn:

Viswagen NHTM 21

Met het schilderen van de juiste opschriften en het afstellen van de reminstallatie kon de restauratie van viswagen 21 van de Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij worden afgerond. De gesloten goederenwagons is gerestaureerd in de toestand waarin hij in 1897 werd afgeleverd in Waterland voor het vervoer van onder andere vis. Vanaf het seizoen 2007 zal de wagen in de tramdienst tussen Hoorn en Medemblik worden ingezet bij de presentaties van het goederenvervoer.

Allan-rijtuig AB 8 van de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij

Om de restauratie mogelijk te kunnen maken van een volgend rijtuig uit Zeeuws-Vlaanderen: het in 1916 door Allan in Rotterdam vervaardigde teakhouten rijtuig AB 8 van de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij, zijn op dit moment subsidieaanvragen door de drie grote landelijke cultuurfondsen (Prins Bernhard Fonds, Mondriaan Stichting en VSB-Fonds) in

behandeling genomen. De hoge cultuurhistorische betekenis van dit personenrijtuig, bekroond met een A-status in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, speelt bij deze aanvragen een belangrijke rol.

Olielampen voor personenrijtuig 24 van de Stoomtram Breskens-Maldegheem

Op basis van beperkt aanwezige documentatie is een ontwerp vervaardigd voor de olielampen van personenrijtuig 24 van de Stoomtram Breskens-Maldegheem. Nu het rijtuig vrijwel geheel gerestaureerd is, is een begin gemaakt met de reconstructie van deze lampen. Op een tot forceerbank omgebouwde draaibank worden de diverse koperen onderdelen gemaakt. De eerste lamp heeft inmiddels gebrand en wordt rond deze tijd in het rijtuig gemonteerd. Voorts zijn voor het rijtuig bagagenetten geknoopt, getaand en aangebracht. Aan de afwerking van de gordijnen wordt thans gewerkt.

Stoomtram4daagse, Hoorn onder Stoom 650

In 2007 viert Hoorn zijn 650-jarig bestaan. In samenwerking met de Stichting Hoorn 650 organiseert de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik van Hemelvaartsdag **17 mei tot en met 20 mei** daarom een bijzonder stoomfestival in en rond onze fraaie binnenstad. Het evenement zal daarmee herinneren aan de stoomfestivals die in de jaren 1960 en 1970 in 'Stoomstad' Hoorn werden georganiseerd.

Het naast het terrein van de Museumstoomtram gelegen Transferium-parkeerterrein in Hoorn zal tijdens het evenement worden ingericht als 'Stoomstad', compleet met stoomwalsen, historische werktuigen en een historische markt. Tussen Hoorn, Wognum en Medemblik onderhoudt de Museumstoomtram een uitgebreide stoomtramdienst met minimaal vier stoomlocomotieven en de collectie historische houten stoomtrammaterieel. In Hoorn kan op een van de locomotieven worden meegereden: de kans om bijvoorbeeld eens het kolenvuur te stoken! Aan het eind van iedere dag vindt in Hoorn een 'stoomcavalcade' plaats. In Wognum zullen demonstraties plaatsvinden van het goederenvervoer in vroeger dagen met de stoomtrams en historische auto's. Vanuit de prachtige oude haven van Hoorn kan met diverse stoomschepen worden meegevaren. Dit als onderdeel van het evenement Hoorn Maritiem, dat ook in die periode plaats vindt. Voor de verbinding tussen Transferium en haven wordt voor 'passend' historisch vervoer gezorgd.

Prijzen en meer informatie

Retour stoomtram Hoorn-Wognum en toegang tot de festivalterreinen: volwassenen € 9,-, kind (4-11) € 7,-;

Vervoer van tramstation Hoorn naar de haven in Hoorn en boottocht: volwassenen € 6,-, kind (4-11) € 4,-.

De festivaldagen vinden plaats van 10.00 tot 18.00 uur. Het station van de Museumstoomtram te Hoorn ligt aan het Transferium-parkeerterrein (aangegeven vanaf snelweg A7), naast NS-station Hoorn. Meer informatie en de dienstregeling wordt bekend gemaakt op www.museumstoomtram.nl

Met ingang van het seizoen 2007 kunnen houders van de Museumkaart gratis gebruik maken van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Het museum heeft de kaart ingevoerd, omdat het hiermee verwacht een grotere landelijke groep cultuurhistorisch geïnteresseerden beter te kunnen bereiken.

BOEKEN

EISENBAHN KURIER: **Hamburg Hauptbahnhof 1906-2006**. Hoyer, Lawrenz en Wiesmaller maakten een boek over het wel en wee van dit zeer interessante en drukke station. Uitgebreid wordt de bouw en ook de voorgeschiedenis van andere stations op die mooie plek midden in de stad behandeld. De Eerste Wereldoorlog, de 20- en 30-er jaren, de Tweede Wereldoorlog en de tijd direct daarna (de stad lag grotendeels in puin), de 50-, 60- en 70-jaren, alles komt apart aan de orde, zoals ook de tijd van de stroomlijners (05 en Lübeck-Büchener), de TEE's, Interzonenzüge (naar de DDR), Intercity en ICE, V200, 150 jaar spoor in Duitsland, maar ook de onderdelen van het station (Post bijvoorbeeld) en het personeel krijgt de aandacht. Verder natuurlijk het dagelijkse treinver-

keer, maar ook de elektrificatie naar Berlijn. In totaal zijn er 66 items. Er zitten enkele bekende onder de zwart/wit foto's, maar dit zijn er maar weinig. Een aantal overbekende foto's ontbreekt echter. Één kapitale plaat valt extra op: 5 rokende (en vertrekkende) locomotieven op een winterdag in de 50-er jaren zorgen voor een unicum. De uitsluitend zwart/wit fotografie is soms wat mat. 30 bij 20 cm. oblong formaat, 176 blz., circa 360 afb., 29,80 euro, bestelnr. 721.

Nog een stuk historie in het EK-boek **Der Schienenzepelin** van Alfred Gottwaldt met als ondertitel **Franz Kruchenberg und die Reichsbahn Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit 1929-1939**. Iedereen die iets van de Duitse spoorweghistorie weet kent de Zeppelin, onder andere door Märklin in H0 in de handel gebracht. Deze slanke zilveren verschijning was "damals" in Duitsland een sensatie die heel het land door ging. In 1931 haalde het ding een snelheid van 230 km/h. Met de opgedane ervaringen werden onder andere de Fliegende Hamburger, Kölner, Görlitzer treinstellen ontwikkeld voor het eerste echte regelmatige sneltreinet met diesellocomotieven. De hele dieseltreinstellengeschiedenis komt aan de orde, ook die na 1945 bij DB en DR. Ze waren de voorlopers van het TEE-net, kwamen echter de grens niet over. Het boek bevat onder andere een kaart van het sneltreinet van vóór 1940, verder veel zwart/wit foto's (ca. 250) waarvan flink wat bekende. Ook aan de techniek is aandacht besteed. A4, 168 blz. 35 euro, bestelnr. 134.

TRANSPRESS. **Deutsche Reichsbahn**, Kulturgeschichte und Technik (A. Gottwaldt). Een merkwaardig boek niet zozeer voor spoorwegenthousiasten als wel voor een breder publiek bijvoorbeeld uit de reclamewereld, tenminste qua illustratietechnieken. Behalve veel postermateriaal zijn typisch moderne fototechnieken te vinden waarbij het documentaire gedeelte niet zo van belang is. De overigens keurig verzorgde gebonden uitgave neemt u mee met het Duitse spoor in de keizertijd, de periode van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft tot en met de DDR Reichsbahn ("in Volkes Hand"). De trieste oorlogsjaren en de haast onmogelijke daarop volgende herstelperiode krijgen ook aandacht. Het boek is eigenlijk iets van een nieuwe richting in de publiciteit. We moeten er even aan wennen. 190 blz., 23 bij 28 cm., 19,95 euro, bestelnr. 71317, ISBN-978-3-613-71317-8.

VERLAG BERND NEDDERMEYER. Al een paar jaar geleden verscheen een groot formaat boek in kleur, getiteld **Berliner Verkehr 1989-1990** over hoofdzakelijk het railverkeer in het "nieuwe" samengevoegde Berlijn. De grote herbouw van de Potsdamer Platz moest nog beginnen. Het railverkeer was nog ongemeen interessant met oud S-Bahnmaterieel, Reko-trams en spoor van typische DDR-Schnitt. Ook de industriële lijnen figureren terwijl tevens stations in beeld komen. De stad vertoont echter nog zeer sombere hoeken zowel in deel I als in deel II. Het eerste deel excelleert door het prachtig uitgevoerde tramgedeelte. Het spoor baant zich vaak nog een weg door sterk verwaarloosde infrastructuur. De herbouw van de Stadtbahn was toen ook nog niet begonnen en het nieuwe "HB" bestond alleen nog in een geldverslindende droom! Het herstel van het gigantische S-Bahnnet was al aangekondigd. De plaatjes van de Brandenburger Tor zijn nog "vuil". Er is ook aandacht voor de ondergrondse lijnen die van West naar West via Oost liepen en waar men niet er even uit mocht. De plaatjes van het ondergrondse station Potsdamer Platz en bovengronds bij de Westhafen spreken boekdelen. Ook in deel II aandacht voor de industriële lijnen. Bij de tram uitsluitend nog de crème-rode ombouw 2 assers op diverse markante plekken in de stad. Zo af en toe figureert ook de mens in dit soms sombere geheel. Bij het spoor zien we eigenlijk alleen diesellocomotieven in actie. Een enkele stomer is voor de liefhebber actief. Zelfs de korte Magnetbahn speelt een rol (letje). Deze 2 boeken zijn echt iets voor de Berlijn-kenners en geïnteresseerden. En als je dit al niet bent, word je het wel! Klaus Kurpjuweit en Bodo Schulz maakten beide boeken geheel in kleur. De teksten zijn in Duits en Engels. Deel I: ISBN-3-933254-66-9, deel II: ISBN 378-3-933254-66-5, formaat 25 bij 30 cm., 39,80 euro per deel. Adres: Falkenbergerstrasse 56, 13585 Berlin, tel. 0049-30-37887322.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2007-3. ISSN:0030-3321 * De goederendienst in Nederland * Ook dienstregelingen hebben een staartje * De wedergeboorte van NTM 101 * Het railvervoer van Akzo Nobel; de locatie Rotterdam (vervolg) * Op rails door Istanbul en Turkije (vervolg) * Verenigingsnieuws * NVBS-winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, maart 2007, nr. 2 (242) * ISSN:0926-3489 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Post T Halfweg 1935 – 1975 * Kema keurt locomotieven * RandstadRail in de problemen * Spoorvervoer bij Lyondell en Bayer op de Maasvlakte * Postvervoer met motorposten * Modelspoor * Railtips * Vraag en aanbod * Agenda * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, maart 2007, nr. 3 * ISSN 0165-4551 * Intermodaal goederenvervoer * Toekomstplannen van de NMBS * 50 jaar Benelux-treinen (2) * Neurenberg 2007 * Modelspoor * www.railhobby.nl

Autobuskroniek, editie 1-2007 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Bovo-Tours en Labeto * De NS-serie 4326-4395 * Lijnbuslijn * 50 jaar Javo Tours * Busflitsen * Bedrijfsberichten * Verenigingsnieuws * Kleurenfotopagina * www.autobusdoc.nl

Strassenbahn Magazin, Maart 2007, 38^e jaargang, nr.209 ISSN 0340-7071*10815. €7,90 * In Berlijn dreigen verschillende U-Bahn-trajecten op de schraplijst te komen uit pure bezuinigingsdrift. Daarnaast nog veel meer nieuws uit binnen- en buitenland alsook van de kant van de industrie * De 40 jaar oude zesassers type Lohner worden in Innsbruck vervangen door Flexity Outlook-trams * Een uitgebreide hommage aan Dieter Ludwig die met veel succes het zgn. Karlsruher model met groot succes wist te realiseren * Hoe in Bremen het oude havenkwartier eind vorig jaar door tramlijn 3 ontsloten werd * Het duurzaamheidsverslag over het o.v. in Leipzig * Door de komst van de nieuwe tramlijn 26 in Heidelberg keerde de tram weer terug in Kirchheim * De enige tramlijn in het Roemeense Brasov werd vervangen door een trolleybuslijn * Zowel kleine 2-assers als grote moderne gelede trams verzorgen in Istanbul het o.v. * De Duits-Poolse geschiedenis van de trams in Szczecin (voormalige Stettin) * Een uitvoerig artikel over het tramtype 1300 (4-asser van Westwaggon) in Keulen * In de vaste modelbouwrubriek nieuws over nieuwe trammodellen en een nieuw tramspoorstelsel * Het ontstaan van de tramnetten van Mönchengladbach en Rheydt wordt behandeld (deel 2) * Herinneringen in woord en beeld over de elektrische tram in Bangkok * Aan de opening in München van het nieuwe Verkeerszentrum des Deutschen Museums wordt uitvoerig aandacht besteed. * Veel en goed beeldmateriaal als gebruikelijk is weer in dit nummer aan te treffen * www.geramond.de ThN

Schweizer Eisenbahnrevue, nr 3-2007. (Minirex). Naast uitgebreide Zwitserse – en Wereldnieuwsberichten is er een belangrijk hoofdartikel over reorganisatie bij de Rhätische Bahn. Ook is er een verhaal over een ernstig en zeldzaam spoorwegongeluk aldaar. Verder wordt u bijgepraat over de nieuwe Gotthard basistunnel die in één jaar 17 km. vorderde. Dan is er nog een artikel over de inzet van "Flirt"-treinstellen bij de Südostbahn. Verder een aantal puur technische en organisatorische artikelen. Alle illustraties in kleur. A4, 49 blz., prijs 10,20 euro.

Af te halen tegen aannemelijk bod: Jaargangen HOV(11 - 47) 1968 - 2004 en Spoor en tram (1) 1967. Hans Mijsbergh, Assen, tel 0592 3103133 jl.mijsbergh@hetnet.nl

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

24 maart 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

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

31 maart 2007: minimodelspoorshow door SPIJKSPOOR en vrienden. Enkele bekende Nederlandse modelbouwers tonen hun kunnen met schitterende modelspoorbanen. Locatie: Gebouw 'Het Plein' van Delta in Poortugaal. Toegang is gratis. Zie ook www.spijkspoor.nl

14 april 2007 van 10.00 tot 15.00 uur: modelspoorbeurs SPIJKSPOOR in Delta te Poortugaal. www.spijkspoor.nl

21 en 22 april 2007: stoom in Friesland. Kijk op:

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

28 april 2007: Met de SSN 01 1075 naar Bochum-Dahlhausen (D) ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de DGEG.

www.stoomstichting.nl

5 en 6 mei 2007, 10-17 uur: Modelbouw & Miniatuur 2007 in de evenementenhal te Rijswijk.

12 mei 2007: 10-15 uur: Modelspoorbeurs te Houten.

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

19 mei 2007: Met stoomloc 01 1066 van Emmerich naar Amsterdam. Zie <http://www.eisenbahnfreunde-onwheels.de/>

20 mei 2007: Schindlerdag in de remise Hillegersberg aan de Kootsekade te Rotterdam (zie ook RET-nieuws)

27 en 28 mei 2007: Stoomdagen op het museumstoomdepot van de SSN met o.a. pendeltreinen naar Gouda v.v.

www.stoomstichting.nl

9 en 10 juni 2007: Stoom en dieseldagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer. www.smalspoormuseum.nl

18 augustus 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

1 en 2 september 2007: Manifestatie "Terug naar Toen" bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij. www.stoomtrein.org

8 en 9 september 2007: Nationale smalspoormodelbouwtagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer.

www.smalspoormuseum.nl

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

17 maart 2007: Stoomrit met loc 35 1019-5 vanuit Cottbus. Info: Lausitzer Dampflocc Club, Am Stellwerk 552, D-03185 Neuendorf, <http://www.lausitzerdampfloccclub.de/>

8 april 2007 (1^e Paasdag): stoomloctreffen in Bw. Nossen.

Stoomtreinen uit alle windrichtingen. <http://www.bwnossen.de/>

28 april 2007: Stoomloccfeest in het stoomloccdepot van Wolsztyń (P). <http://www.parowozy.com.pl/indexd.html>

29 juni t/m 1 juli 2007: traditionele spoorfeest rondom het viaduct van Altenbeken. www.vivat-viadukt.de.

2 september 2007: viering 100 jaar elektrische tram in Potsdam. www.dvn-berlin.de

19 t/m 24 oktober 2007: "Busworld" te Kortrijk (B).

www.busworld.org

Evenementen 125 jaar Gotthardbahn:

Bron: <http://www.sbbhistoric.ch/>

31 mei 2007: met stoomlocs C 5/6 en A 3/5 van Basel naar Erstfeld.

1 juni 2007: met stoomlocs C 5/6 en A 3/5 van Erstfeld via Göschenen naar Bellinzona.

2 juni 2007: met stoomlocs C 5/6 en A 3/5 van Bellinzona via Göschenen naar Erstfeld.

9 juni 2007: Jubileumrit "50 Jahre TEE-Ära" Basel - Koblenz - Basel met de TEE RAe II "Gottardo".

24 juli 2007: Stoomfestival Jura Vapeur te Delémont.

21 april en 30 juni 2007: met BDe 4/4 over de Gotthardbahn.

6 september 2007: Officiële viering 125 jaar Gotthardbahn.

8 en 9 september 2007: grote materieelshow in Erstfeld en Biasca met modern en historisch materieel.

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

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

Ruim 1650 anderen gingen u reeds voor !

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