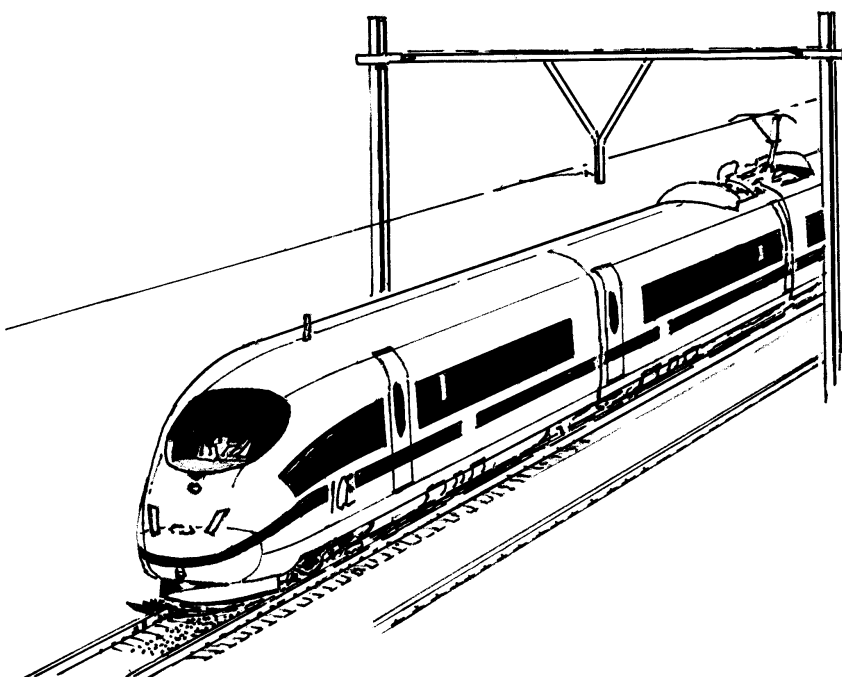
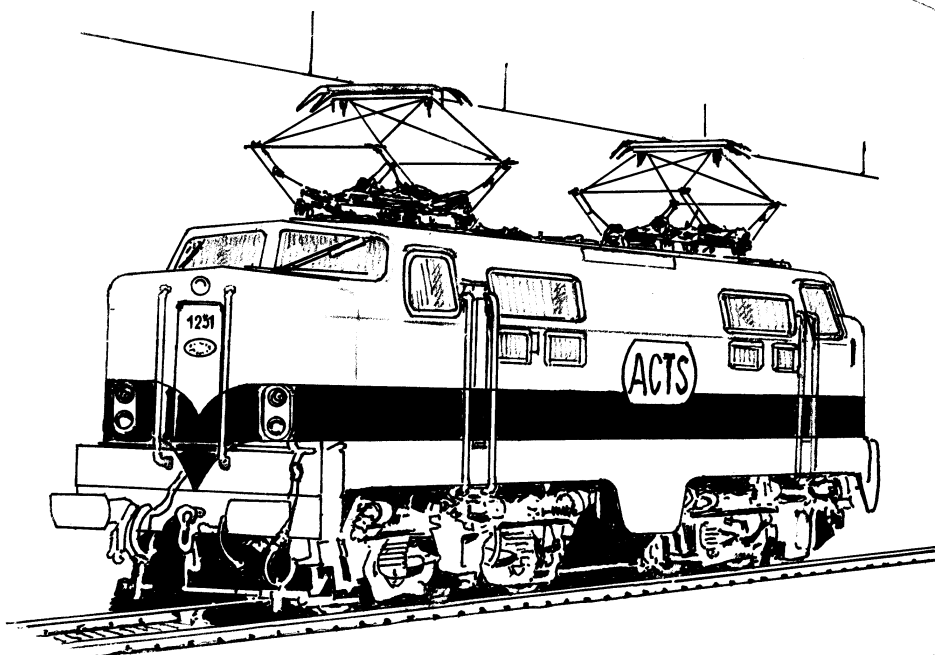
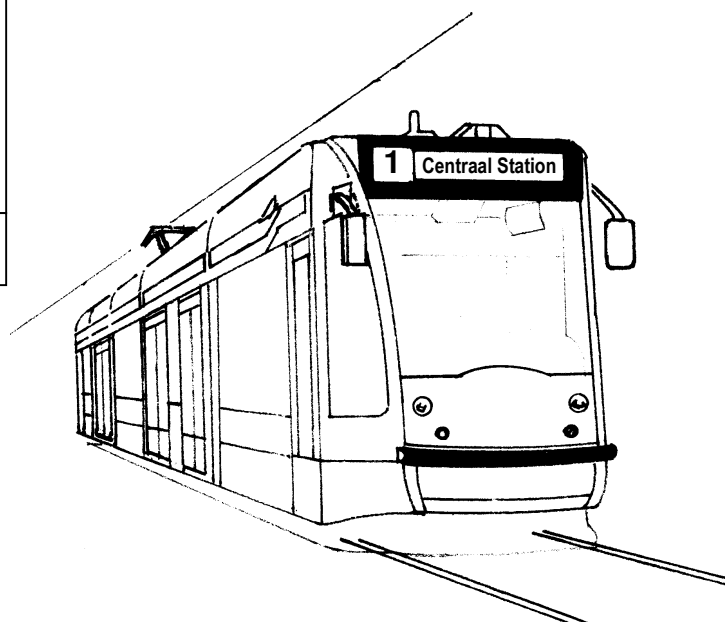


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 596 – juli 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 7 (596)
juli 2 0 0 8

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

Maurits Vink

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 Neute-

lings, Eric Salleveld, Bas Schenk,

Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2008 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2008. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

Bouw van Delftse spoortunnel kan beginnen

De bouw van de spoortunnel in Delft kan beginnen. Hiertoe werd op 10 juli jl. in museum Prinsenhof in Delft een overeenkomst getekend. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat liet weten dat 'we aan de slag kunnen'.

Verkeer en Waterstaat zegde in 2005 al 329 miljoen euro toe. Het ministerie van VROM stelde een bedrag van 75 miljoen euro beschikbaar. De ministeries lieten woensdag weten samen nog eens 7 miljoen euro bij te dragen. Ook de provincie en de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden maken samen nog 21 miljoen euro extra vrij voor het project.

In 2005 zegde de provincie al 30 miljoen euro toe en stadsgewest Haaglanden ruim 11 miljoen. De gemeente Delft draagt 50 miljoen euro bij aan de spoortunnel. Over de risicoverdeling zijn nieuwe afspraken gemaakt. In de overeenkomst van 2005 lag het grootste deel van het risico voor de bouw bij Delft. Nu is het risico dat de gemeente loopt maximaal 5 miljoen euro. Verkeer en Waterstaat draagt nu het projectrisico van 45 miljoen euro.

Eurlings vindt dat het project van belang is. „Door de komst van de spoortunnel wordt de stad niet alleen leefbaar, maar maken we het openbaar vervoer ook klaar voor de toekomst.”

Burgemeester Bas Verkerk sprak over een bijzonder moment voor zijn stad. „Niet alleen in verkeerskundig opzicht, maar ook stedenbouwkundig. De stad wordt weer heel en mooi.” De tunnel vervangt het tweesporige treinviaduct. Het treinverkeer levert nu grote geluidsoverlast op voor omwonenden. Bovendien kan het niet worden uitgebreid en deelt het viaduct de stad in twee delen.

De bedoeling is dat de bouw van de tunnel volgend jaar begint. In 2013 kunnen de eerste treinen over het spoor. Van de tunnel met vier sporen komen twee na de oplevering direct in gebruik.

Met de bouw van de vier sporen is Delft voorbereid voor eventuele uitbreiding in de toekomst. Een ander voordeel is dat het casco van de tunnel nu in een keer kan worden gebouwd wat minder hinder voor de stad oplevert.

De bouw van de spoortunnel is onderdeel van het project Spoorzone Delft. In het gebied rond de tunnel komen onder meer een nieuw station met een stadsdeelkantoor, bijna 1500 woningen, enkele kantoren, een park, parkeerfaciliteiten en wegen. Het hele project moet in 2020 klaar zijn. (ANP)

ERTMS

De Europese Commissie en vertegenwoordigers uit de spoorwegbranche (fabrikanten, vervoerders en infrabeheerders) hebben in Rome een intentieverklaring getekend om de invoering van ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) te bespoedigen. ERTMS, waar onder meer het beveiligingssysteem ETCS en het communicatiesysteem GSM-R onder vallen, wordt door de Commissie gezien als een belangrijke voorwaarde voor interoperabiliteit van de Europese spoorwetten en dus als een belangrijke randvoorwaarde voor de invoering van concurrentie in het Europese spoorvervoer.

In de intentieverklaring zijn onder meer afspraken gemaakt over gemeenschappelijke technische standaarden die op alle met ERTMS in te richten spoorlijnen worden toegepast. Tevens is afgesproken om zo snel mogelijk te komen tot aaneengesloten netwerken waar ERTMS gebruikt kan worden. De EU stelt 250 miljoen euro beschikbaar om de invoering te stimuleren.

De industrie heeft toegezegd om in de toekomst ERTMS-gebruikers de mogelijkheid te bieden om tegen een vooraf vastgesteld bedrag software-updates voor hun systemen te verkrijgen; vervoerders klagen er nu over dat dit door de leveranciers als melkkoe wordt gebruikt. Tot slot zullen voor eind 2012 de specificaties worden vastgesteld voor een nieuwe ERTMS-versie, die in ieder geval compatibel met de huidige versies zal zijn.

Snel investeren in vervoer over water

Rotterdam moet snel een hoogwaardig netwerk van vervoer over water krijgen. Dat adviseert de Rotterdamse economische adviesraad EDBR aan de gemeente.

"Rotterdam heeft door zijn ligging aan de Nieuwe Maas een unieke verbindingsweg voor personenvervoer, maar deze wordt niet benut." Het vervoer over water moet onderdeel uitmaken van het bestaande openbaarvervoernetwerk. Tussen Hoek van Holland en Krimpen aan den IJssel dienen circa dertig haltes te komen. Bereikbaarheid is een van de hoogste prioriteiten voor de economische ontwikkeling van de stad. De stad praat al langer over vervoer over water. Tussen de Willemskade in het centrum van de Maasstad en tuindorp Heijlplaat op de zuidoever van de Nieuwe Maas vaart sinds eind mei een nieuwe waterbus. De rederij onderzoekt of het deze aqualiner in de toekomst kan uitbreiden naar onder meer de wijk Katendrecht, Vlaardingen, Spijkenisse, Hoogvliet, Pernis en Schiedam. (ANP)

AMSTERDAM

Maatregelen bij afsluiting metrotunnel

Op het moment dat deze editie verschijnt is het groot onderhoud aan de metrotunnel tussen CS en Amstelstation in volle gang (zie ook blz. 164 van onze vorige editie). De werkzaamheden duren t/m zondag 17 augustus a.s.

Hieronder een overzicht van de exploitatiemaatregelen tijdens de tunnelwerkzaamheden:

Metro:

Lijn 50 rijdt gedurende de zomerdienst de normale (gehele) route.

Lijn 51 rijdt slechts tussen Amstelveen Westwijk en Spaklerweg (voor 1 station overstappen).

Lijn 53 rijdt het traject Gaasperplas – Amstelstation.

Lijn 54 rijdt het traject Gein – Amstelstation.

De metrolijnen rijden in de spits om de 10 minuten en alle tijden daarbuiten om de 15 minuten.

Tram:

Lijn 4 rijdt de winterdienstregeling.

Lijn 5 rijdt eveneens de winterdienstregeling, eventueel bij grote drukte nog met versterking.

Bus:

Lijn 59 is de pendelbuslijn tussen het Amstelstation en het CS ter vervanging van de metro. Lijn 59 heeft haltes op het Julianaplein (boven uitstappen en beneden instappen), in de Wibautstraat bij de Ruijschstraat (nachtbushaltes), op het Weesperplein (nachtbushaltes), in de Valkenburgerstraat bij het Mr. Visserplein en op het CS (halte lijn 32).

Lijn 59 rijdt in de spitsuren om de 5 minuten, op maandag t/m vrijdag overdag om de 6 minuten en op zaterdag, zondag en in de avonduren om de 7½ minuut.

Tussen CS en Nieuwmarkt rijdt een pendelbuslijntje met een Stadsmobielbusje en ook voor het vervoer van mindervaliden worden vanaf het Amstelstation Stadsmobielbusjes ingezet.

Om de doorgang van de bussen bij de IJtunnel, die tijdens deze periode is afgesloten is voor het autoverkeer in verband met renovatiewerkzaamheden te versnellen zullen de bussen vanaf de Valkenburgerstraat onder de PH-kade doorrijden en vervolgens voor de ingang van de tunnel keren om daarna richting CS te rijden. Men wil daarmee voorkomen dat de bussen vast komen te staan op de oprit van de Valkenburgerstraat naar de PH-kade.

Weense trams

Omdat tramlijn 5 gedurende deze zomerdienst de normale winterdienst blijft rijden met 15 dw's in de spitsuren en naar verwachting een deel van het vervoer van lijn 51 zal overnemen wordt ook rekening gehouden met grote drukte op deze lijn waardoor extra materieel moet worden ingezet. Momenteel zijn er voor lijn 5 23 wagens beschikbaar (901/920, 2201, 2202 en 2204). Om toch nog wat extra reserve achter de hand te hebben is besloten om van de 18 trams die Connexxion heeft overgenomen van het Weense trambedrijf (12 E6-motorwagens en 6 E6-bijwagens) er 3 naar Amsterdam te halen. Op woensdag 11 juni arriveerde de eerste wagen per trailer aan de HWR, het betreft hier de 4948, de 4947 kwam op 23 juni en op 26 juni arriveerde als laatste wagen de 4941. De wagens zijn in volledige Weense uitvoering.

Het betreft hier enkelgelede Düwagwagens, type Mannheim, die in licentie door Rotax in Wenen zijn gebouwd speciaal te behoeve van Stadtbahnlijn U6. Momenteel worden deze hogevloerwagens vervangen door een nieuw type lagevloertram.

Het zijn tweerichtingwagens die in Wenen altijd in de combinatie gelede motorwagen + gelede bijwagen + gelede mo-

torwagen reden. De eerste wagen zal in de HWR worden getest en vervolgens diverse aanpassingen ondergaan om in Amsterdam te kunnen worden ingezet (en later ook in Utrecht).

In de nacht van 23 op 24 juni maakte de 4948 vanuit de HWR een rit op de volledige route van lijn 5 en keerde vervolgens weer terug naar de HWR voor de verdere aanpassingen. Op 25 juni maakte de 4948 vanuit de HWR in de middagspits een proefrit op de route van lijn 5 om te testen of er geen problemen ontstonden tussen ander materieel daar de wagen ingericht is om op 750V te rijden. Na de proefrit ging de wagen weer naar de HWR. Op vrijdag 27 juni ging de 4948 voor instructiedoeleinden naar de Havenstraat. Op 3 juli ging de 4948 wederom naar de HWR om de wagen verder af te werken. Daar staan ook nog de 4941 en 4946. Tot daadwerkelijke inzet van de Weense wagens kwam het nog niet (situatie per 11 juli jl.)

Zomerdienst 2007

Lijnwijzigingen zijn er in deze zomerdienst niet. Gedurende de zeven weken van deze zomerdienstregeling rijden de buslijnen 249, 268, 315 en 336 niet. Ten opzichte van de hoogzomerdienst van 2007 zijn er enkele verbeteringen. Zo rijden de lijnen 16, 24 en 26 tussen de spitsen om de 12 in plaats van om de 15 minuten en rijden de lijnen 1, 2 en 5 van donderdag- t/m zaterdagavond om de 10 minuten in plaats van om de 12 minuten.

Op zaterdag rijden de buslijnen 18, 21, 22, 32, 33 en 42/43 om de 10 in plaats van om de 12 minuten waarmee deze dienstregeling gelijk is aan de zaterdagse winterdienst.

Infrastructuur

Op vrijdag 27 juni werden de perrons van de metrostations Gein, Venserpolder en Verrijn Stuartweg weer vrijgegeven. Wat wel opvalt is dat de stations nog niet zijn geschilderd en dat het meubilair (abri's, vertrekstaten, klokken, bankjes e.d.) nog allemaal ontbreken. De vloeren van de stations bestaan nu uit een aaneengesloten mastieklag waarop lijnen voor blinden en slechtzienden zijn aangebracht en de planfons bestaan nu uit kunststof. Ook zijn de roltrappen die tijdens de werkzaamheden waren afgeschot op 27 juni weer in gebruik genomen.

Op station Bijlmer Arena werd afgelopen maand nieuw meubilair neergezet. Er verschenen een nieuwe glazen abri afgezet met witte randen en nieuwe bankjes van metaal met een witte opbouw voorzien van reclame.

Nieuwe commissaris

NS-baas Aad Veenman wordt per 1 januari 2009 (wanneer hij terugtreedt bij NS) commissaris in de Commissie van Toezicht bij GVB. Deze commissie is door de gemeente Amsterdam, de eigenaar van GVB, ingesteld om toezicht te houden op GVB.

Materieel

Blokkendozen

De 791 reed op 26 juni voor het laatst in dienst in zijn voetbaluiterlijk en ging 's avonds naar Diemen. De wagen was voorzien van drie luchtverspreiders die een graslucht in de tram brachten (rook echter meer naar wc-eend). De wagen reed vanuit de Lekstraat vrijwel dagelijks op een andere lijn. Op vrijdag 27 juni werd de wagen ontstickerd en op 28 juni reed de wagen weer in zijn wit/blauwe uiterlijk op lijn 9. De 816 werd in Lek voorzien van een aangepast front. De wagen kreeg LED-verlichting en heeft nu een witte voorzij-

de. Tevens kreeg de wagen een kleiner wagennummer voorop (zoals bv. de 783 e.a.).

De 792 kwam met fikse schade aan de achterzijde in de Lekstraat buiten dienst te staan.

Lagevloerwagens

Van de 12G-wagens rijden er dagelijks 20 tot 22 in dienst. Aanvulling vindt momenteel plaats met Combino's en 11G-wagens. Na herstel van zijn defect kwamen de 822, 828 en 911 weer in dienst.

Combino's

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2096, 2118, 2126, 2128.

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor een tweede aanpassing: 2140, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149.

De 2203 keerde terug uit de Siemensvestiging te Düsseldorf na herstel van de schade.

De 2083 kwam na herstel van zijn schade (bij Siemens in Düsseldorf) op 24 juni weer in dienst op lijn 3.

De 2125 is vrijdag 20-06-2008 naar HWR gebracht voor herstel na de forse aanrijding op de Bos en Lommerweg en Admiraal de Ruijterweg.

Remiseverdeling

Havenstraat: 780-782, 796-798, 802-804, 806-811, 813, 815; 817-841; 901-920; 2001-2064; 2201-2204.

Lekstraat: 783-795, 799-801, 805, 812, 816; 2065-2130, 2141-2151.

Zeeburg: 2131-2140.

Metro/Sneltram

In de werkplaats staat de 100 voor de metamorfose. In de oude kleur rijden nu alleen nog de CAF-stellen 104 en 106.

In de komende zomerdienst moeten de BN-stellen worden voorzien van nieuwe deuren en wil men tevens uitgebreid onderhoud plegen aan een aantal Zilvermeeuwen, die nog een aantal jaren moe­tern blijven rijden door de latere levering van nieuw metromaterieel. BN-stel 60 werd in de HWR als eerste stel in behandeling genomen voor het vernieuwen van de deuren.

Museumtramlijn

Van 2 juli t/m 27 augustus rijdt de Museumtramlijn ook op woensdagen. De ritten vertrekken vanaf het Haarlemmermeerstation om 11.00, 13.00 en 15.00 uur. Op het trajectgedeelte tussen de remise en de A10 is inmiddels naast de tramlijn een fiets- en voetpad verschenen. Alle bovenleidingmasten zijn hier vernieuwd.

I.v.m. noodzakelijk onderhoud rijden de Amsterdamse motorwagens 401 en 533 voorlopig niet. Ook de HTM 816 staat nog altijd buiten dienst. Wel kwam de Amsterdamse bijwagen 916 beschikbaar voor de dienst.

Vergeet u vooral niet een bezoek te brengen aan de boekwinkel in het Haarlemmermeerstation. Deze is geopend op zondag en ook op woensdag.

RANDSTADRAIL

Erasmuslijn

In verband met werkzaamheden aan de sporen tussen Centraal Station en Leuvehaven zal de Erasmuslijn van 28 juli t.m. 8 augustus worden ingekort tot het Wilhelminaplein. Tussen Wilhelminaplein en C.S. zal in die periode een pendeltramdienst worden ingesteld.

Van de nieuwe generatie metrostellen voor RandstadRail zijn er inmiddels al c.a. vier afgeleverd, die, volledig over de ruiten beplakt, opgesteld staan aan de 's Gravenweg.

RandstadRail 4025 op bezoek in Groningen

Op dinsdagavond 3 juni 2008 werd op De Werf RandstadRail 4025 opgeladen voor transport naar Groningen.

De 4025 stond al enige tijd buiten dienst vanwege schade welke de tram op 9 mei 2008 opliep op de Leyweg.

In Assen werd de 4025 op 4 juni 2008 geheel bestickerd als 'Regiotram'. In de loop van de avond vertrok het transport naar de Grote Markt in Groningen waar op donderdag 5 juni de laatste hand aan de bestickering werd gelegd. Aan het begin van de avond wordt de publieksmanifestatie 'Regiotram' in de Martinikerk geopend.

Op zaterdagavond 7 juni 2008 werd de 4025 weer opgeladen voor de terugreis. Op maandag 9 juni 2008 werd de bestickering in Assen weer verwijderd. In de loop van de avond vertrok het transport naar Den Haag alwaar de tram iets na middernacht arriveerde.

Voor achtergrond informatie over de 'Regiotram' verwijzen wij u naar www.regiotram.nl

D E N H A A G

Tramlijn 2 en de toekomst

Op 1 oktober aanstaande bestaat tramlijn 2 precies vijftwintig jaar. Tramlijn 2 is in de loop der jaren uitgegroeid tot een van de drukste tramlijnen van Den Haag. Langs de route zijn op dit moment diverse werkzaamheden en gebeurtenissen met een knipoog naar de toekomst. Ter hoogte van de Lisztstraat zijn de sporen vernieuwd en is de halte Burgemeester Hovylaan opnieuw aangelegd waarbij rekening is gehouden met breder materieel. Op dit moment is men ook bezig de uitstaphalte bij het eindpunt Kraaijenstein opnieuw aan te leggen waarbij de sporen iets verder van het perron liggen. Hoewel er officieel nog niets naar buiten is gebracht lijkt het erop dat er mogelijk iets gedaan gaat worden aan de overvolle trams waar deze lijn vaak mee te kampen heeft. De enige oplossing lijkt het inzetten van trams met een grotere capaciteit en dan is de link met RandstadRailachtige voertuigen snel gelegd. Niet geheel toevallig maakte een RandstadRail voertuig op maandagochtend 7 juli een korte proefrit naar Voorburg over het traject van lijn 2. De RandstadRail voertuigen mogen tot nu toe via lijn 2 tot en met de keerlus voor station Laan van NOI rijden. Naar aanleiding van een motie van de PvdA in de Leidschendam-Voorburg werd tijdens deze proefrit gekeken of een RandstadRail voertuig past in de huidige infrastructuur. Al gauw bleek dat het perron van de halte Mgr Van Steelaan te smal was voor het voertuig. Voordat het dus zover is moet er dus nog flink wat aangepast worden, maar de trend is wel gezet en er is nuttige informatie verkregen. Neem daarbij nog de wens om in geval van calamiteiten alternatieve routes te hebben. Al eerder hadden we het al over een verbinding in Loosduinen tussen het Arnold Spoelplein en de sporen van tramlijn 2. Of die er ooit komt durven we niet te voorspellen maar het zal ongetwijfeld het huidige RandstadRail netwerk een stuk flexibeler maken.

Zomerdienst 2008

Vanaf zaterdag 12 juli is bij HTM de zomerdienst van kracht. In tegenstelling tot vorig jaar moet ook lijn 2 er dit jaar weer aan geloven. Tramlijn 2 is een drukke lijn en de ervaring leert dat minder trams automatisch leidt tot overvolle trams.

In voorgaande jaren leidde dit regelmatig tot Japanse tafereelen. De avondspits moet het doen met een 10-minuten frequentie en dat is erg laag voor deze lijn. De zomerdienst bij de HTM duurt dit jaar tot en met zondag 31 augustus.

Werkzaamheden Centraal Station

In de periode zondag 15 juni 2008 tot en met woensdag 18 juni 2008 vonden er voor de derde keer werkzaamheden plaats rond het Centraal Station. Vanaf 22:00 uur reden er geen trams meer door de tramtunnel en over het tramviaduct. De tramlijnen 2 en 6 reden vanaf de Brouwersgracht een rondje door het centrum en eindigden bij het Centraal Station. De Haagse delen van de RandstadRaillijnen 3 en 4 werden aan elkaar gekoppeld en reden tussen De Uithof en Loosduinen. Dankzij de calamiteitenboog bij de halte Oostinje konden aan de Leidschendamse kan de lijnen 2 en 6 aan elkaar gekoppeld worden zodat er een soort ringlijn ontstond. De RandstadRaillijnen 3 en 4 vanuit Zoetermeer maakten kop bij de Laan van NOI. De niet bereden tramtrajecten werden zoals gebruikelijk overgenomen door pendelbussen. Uiteindelijk werd op zondag 29 juni 2008 de lichtseinbeveiliging op Centraal Station (hoog) in gebruik genomen. Hoewel de twee buitenste sporen A en D zijn nog niet in gebruik zijn genomen kunnen we constateren dat alles langzaam maar zeker goed gaat komen. Dit mag ook blijken uit het feit dat sinds kort de displays op het Centraal Station (hoog) niet meer alleen de aankomsttijden van de Randstad-Raillijnen 3 en 4 weergeven maar ook van de stadstramlijnen 2 en 6.

Veiligheidsproef

Op maandag 23 juni 2008 werd een aantal voetgangers-oversteekplaatsen in Leidschendam-Voorburg bij wijze van proef voorzien van een felle gele kleur. Verkeerswethouder Beimers van de gemeente Leidschendam-Voorburg gaf hiermee het startsein voor een onderzoek naar het veiliger oversteken van de trambaan door trambestuurders en voetgangers. In totaal werden ruim tien oversteken in Leidschendam van een gele kleur voorzien. Als de proef slaagt gaat de gemeente Leidschendam-Voorburg de resterende oversteekplaatsen ook geel maken. Mogelijk kan de gele markering ook elders in de regio navolging krijgen

Veteranendag 2008

Op zaterdag 28 juni werd in het centrum van Den Haag de jaarlijkse Veteranendag gehouden. Normaal gesproken is Veteranendag op 29 juni, maar dat viel dit jaar op een zondag. Tussen 11:00u en 16:30u werden voor een aantal tramlijnen omleidingen ingesteld. Lijn 1 werd in twee ringlijnen opgedeeld. Vanaf Delft Tanthof reed lijn 1 tot aan de Schedeldoekshaven. Vervolgens rechtsaf via de Schedeldoekshaven, Lekstraat en lijnroute lijn 17 richting Hollands Spoor en vandaar weer via de lijnroute naar Delft Tanthof. Aan de andere kant van het centrum pendelde een aantal trams tussen Scheveningen Noorderstrand en Plein 1813. Lijn 9 reed in beide richtingen om via de Schedeldoekshaven. Tijdens het defilé konden de trams tussen de diverse onderdelen oversteken. Lijn 15 reed komende vanaf Nootdorp tot aan het Rijswijkseplein. Vervolgens rechtsaf via de route van lijn 17, linksaf Schedeldoekshaven (hulphalte en overloop lijn 16 richting Wateringen) terug naar het Zieken. Lijn 16 reed komende vanaf Wateringen vanaf Station Hollands Spoor via de route van lijn 17 naar de Lekstraat. Vervolgens linksaf de Schedeldoekshaven op (hulphalte en overloop lijn 15 richting Nootdorp), terug naar het Zieken. Lijn 17 werd evenals lijn 1 in twee gedeelten gesplitst. Vanaf

Wateringse Veld reed lijn 17 vanaf de Lekstraat de Schedeldoekshaven op (hulphalte) en zo weer richting Hollands Spoor en Wateringen. Vanaf Statenkwartier reed lijn 17 tot aan het Kerkplein en maakte daar een rondje rond de kerk.

Parkpop 2008

Op zondag 29 juni werd in het Zuiderpark weer het jaarlijkse Parkpop festival gehouden. Net zoals vorig jaar werden er extra trams ingezet. De extra trams reden onder het lijnnummer 8 of 8K en hadden in de digitale richtingfilm "Parkpop" staan. De extra trams waren dit jaar 'genummerd' met opeenvolgende letters. De volgende 15 trams reden de extra diensten: 3110-A, 3136-B, 3121-C, 3127-D, 3108-E, 3147-F, 3145-G, 3116-H, 3143-I, 3128-J, 3048-K, 3073-L, 3069-M, 3114-N en de 3125-O. De trams reden vanaf peron E voor het Centraal Station via het Korte Voorhout en de Lange Vijverberg over de route van tramlijn 9 naar het Zuiderpark. Om gebruik te maken van deze trams moesten bezoekers een speciaal Parkpop kaartje aanschaffen. De trams reden non stop naar het Zuiderpark. Van station Hollands Spoor kon men gebruik maken van een speciale busdienst.

Omleidingen vanwege EK voetbal

Op dinsdagavond 10 juni werden de lijnen 16 en 17 na de afloop van de voetbalwedstrijd Nederland - Italië vanwege ongeregelde heden bij het Jonckbloetplein aan het einde van de avond enige tijd omgeleid. Tussen het station Hollands Spoor en Wateringen werd gereden via de lijnen 9 en 16. Op vrijdag 13 juni mochten er op last van de politie na de afloop van de voetbalwedstrijd Nederland - Frankrijk geen trams door Laakkwartier rijden. Lijn 1 werd tussen de Laakkade en de Broekslootkade in beide richtingen via lijn 10 omgeleid. De lijnen 16 en 17 reden in beide richtingen tussen het station Hollands Spoor en Wateringen om via de lijnen 9 en 16. Op zondag 15 juni werden na afloop van de voetbalwedstrijd Turkije - Tsjechië de lijnen 6, 11 en 12 enige tijd omgeleid. Lijn 6 reed in het centrum vanwege de werkzaamheden bij CS-hoog al een andere route en reed tussen de Brouwersgracht en de Apeldoornselaan in beide richtingen via de lijnen 4 en 2. Lijn 11 reed tussen de Statenlaan en station Hollands Spoor via de route van lijn 10 via de Oranjelaan naar station Hollands Spoor. Lijn 12 reed vanaf de Regentesselaan via de route van lijn 2 en het Buitenhof naar station Hollands Spoor.

Nieuws uit de werkplaats

Eind juni is de inbouw gestart van de digitale displays in de serie 3001-3044 en de 3096. Als eerste werden de 3001 en de 3003 voorzien. Op dit moment zijn er al veel trams uit de genoemde reeks mee voorzien. Voor fotografen wordt het dus steeds lastiger om de Haagse tram op foto vast te leggen. In juni werd er ook een update in het Visiotainment systeem doorgevoerd. Op tramlijn 2 signaleerde de redactie dat de halte Fahrenheitstraat in sommige trams nog steeds als overstaphalte werd genoemd voor de lijnen 3 en 12. Het lijkt erop dat dit nu inmiddels ook is aangepast. Als extra toont het Visiotainment systeem bij belangrijke haltes een extra overzichtelijker scherm met overstapgegevens op andere lijnen.

Aanrijdingen

De afgelopen weken heeft HTM te maken gehad met een flink aantal aanrijdingen. Op maandagmiddag 23 juni kreeg de 4019 op lijn 3 een aanrijding met een vrachtwagen. De

tram raakte daarbij aanzienlijk beschadigd en gaat voor reparatie mogelijk naar Duitsland. Op maandagmiddag 30 juni klapte de 3010 van lijn 10 ter hoogte van het Statenplein op een auto waarbij de 3010 met het eerste draaistel naast het spoor kwam te staan. Eerder die dag had de 4013 van lijn 4 op de Meppelweg ter hoogte van de Zichtenburglaan een flinke aanrijding met een auto. Op dinsdag 1 juli was het raak bij de halte Broeksloot, ter hoogte van de Broekslootkade. De 3147 van lijn 1 botste achterop de 3068 van lijn 15 welke stilstond bij de halte waarbij aan beide trams flinke schade ontstond. Bij dit ongeval vielen 14 licht gewonden.

Wist u dat....

- de frequentie van de RandstadRail lijnen 3 en 4 na de zomerdienst verhoogd wordt?
- dit mogelijk weer de terugkeer van lijn 3S betekent?
- de 4025 na zijn uitstapje naar Groningen ook de remise Lijsterbesstraat bezocht?
- alleen de 4006 ooit in deze remise is geweest?
- de sporen in de Hofwijckstraat nog niet volledig zijn terug gelegd?
- er bij het station in Delft een tijdelijke keerlus komt?
- Delft Tanthof anderhalf jaar lang de tram moet missen?
- dit allemaal te maken heeft met de bouw van de spoortunnel?
- de 4026 op dit moment nog steeds niet terug is uit Duitsland
- meer uitgebreid en geïllustreerd tramnieuws te lezen is op <http://www.haagstramnieuws.org/>

ROTTERDAM

Jaarverslag 2007

Blijkens een pers-publicatie over het jaarverslag van 2007 heeft de RET in dat jaar 2½ % meer reizigers vervoerd dan in 2006. De toename is vooral toe te schrijven aan de Tramplustijnen maar ook het nieuwe metrotraject naar Nesseland droeg daaraan bij. Verder bedroeg het bedrijfsresultaat ruim 10 miljoen Euro en is de doelstelling „meer openbaar vervoer voor minder geld” ruimschoots gehaald.

In de OV klant-barometer scoorde de RET het best van de vier grote steden: Bus en Randstadrail scoorden een 7,2, tram en metro bleven in waardering daar iets onder maar bleven stabiel. Toch is directeur Peters niet helemaal tevreden: het aantal reizigers moet nog verder omhoog om de teruggang van de afgelopen vijf jaar weer in te lopen. Dit gebeurt o.m. door vooral in kwaliteit te investeren, zoals de aanschaf van nieuw materieel, dat inmiddels is besteld. (75 metro/ Randstadrailstellen, 53 trams en 75 bussen). Het volledige jaarverslag is momenteel nog niet via internet beschikbaar.

Vervoerverbod

Op 3 juli werd voor het eerst een vervoerverbod voor het gehele RET gebied uitgevaardigd aan een 40 – jarige man in lijn 2 die een RET–conductor had mishandeld en vernielingen had aangericht. 8 weken lang (de maximum straf) mag hij geen gebruik maken van metro, tram en bus. Eerder zijn al lieden opgepakt die een vervoersverbod op lijn 2 kregen. Deze maatregelen werken duidelijk preventief, want er is door de RET een duidelijke afname van het aantal incidenten op lijn 2 geconstateerd. In het najaar vindt een evaluatie plaats.

Gratis vervoer

De proef met gratis vervoer voor 65 + ers is per 1 juli beëindigd: in het najaar wordt een en ander geëvalueerd maar de tendens is toch dat de doelstelling niet helemaal lijkt te zijn gehaald: in de praktijk bleken vooral die ouderen te reizen die voorheen ook al gebruik maakten van het OV.

Infrastructuur en exploitatie

M.i.v. 7 juli is de zomerdienst weer van kracht : dit betekent een forse verlaging van de frequentie op maandag t.m. vrijdag: op alle tramlijnen wordt dan i.p.v. om de 10” slechts om de 15” gereden tussen 7.00 en 19.00. Op alle overige tijden blijft de frequentie als tijdens de winterdienst. Bij de metro blijft nog wel een redelijke frequentie bestaan, zeker op de gedeelten C.S. - Slinge en Capelsebrug - Schiedam Centrum, waar nog een 5” dienst wordt gereden. De uitlopers hebben een 15” dienst . Randstadrail blijft volgens de winterdienst rijden. Overigens loopt de zomerdienst bij de metro van 5 juli t.m. 31 augustus.

Vanaf 7 juli rijdt lijn 8 weer door de Jonker Fransstraat nadat daar deels spoorvernieuwing plaats vond en een Tramplushalte! werd aangelegd bij de Noorderbrug. De vreemde kronkel aldaar is echter niet verwijderd ; wel werd de „bult” in de Jonker Fransstraat wat afgevlakt.

De slechte sporen bij station Noord, waar al geruime tijd een snelheidsbeperking van 5 resp. 15 km/h geldt, worden momenteel hersteld. Al lange tijd geldt ook een snelheidsbeperking in de boog vanaf St. Franciscus naar de Melanchthonweg van 15 km/h i.v.m. de slechte ligging van het spoor.

De aanleg van de nieuwe tramsporen in de Overschie-sestraat naar station Schiedam Centrum en vandaar naar de Burg. v. Haarenlaan, vordert goed.

De stadsregio wil binnen anderhalf jaar ruim 800 bus- en tramhaltes in de regio Rijnmond voorzien van z.g. „dynamische reisinformatie” zoals die op dit moment al voorkomen op de haltes van de Tramplus-lijnen en in Metrostations, en dan vooral op drukke haltes. Recent werden o.a. de haltes in de Van Oldenbarneveltstraat, Kruisplein, Kruiskade, Vasteland en Melanchthonweg hiervan voorzien. Ook wil men drukke O.V. knooppunten zoals Station Alexander, Schiedam centrum enz. voorzien van z.g. „rendisplays” , grote borden waarop reizigers in één oogopslag de vertrektijden van bus, trein, tram of metro kunnen zien. Verder overweegt men dergelijke borden ook bij veelbezochte locaties, zoals de hal van een ziekenhuis, op te hangen.

Over de Tramplustlijn, die over de Willemsbrug is geprojecteerd is nog het volgende te melden: de route zal voeren vanaf de nieuw te bouwen brug over de Koningshaven via de Oranjeboomstraat – Roentgenstraat en Rosestraat , dus over een traject waar ook vroeger trams van de RET en RTM hebben gereden! Wel is de omgeving aldaar drastisch veranderd, zeker de Rosestraat, die in vrijwel niets meer doet denken aan de RTM periode .

Op 8 juli was door een stroomstoring in de omgeving van de Coolsingel het tramverkeer daar van 7.30 tot 9.30 gestremd; er werd omgereden via de Mauritsweg.

Ridderkerklijn

Het gemeentebestuur van Ridderkerk heeft besloten de lijn volgens het oorspronkelijke voorkeustracé aan te leggen d.w.z. via de Rotterdamseweg en Koninginneweg naar het centrum. Over de precieze ligging van de tramlijn moeten nog besluiten genomen worden, zoals aan welke zijde van de Rotterdamseweg het tracé moet worden aangelegd enz.

De lijn zal naar verwachting vier haltes krijgen. Er moeten vijf voetbalvelden, drie korfbalvelden twee kerken en een school wijken voor de aanleg. Tegenstanders van de tramlijn, verenigd in het „Actiecomité Stop Trampus”, zal zich tot het uiterste blijven verzetten tegen de komst van de lijn, wat ongetwijfeld tot (weer) nieuwe vertraging zal lijden. Als het aan de wethouder van openbaar vervoer van Ridderkerk ligt zou in 2011 met de aanleg kunnen worden begonnen. Overigens is de verdere doortrekking van de lijn door heel Ridderkerk met als eindpunt het P+R terrein Oudelande nog niet geheel van de baan: een stedenbouw- en verkeerskundige studie moet volgend jaar duidelijkheid geven of een verlenging haalbaar is. Zoals bekend is de Stadsregio een warm voorstander van doortrekking. Wanneer doortrekking mogelijk blijkt zal de gemeenteraad zich er opnieuw over moeten beraden. Pikant detail is dat in het verleden, toen het nieuwe centrum van Ridderkerk nog moest worden ingericht, men een vurig pleitbezorger van de aanleg van de tramlijn was maar dat men naderhand geen ruimte hiervoor heeft gereserveerd door dat vernieuwde centrum, zodat het doortrekken via een andere route problematisch is geworden.

Trammaterieel

Hierover valt niet veel te melden; tijdens de zomerdienst zijn de 800-en in principe niet nodig en ook zou men met minder 700-en toekunnen. Daarentegen zullen de tramplustijnen en ook lijn 2 vrijwel geheel met Citadissen kunnen worden bediend. Desondanks werd op 7 juli toch nog de 848 op lijn 7 waargenomen en rijden er op lijn 2 nog 700-en. In de C.Wpl. is m.r. 749 voor omschilderen in de nieuwe kleuren terwijl daarvoor nog een onbekende 700 in de C.Wpl. is, mogelijk de 750.

Reclames: m.r. 726 verloor weer de reclame voor „Tic Tac” terwijl m.r. 2059 voorzien werd van reclame voor „Fortis/Feijenoord”

MAASTRICHT

Tramverbinding tussen Maastricht en Hasselt (B)

Tussen Maastricht en het Belgische Hasselt gaat een tram rijden. Minister van Verkeer Camiel Eurlings (CDA) en zijn Vlaamse collega tekenen hiertoe op 23 juni jl. een overeenkomst.

De tram moet medio 2012 in gebruik worden genomen, zegt een woordvoerder van de provincie Limburg. De tram moet op een bestaande spoorlijn gaan rijden.

"Die wordt op dit moment opgeknapt, zodat straks de tram erop kan rijden." Over de financiën zijn de partijen het volgens de woordvoerder al eens.

De provincie, de gemeente Maastricht, de Nederlandse en de Belgische overheid steken een onbekend bedrag in het project. De keuze voor een vervoersbedrijf staat nog niet vast.

Stadsregio Arnhem - Nijmegen

Tramlijn naar Huissen onderzocht

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen is een onderzoek begonnen naar de mogelijkheid een snelle tramlijn aan te leggen van Nijmegen via Bemmelen en Huissen naar Arnhem.

Er liggen al plannen van de gemeente Nijmegen voor een tram van Heijendaal naar de ovatonde bij Ressen. Die lijn

moet in de toekomst de bus De Waalsprinter vervangen. De Stadsregio wil daar bij aansluiten.

Lingewaard is een groot voorstander van de aanleg van een tramlijn die Bemmelen en Huissen met Arnhem en Nijmegen verbindt. "Het moet een moderne, snelle tram worden. Zo één als er ook in Lille rijdt", zegt Lingewaards burgemeester Harry de Vries.

Voordeel van een tram boven een buslijn is, volgens De Vries, dat een tram vrij spoor heeft. "Binnen een paar minuten reis je van het ene naar het andere dorp. Kijk maar naar de tram tussen Utrecht en Houten. Die is razendsnel."

Bovendien bestaat het vermoeden dat een snelle tramverbinding mensen wel uit hun auto trekt, in tegenstelling tot de bus. De tram laten rijden op het huidige treinspoor tussen Arnhem en Nijmegen kan niet, omdat dat vol is. "We hopen wel dat er een aftakking van de tramlijn naar Elst komt", zegt De Vries.

De stadsregio onderzoekt ook wat de kosten zijn. Nijmegen heeft al uitgerekend dat aanleg van de tramlijn tot Bemmelen minstens 72 miljoen euro kost. "Eind oktober presenteert de stadsregio de onderzoeksresultaten aan de Lingewaardse gemeenteraad. Dan beslissen we hoe we verder gaan", zegt De Vries. Hij verwacht dat een lobby richting Den Haag wordt opgezet voor een financiële bijdrage.

(Bron: De Gelderlander)

BUSNIEUWS NEDERLAND

Fabrikanten

De eerste Citea's (CLF 120-250) zijn verkocht aan Connexion. Het bedrijf schaft tien wagens aan als proefserie. De bussen zullen op diverse stadsdiensten worden ingezet. Samen met de reeds geplaatste order van 355 Ambassadors is dit met 70-75 miljoen euro de grootste order voor VDL Bus & Coach ooit.

Verlaging leeftijd rijbewijs D

Vanwege het grote tekort aan buschauffeurs heeft het Ministerie van Verkeer & Waterstaat besloten tot het houden van een proef waarbij de leeftijd waarop personen een busrijbewijs kunnen behalen, te verlagen tot 18 jaar. Hierdoor wordt het mogelijk om personen vanaf het MBO direct te laten kiezen voor het beroep van buschauffeur.

Volgens een EU-richtlijn is dit mogelijk, wel moet de Wegenverkeerswet worden aangepast. De proef duurt maximaal zes jaar en gaat waarschijnlijk deze zomer in.

Arriva

Dordrecht wil de komende twee jaar een proef houden met gratis openbaar vervoer. Dat heeft de Dordtse gemeenteraad dinsdagavond besloten. De Raad wilde al langer dat er een proef met gratis OV zou komen. Burgemeester en wethouders van Dordrecht hielden de proef echter lange tijd tegen. Via een motie van de Raad is verkeerswethouder Van den Oever nu alsnog gedwongen om na deze zomer met uitgewerkte voorstellen te komen. Alleen zijn eigen partij, de VVD, stemde tegen. De partij Beter Voor Dordt heeft bevestigd dat alle stadsbussen gratis kunnen rijden voor een bedrag twee miljoen euro per jaar.

De aardgasproefbus 561 wordt slechts af en toe ingezet op de lijndienst, omdat deze wagen veel wordt gebruikt bij presentaties en tentoonstellingen.

De gelede 7657 (ex GADO) is nu van een boerderij in Blijham.

Connexxion

De 4002 wordt nu regelmatig ingezet in Amstelland-Meerlanden. De bus is een ruilbus van MAN en wordt gebruikt als andere wagens schade e.d. hebben. De 3813, een afwijkende demobus, blijft voorsnog bij Connexxion. De nieuwe geel-grijze Ambassadors voor de concessie BRU Utrecht staan al in grote getale op het achterterrein van VDL in Heerenveen. De bussen worden vermoedelijk genummerd in de series 3159-3257 en 3258-3289 (spitsbussen). De bussen hebben donkergrijze banken met gele stangen. Er zijn 10 Citea's aangeschaft. Deze zullen op de diverse stadsdiensten van Connexxion worden ingezet. Alle in Friesland verblijvende 2900-en (Integro's) worden blauw gestickerd in de Q-liner kleuren.

De 7175 heeft op 25 juni brandschade opgelopen op de N205 bij Haarlem. Een nog onbekende Zuidtangent-Citro botste op 9 juli tegen een Belgische personenauto te Schiphol. 5 personen moesten naar het ziekenhuis. Een groot aantal wagens staat opgelegd, gedeeltelijk vanwege de zomerdienstregeling, andere voor afvoer. De 2263, 2265 en 8171 staan in Almelo in zomeropleg, de 2297, 2441 en 2595 staan in Enschede stil. In juli werden de 9046, 9047, 9049 en 9061 gespot in de haven van Lübeck voor verdere export. De 9041 staat te koop op de Estische website van Baltic Bus Group. Hier staan ook de Connexxion Tours 507 en 829 op.

De nieuwe buurtbus door de gemeente Renkum gaat van start op maandag 15 december, het moment dat ook de nieuwe dienstregeling van Connexxion in werking treedt. Dat heeft de buurtbuscommissie Veluwezoom West bekendgemaakt. De bus gaat tien tot elf diensten per dag draaien. Waarschijnlijk rijdt de bus alleen doordeweeks. De exacte dienstregeling wordt in september bekendgemaakt.

Het einde van de buurtbus in Heiloo dreigt. De provincie heeft namelijk Connexxion de aanbesteding gegund van twee nieuwe buslijnen (121 en 123) door Akersloot en Heiloo en door Castricum, Bakkum, Egmond-Binnen en Heiloo. Het besluit heeft de Buurtbus Heiloo teleurgesteld. Door de gunning aan Connexxion ontstaat er een overlap met de route die de buurtbus volgt en dat mag niet. Het college van Heiloo kiest voor Connexxion omdat die bussen veel frequenter en langer zullen rijden en comfortabeler zijn.

Van 2 januari tot 1 juli reden op de spitslijnen 276, 296 en 299 reizigers tussen Utrecht en Amersfoort/Leusden tijdelijk voor de helft van de prijs. Deze actie met de goedkope "Spitser" is een succes, zo blijkt uit onderzoek naar deze tariefactie die de provincie Utrecht heeft uitgevoerd in samenwerking met SVN/Connexxion en de gemeenten Amersfoort en Leusden. Het gebruik van de bus is met maar liefst 32% toegenomen.

De keuze voor een prijzenstunt viel op deze "Spitser" om daarmee het openbaar vervoer te promoten. In de spits rijden deze bussen op de rijksweg A28, waar het autoverkeer regelmatig last ondervindt van files. De bus is onder deze omstandigheden een goed alternatief voor de auto. Minimaal 15% méér reizigers in de bus was de ambitie en deze doelstelling is ruimschoots gehaald. Het aantal reizigers dat dagelijks gebruik maakt van deze drie buslijnen tussen Utrecht/De Uithof en Amersfoort/Leusden nam fors toe van gemiddeld 579 (voorjaar 2007) naar 763 passagiers. Vooral tijdens de middagspits was de "Spitser" bijzonder in trek. Bijna een kwart van de groei in de spitsbussen komt van nieuwe reizigers. Opvallend is dat het belangrijkste punt van de "Spitser" voor deze groep niet op de eerste plaats het goedkope kaartje of busabonnement is. De meeste nieuwe reizigers kiezen voor deze spitsbussen, vanwege de snelheid waarmee zij naar hun plek van bestemming worden vervoerd. De "Spitser" blijkt vooral in trek bij inwoners

van Amersfoort en Leusden, die werken in De Uithof en kantoorterrein Rijnsweerd en tijdens de ochtendspits snel daar willen aankomen. Het merendeel van de reizigers in de bussen (69%) is zeer positief over deze actie. Vanaf december krijgt het spitsvervoer in Utrecht een andere opzet, waarbij ook volledig nieuw lagevloermaterieel zal worden ingezet.

E&R Opleidingen

Deze rijinstructeur uit Nieuwegein heeft een nieuwe bus, de ex-Connexxion 2178. Bij dit bedrijf rijden ook al de oude lijnbussen 1148, 1151, 1289, 2177 en 2182.

GVB

Gedurende de zomervakantieperiode is de metrotunnel tussen het Centraal Station en het Amstelstation buiten gebruik wegens een grootschalige renovatie. Reizigers tussen Centraal en Amstel kunnen reizen met de trein, naar Station Zuid met tramlijn 5. Op het traject CS-Waterlooplein-Weesperplein-Wibautstraat-Amstel rijdt buslijn 59. Op deze lijn rijden gedeeltelijk ingehuurde Poolse buschauffeurs; zij rijden allen in de gelede Berkhof's 559-585.

Door deze extra buslijn is er een tekort aan gelede bussen. Daarom wordt lijn 18 tijdelijk met standaardbussen gereden. Volgens nog onbevestigde berichten wil men nog 10 extra gelede Citro's aanschaffen.

De 189, 192 en 194 zijn aan de achterzijde voorzien van een nieuwe oranje matrixaanduiding. Hiermee reed onder andere de 173 al rond.

De laatste hogevloer gelede, waarover in de vorige editie werd vermeld dat ze waren afgevoerd, zijn gedeeltelijk geëxporteerd (546) naar waarschijnlijk Bulgarije. De 550-552 zijn gesloopt bij Onno van der Stadt in Zaandam, de andere in Eibergen bij sloperij Heinhuis. De 577 staat nog steeds met schade in Garage West. De wagen botste 18 juni als lijn 21 tegen Combino 2125 op de Bos en Lommerweg. De GVB 1212 staat bij Belgianbussales in Tildonk (België).

GVU

In juni was bij het GVU een dubbelgelede hybride bus van het Zwitserse Hess op bezoek. Deze Lightram met kenteken SO-123131 en chassisnummer TH922FL4374512001 heeft enkele ritten gereden op lijn 11 en 12. Na een aantal dagen ging de bus naar het Twentse Enschede.

Op een terrein in Joure-Noord stonden op 16 juni de 539, 542, 543, 544, 545, 547, 551, 552, 556, 561, 567, 571, 573 en 574 in opslag bij APtrading. CSA-2 15 stond een straat verderop bij de brandweer als oefenobject. De 43 staat bij sloperij Huizenga in Kootstertille (Achtkarspelen). De wagen is ontdaan van interieur en slooprijp.

De Citro's zijn alweer vertrokken uit de Domstad met onbekende bestemming.

Hermes

De Eindhovense proef met gratis busvervoer voor kinderen onder de twaalf en ouderen vanaf 65 jaar is een succes. De resultaten van de eindevaluatie zijn nog rooskleuriger dan die van de eerste tellingen en enquêtes, eind vorig jaar.

Het aantal ouderen dat de bus neemt, is met 79 procent gestegen. De categorie kinderen laat een stijging zien van 38 procent. Vier op de vijf Eindhovense ouderen reist met de bus, tegen twee op de drie begin vorig jaar. Gemiddeld nemen ouderen nu twee keer per week de bus; een verdubbeling ten opzichte van vóór de proef.

Een derde van de ouders van de kinderen in de doelgroep én de ouderen zegt bovendien dat zij de auto vaker laten staan. Dat scheelt gemiddeld zo'n vierhonderd autoritten per

dag. Wel heeft het toegenomen busgebruik een afname van het aantal fietskilometers tot gevolg gehad.

Verantwoordelijk wethouder Erik van Merrienboer zei gisteren 'heel tevreden' te zijn met de cijfers. "Het autogebruik is verminderd en er wordt beter gebruik gemaakt van de voorzieningen. Het aantal reizigers is fors toegenomen. Wat capaciteit betreft, heeft dat nauwelijks problemen opgeleverd. Op een enkele bus na heeft Hermes geen extra materieel hoeven inzetten." Behalve dat de bussen beter gevuld zijn en er minder autokilometers worden gemaakt, waardoor ook parkeerruimte vrijkomt, wordt ook op sociaal terrein winst geboekt. "De mobiliteit van ouderen is toegenomen. Bovendien zijn meer kinderen vertrouwd geraakt met het openbaar vervoer", aldus Van Merrienboer.

Het college van B en W wil de proef, die de gemeente jaarlijks vijfhonderdduizend euro kost en eind dit jaar afloopt, voortzetten. In de Voorjaarsnota is hier al geld voor gereserveerd. De gemeenteraad krijgt in september een voorstel voorgelegd.

Voor de stadsdienst Eindhoven worden geen 40 maar 67 bussen type MAN Lion's City aangeschaft.

HTM

In 2009 vervangt HTM haar busvloot geleidelijk door voertuigen die op aardgas rijden. Om deze schone manier van vervoer mogelijk te maken bouwt landelijk netbeheerder Gas Transport Services – een dochteronderneming van Gasunie – in opdracht van HTM een aardgaspompstation. Dit pompstation krijgt als eerste in Nederland een rechtstreekse aansluiting op het hogedruktransportsysteem van Gasunie.

Door gebruik te maken van de hoge druk in het systeem van Gasunie kan HTM op een zeer efficiënte en energiebesparende manier aardgas tanken voor nog 135 aan te schaffen bussen. De investering voor dit omvangrijke snelvuilstation is in verhouding gering omdat de leiding waarop wordt aangesloten op 150 meter afstand van de busvestiging ligt. Hierdoor voldoet een korte toevoerleiding, die deels over het HTM-terrein loopt.

De nieuwe aansluiting maakt op termijn de overgang naar rijden op groen gas mogelijk, waarmee het Haagse busvervoer nog verder verduurzaamt. Daarnaast is de aansluiting op de aardgasinfrastructuur voor HTM economisch interessant. Deze investering in duurzaamheid leverde een voorkeurspositie op in de concessieverlening.

Gasunie stimuleert rijden op aardgas en schone energietoepassingen door haar kennis en expertise op dit terrein in te zetten voor klanten. Het bedrijf ziet verduurzaming van haar activiteiten niet alleen als een maatschappelijke verantwoordelijkheid, maar ook als een bedrijfseconomisch interessante ontwikkeling. Gasunie zal, mede op basis van de ervaringen die hiermee worden opgedaan, onderzoeken of dit concept van rechtstreekse aansluiting voor aardgaspompstations ook elders gerealiseerd kan worden.

Novio

De 702 staat bij APtrading in Joure.

Qbuzz

Het nieuwe busbedrijf Qbuzz gaat vanaf december van dit jaar het streekbusvervoer binnen de stadsregio Rotterdam verzorgen. Qbuzz schreef zich als enige in op de Europese aanbesteding van het busvervoer. De stadsregio besloot daarom woensdag de vergunning aan Qbuzz te verlenen. Qbuzz gaat rijden in Barendrecht, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Maassluis en Ridderkerk en gaat volgens de

stadsregio meer busritten aanbieden. Het personeel van de huidige vervoerder Connexxion gaat over naar Qbuzz. Andere vervoerders hebben de stadsregio laten weten af te zien van de inschrijving op de concessie. De belangrijkste redenen waren de financiële risico's door de invoering van de OV-chipkaart, stijging van de brandstofprijzen en de korte looptijd (drie jaar) van de concessie.

Eerder werd al bekend dat Qbuzz vanaf december ook gaat rijden in Oost-Friesland. Ook hier had het bedrijf zich als enige ingeschreven voor de concessie.

RET

Vervoerder RET behoudt de concessie van het stadsvervoer in Rotterdam en laat vanaf december van dit jaar meer voertuigen vaker rijden.

De bussen zullen zeker drie jaar lang zorgen voor een betere bereikbaarheid van werkplekken, scholen, ziekenhuizen, ouderenvoorzieningen en Rotterdam Airport.

Deze plannen volgen uit de aanbesteding van het busvervoer, waarmee de regio van de Stadsregio Rotterdam heeft ingestemd. De Stadsregio (alle regiogemeenten in het Rijnmondgebied) neemt de aandelen RET over van de gemeente Rotterdam. Dat is nodig om aan de Europese spelregels van concessieverlening te kunnen voldoen.

Met de 74 nieuwe bussen die worden aangeschaft, hoopt RET tien procent meer reizigers te vervoeren. Op dit moment maken in de regio dagelijks 100.000 mensen gebruik van de bus.

Op 11 juli botste de 232 op de Kreekhuisenlaan tegen een vrachtwagen. Twee personen, waaronder de buschauffeur, zijn overgebracht naar het ziekenhuis. Zowel de bus als vrachtauto hebben aanzienlijke schade opgelopen. Bij de bus is onder meer een groot aantal ruiten gesneuveld. Sinds maandag 7 juli rijdt de nieuwe RET buslijn 63/64. De route van deze buslijn voert door de Rotterdamse wijken Zuidwijk, Pendrecht, Charlois en Carnisse. De lijn zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen deze wijken en voert onder andere langs het Zuiderziekenhuis, verzorgingshuizen en de Zuiderbegraafplaats.

Sinds mei 2005 rijdt buslijn 77 niet meer, de TramPluslijn naar Carnisselande maakte de oude lijn 77 overbodig. In praktijk is gebleken dat het opheffen van deze lijn tot veel rumoer onder de bewoners en winkeliers van deze wijken heeft geleid. Initiatieven van het actiecomité en de politieke partijen in deelgemeente Charlois hebben uiteindelijk geresulteerd in een nieuwe buslijn, die de RET - in opdracht van de stadsregio Rotterdam - nu rijdt. De bewoners en winkeliers in de deelgemeente Charlois zien daarmee 'de navelstreng van Zuid' weer terugkeren.

Sabeh Tours

In dienst gekomen bij Sabeh zijn per juni de ex-Hermes 9021 en 9037. Deze gelede B93-en deden hiervoor dienst bij Hermes op de stadsdienst Eindhoven en daarvoor bij Connexxion in Almere.

Spitax

Deze busondernemer uit Holten heeft een nieuwe bus, de ex-BBA 471 (Eso 4685). Bij dit bedrijf rijden ook al de oude lijnbussen Arriva 4126, 4301 en BBA 457 (Eso 4516).

Stadsvervoer Nederland

De Ambassadors van SVN worden vergoed en voorzien van Connexxion-stickers. Onder andere de 5105, 5109, 5122, 5124 zijn al in het groen gezien.

Taxi Centrale Renesse

TCR zet op lijn 802 (Middelharnis-Renesse) haar twee cabrio-MB200 bussen in. Dit zijn de 40 en 46, respectievelijk ex ZWN 8589 en NZH 6674. De 40 heeft de kleuren van Arriva gekregen, waarmee dit de enige MB200 in die kleurstelling is. De buslijn wordt gereden onder de naam "Goereebus" en rijdt in de zomerperiode elke dag 6 keer over het traject dat een omloop van 4 uur heeft.

Veolia Transport

Ze zijn al een tijdje in dienst, maar de gelede Volvo 7700-en series 5811-5827 en 5828-5858 hebben de volgende kentekens:

5811	BT-NF-21, 5812	BT-NF-22, 5813	BT-NF-23
5814	BT-NF-26, 5815	BT-NF-28, 5816	BT-NF-29
5817	BT-NF-30, 5818	BT-NF-31, 5819	BT-NF-59
5820	BT-NF-60, 5821	BT-NF-61, 5822	BT-NF-64
5823	BT-NF-65, 5824	BT-NF-66, 5825	BT-NF-68
5826	BT-NF-69, 5827	BT-NF-19, 5828	BT-LG-85
5829	BT-LG-87, 5830	BT-LG-90, 5831	BT-LG-92
5832	BT-LG-95, 5833	BT-LG-98, 5834	BT-ND-61
5835	BT-ND-62, 5836	BT-ND-63, 5837	BT-ND-65
5838	BT-ND-66, 5839	BT-ND-67, 5840	BT-ND-68
5841	BT-ND-72, 5842	BT-ND-73, 5843	BT-ND-74
5844	BT-ND-78, 5845	BT-ND-79, 5846	BT-ND-80
5847	BT-ND-82, 5848	BT-ND-83, 5849	BT-ND-84,
5850	BT-ND-85, 5851	BT-ND-89, 5852	BT-ND-92
5853	BT-ND-95, 5854	BT-ND-98, 5855	BT-NF-03
5856	BT-NF-04, 5857	BT-NF-05, 5858	BT-ND-60

Ouderen in Heerlen voelden zich vorig jaar wat minder eenzaam doordat ze gratis van de bus gebruik konden maken. Het experiment met gratis openbaar vervoer leidde er in de tweede helft van 2007 toe dat veel meer 65-plussers in Parkstad de bus pakten. Dat leidde er echter niet toe dat Veolia ineens capaciteitsproblemen kreeg. Na afloop van het experiment zakte het busgebruik van ouderen ook weer terug naar het oude niveau. Dat blijkt uit onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat het experiment heeft geëvalueerd. De proef vond plaats in vier gebieden in Nederland. Gratis busvervoer heeft een gunstig effect op ouderen, al is dat niet al te groot. Het aantal 65-plussers dat zich eenzaam voelt, daalde tijdens het experiment licht van 22 naar 20 procent. Ouderen gingen er wat vaker op uit: naar de kerk, verenigingen, restaurant, bioscoop, theater, winkelen, op bezoek bij familie of vrienden.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Agenda: zie berichten Potsdam, Augsburg, Frankfurt am Main, Keulen en Wuppertal BMB.

BELGIË

Brussel. Op 7.7.2008 vond een aantal wijzigingen plaats en nadert de reorganisatie van het lijnennet zijn uiteindelijke vorm. Zonder compleet te zijn noemen wij de terugkeer van lijn 3 op de route Noord – Churchill en lijn 23 op de route Heizel – Vanderkindere. Nieuw is lijn 51 van Heizel via Jzerplein – Zuid – Albertplein naar Stalle. Lijn 81 rijdt nu Montgomery – Zuid – Anderlecht – Marius Renard en de lijnen 55 (vanaf Bordet) en 56 (vanaf Schaarbeek) rijden nu tot het noordelijke eindpunt Rogier. De route van de nieuwe lijn 97 werd gewijzigd: Barreel St.Gillis – Vorst – Stalle – Ukkel, Dieweg (was Louisa – Stalle). Na 20.00 uur worden de

tramlijnen 3, 24, 56, 81 en 82 vervangen door vier avondlijnen 31, 32, 33, 83 met een aangepaste route.

DUITSLAND oost

Berlijn. Na de laatste opgave vertrokken eind maart en in april 2008 de motorrijtuigen 5101, 5103, 5186, 5207, 5214 en 5216 naar Szczecin.

Op 6.4.2008 kwam er een eind aan de inzet van het metro materieel type A3L67. Het stel 834/835 haalde als laatste uit de serie net zijn 40-jarig jubileum niet. Van het buiten dienst gestelde A3L67 materieel worden onderdelen gebruikt voor het opknappen van de serie A3L71.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Op 2.5.2008 kwam 24 jaar na de mededeling van de aanleg de nieuwe S-Bahn halte Julius Leber Brücke in dienst. Deze nieuwe halte (tot voor kort aangeduid als Kolonnenstrasse) ligt aan lijn S1 tussen de stations Yorckstrasse en Schöneberg. Ondanks een gunstige kosten/baten analyse lijken de deelstaten Berlijn en Brandenburg niet bereid om met geld over de brug te komen voor de heropening van de enkelspoor verbinding vanaf Spandau naar Falkensee. De aansluiting van Falkensee met een regionale spoorverbinding acht men voldoende.

Chemnitz. Op 30.3.2008 werd het lijnennet ingrijpend gewijzigd. Maximaal worden nog 25 diensten met Tatra materieel gereden.

Dessau. In de op 25.3.2008 ingegane dienstregeling verviel lijn 4. Het traject naar de Kreuzbergstrasse wordt bediend door elke tweede dienst van lijn 1. Op de twee tramlijnen 1 en 3 wordt nu een kwartierdienst uitgevoerd met op schooldagen enkele aanvullende busdiensten op lijn 3.

Dresden. Uit een optie werden bij Bombardier 11 lagevloer trams van het type CityFlex (Flexity Outlook) NGTD12DD besteld. De vijfdelige eenrichting trams met een lengte van 45 meter worden geleverd in de periode juli 2009 – mei 2010. Na aflevering beschikt men over 43 van deze trams en 40 stuks in een kortere uitvoering (30 meter, type NGTD8DD). Het is dan ook gedaan met de laatste Tatra trams.

Erfurt. Nog dit jaar wil men 10 lagevloertrams bestellen om de laatste KT4D trams te kunnen vervangen.

Gera. Met de aflevering van motorrijtuig 212 op 27.3.2008 is de deelserie 207 – 212 compleet. De motorrijtuigen 360 – 363 werden geschikt gemaakt om kont-aan-kont te kunnen worden gekoppeld. De KT4D motorrijtuigen 333, 334, 335, 336, 339 en 340 werden naar Lvov verstuurd.

Halle. Vanaf 31.3.2008 tot eind oktober 2008 is de Steinweg voor het verkeer en de tram afgesloten. Tussen de Franckplatz en de Rannischem Platz worden werken uitgevoerd om de nieuwe noord/zuid lijn aan te sluiten. Het gevolg is dat een groot aantal tramlijnen moet worden omgeleid en er vervangend busvervoer is.

Leipzig. Eind april 2008 vertrokken de Tatra motorrijtuigen 1898, 1907, 1909, 1911, 1912, 1919, 1920, 1929, 1970 en 1983 naar Almaty.

Nordhausen. Men heeft het plan om 2 tweerichting Combino's te bestellen; mogelijk gecombineerd met een bestelling van Erfurt.

Potsdam. Sinds 2001 verblijft hier het in 1996 door Siemens gebouwde Combino prototype. De tram werd destijds door de fabrikant aan de ViP geschonken. Het kreeg het nummer 400 en heeft sinds 1.7.2004 geen vergunning meer om dienst te doen. Op 16.4.2008 werd de tram overgebracht naar de Siemens fabriek in Krefeld om te worden aangepast aan zijn 16 Potsdamer soortgenoten. Daarvoor werden bij Heiterblick in Leipzig enkele wagens gedemonteerd. Na aanpassing en goedkeuring door het EBA (Eisenbahn Bundesamt) komt de tram in december 2008 in de personen dienst.

Voor het tweede jaar worden tot begin oktober 2008 TRAM-tours, rondritten, georganiseerd. Het eerste jaar met een Combino, nu wordt een historische gotha motorwagen ingezet. Er zijn verschillende themaritten.

Info: www.vip-potsdam.de

Schöneiche. Na motorrijtuig 47 (ex Heidelberg 237; in dienst sinds 30.4.2008) wordt nu gewerkt aan de ombouw van motorrijtuig 48 (ex Heidelberg 238).

DUITSLAND west

Augsburg. Sinds maart 2008 komen de eerste bij Siemens aangepaste Combino's weer in dienst. In totaal moeten 41 Combino's worden hersteld. Naar verwachting kunnen de GT4 stellen naar mate er Combino's terugkeren, volgend jaar aan de kant. Na een eerste bestelling van 10 CityFlex trams (Bombardier type Flexity Outlook) zijn uit een genomen optie op nog eens 20 van deze trams in april 2008 14 trams bijbesteld. Aansluitend op de levering van de eerste serie worden ze vanaf eind 2009 tot 2010 afgeleverd. Ze vervangen dan het GT8 en M8C materieel. Deze zomer worden elke eerste zaterdag van de maand rondritten gereden met een KSW motorwagen. Vertrek Königsplatz: 14, 15 en 16 uur.

Bielefeld. Gedurende de zomervakantie wordt de keerlus van lijn 2 in Milse vervangen door een tijdelijk kopeindpunt met hoge halteperons. Dit met het oog op een verlenging naar Milse Ost die men in 2010 hoopt te realiseren.

Bochum. Op 5.3.2008 leverde Stadler het eerste Variobahn motorrijtuig, nr. 501, van de serie 501 – 530 af. Zie ook de berichten in HOV/RN 592 en 593.

Bonn. De Stadtbahn motorrijtuigen B100S uit de jaren 1974, 1975, 1976 en 1977 worden gemoderniseerd. Oorspronkelijk waren deze zesassige motorrijtuigen bedoeld om 25 jaar dienst te doen maar door hun stevige constructie en goed onderhoud kon de levensduur tot 35 jaar worden verhoogd. De afgelopen twee jaar is onderzoek gedaan naar een tweede leven voor dit robuuste materieel. Motorrijtuig 7654, al jaren afgevoerd en oefenobject bij de brandweer, werd teruggehaald voor proefconstructies. Deze wagen zal nooit meer rijden maar 25 rijtuigen kunnen na ombouw nog voor een periode van 25 jaar mee. Het betreft de 7456, 7459, 7463, 7465, 7466, 7572 – 7578, 7651 – 7653, 7751 – 7760. De eerste twee cijfers van het rijtuignummer geven het bouwjaar aan. Met in het achterhoofd dat een nieuw tramrijtuig al gauw ± € 2½ miljoen kost, is de modernisering/ombouw begroot op € 0, 9 miljoen per wagen. Naast een technische update krijgen de Stadtbahn motorrijtuigen een nieuw interieur en front. Voor het werk werd de remise Beuel ingericht. In 2008 worden de motorrijtuigen 7456 en 7459 onder handen genomen, de rest in de periode 2009 – 2014.

Darmstadt. In april 2008 vertrokken de motorrijtuigen 7605, 7606, 7607, 8211 en 8212 per spoor naar Iasi.

Düsseldorf. In verband met de sanering van de NF8 en NF10 motorrijtuigen bij Siemens werden ook de GT8S motorrijtuigen 3054 en 3055 opnieuw in dienst gesteld.

De aanleg van de Wehrhahnlijn (tunneltraject) gaat gepaard met de nodige spooraanpassingen. Om ruimte te maken voor een boorschacht werd tussen de Jacobistrasse en de Kölner Strasse het tramspoor staduitwaarts in een slinger verlegd. De dienstsporen in de Oststrasse werden hier niet meer op aangesloten en per 18.4.2008 opgeheven. Hiermee raakt de tram een belangrijke uitwijk route kwijt en een historische. Al in 1876 reed de paardentram door de Oststrasse en vanaf 1900 de elektrische. Sinds 1924 is het nu stilgelegde traject zonder lijndienst en diende het 84 jaar als omleiding mogelijkheid. Nieuwe verbindingsspooren werden aangelegd vanuit de Kölner Strasse richting Wehrhahn en

bij de Jacobistrasse vanaf Am Wehrhahn naar de Tonhallenstrasse. Alle werkzaamheden veroorzaakten tal van omleidingen.

Essen. Bij EvoBus werden 16 Citaros O530II en 31 gelede Citaros O530GII bussen besteld ter vervanging van de oude spoorbussen. Ze worden bij de fabrikant van een spoorgeleiding voorzien. In april 2008 kwam een prototype gelede bus in dienst. Na een proefperiode van 6 maanden volgt de serie aflevering.

Frankfurt am Main. Per 15.6.2008 wordt 2 kilometer U-Bahn lijn meer geëxploiteerd zonder dat hiervoor rails moesten worden gelegd. Gedurende een proefperiode van een half jaar rijdt elke tweede dienst van lijn U4 vanaf het eindpunt Seckbacher Landstrasse door naar het keerpunt aan de Schäfflestrasse (U7). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de dienstsporen waaraan de remise Ost ligt.

Het trammuseum Schwanheim organiseert op 3.8.2008 een zomerfeest. Op 21.9.2008 is er een Tag der Verkehrsge-schichte.

Hamburg. In de coalitie besprekingen van een nieuw stadsbestuur werd afgesproken dat in de lopende collegeperiode Hamburg een lagevloer tramnet krijgt. Te beginnen met een 5 kilometer lange tramlijn Steilshoop – Borgweg in 2011/2012 worden verschillende lijn varianten genoemd met een totale lengte van rond de 40 tot 45 kilometer. Na de ophef van de tram in 1978 zijn er meer dan eens van dit soort plannen ontwikkeld en nooit uitgevoerd. Wij vrezen een herhaling, te meer daar op nog geen enkele wijze de financiering is uitgewerkt. De in HOV/RN 594 gepubliceerde plannen van de Hamburger Hochbahn lijken realistischer.

Hannover. De gemeente Sarstedt en de Landkreis Hildesheim hebben geld toegezegd voor het opknappen van de tramlijn waarvan de kosten de laatste maanden per week hoger leken te worden. Na het spelen van dit politieke spel is het tramverkeer naar Sarstedt tot 2027 zeker gesteld.

Heidelberg. Vanaf eind april t/m oktober 2008 rijden er op zon- en feestdagen drie doorgaande diensten als "RNV-Express" tussen Heidelberg, Bismarckplatz en Bad Dürkheim via Edingen. Ingezet wordt OEG materieel. Bij een rijtijd van 80 minuten wordt niet aan alle tussengelegen halten gestopt.

Karlsruhe. Op de enkelspoor lijn naar Ittersbach (lijn S11) komt er tussen Reichenbach en Langensteinbach een tweede spoor en een nieuwe halte. In december 2010 gaan de trams van lijn S 5 vanaf Würth doorrijden tot Germersheim. Voor het aanpassen wordt de huidige spoorlijn tussen juli 2010 en december 2010 gesloten. Zie ook het bericht in HOV/RN 589; jan. 2008.

Keulen. Het trammuseum Thielenbruch is dit seizoen elke tweede zondag van de maand geopend van 11 – 17 uur. Op 14.9.2008 (open monumentendag) is het museum langer en gratis open en zijn er extra activiteiten.

Ludwigshafen. Er zijn onvoldoende lagevloertrams om hiermee alle diensten uit te voeren. De oudjes draaien nog mee; dagelijks worden enkele diensten uitgevoerd met de nog dienstvaardige zesassers 124, 125, 152 en de achtassers 153 – 157, 159. Motorrijtuig 125 kreeg zelfs nog een revisiebeurt. Het kan afgelopen zijn als men besluit spitslijn 12 op te heffen.

Neurenberg. Na eerder in Berlijn werd ook in de dierentuin van Neurenberg een ijsbeer geboren. Het beestje met de naam Flocke zorgde voor een enorme toeloop. De frequentie op tramlijn 5 werd verhoogd en ook buslijn 65 werd versterkt. Langs deze lijn werden 1500 extra parkeerplaatsen ingericht.

Wuppertal. De WSW wil uit kostenoverweging de vernieuwing van de Schwebebahn stations Landgericht en Völklinger Strasse goedkoper uitvoeren, waarbij het historisch monumentale karakter verloren gaat. Dat heeft tot de nodige

protesten geleid. De 27 Schwebbahn motorrijtuigen uit 1972-1974 zijn aan vervanging toe. Men wil 30 nieuwe voertuigen aanbesteden.

Wuppertal-BMB. Bergische Museumsbahnen. Tot en met oktober 2008 wordt elke tweede en vierde zondag van de maand gereden.

FRANKRIJK

Bordeaux. Op 27.2.2008 werd lijn C aan beide einden verlengd. Vanaf Grand Parc via Ravezies naar Les Aubiers en vanaf Gare St.Jean naar Terres Neuves.

Huidig tramnet:

lijn A: Mérignac Centre – Cenon – Floirac Davremont met de zijtak Cenon – Lormont La Gardette.
 lijn B: Pessac Gare – Pessac centre – Pessac Bougnard – Quincones – Bassin à Flots (Claveau).
 lijn C: Les Aubiers – Quincones – Terres Neuves (Bègles).

GROOT BRITANNIË

Blackpool. Op 26.4.2008 reed de tram weer naar Fleetwood ondanks dat tijdens de stillegging in verband met werkzaamheden de koperdraad voor de bovenleiding was gestolen. Ook het gedeelte Star Gate – Cabin kwam weer in dienst.

Douglas. Isle of Man. Na een storm van protesten tegen het inkorten van de tramdienst (HOV/RN 592) rijdt de Manx Electric Railway dit seizoen toch tot Ramsey. Hierbij wordt tussen Laxey en Ramsey enkelspoor gereden, het andere spoor wordt vernieuwd. Ook volgend jaar geldt deze beperking, dan wordt het andere spoor vervangen.

Edinburgh. Een eerste gedeelte van het nieuwe trambedrijf (zie HOV/RN 589) komt in 2011 in dienst. Eerder was dat 2010.

INDUSTRIE

Pars Sumperk. Dit bedrijf werd overgenomen door Skoda. Zie hieronder.

Skoda Transportation. Het Tsjechische bedrijf Skoda Dopravni technika in Plzen nam Pars Sumperk over. Pars Sumperk, een vroegere werkplaats van de Tsjechische spoorwegen CSD, werd in 1993 geprivatiseerd. Het bouwde en moderniseerde dieseltreinen en trams.

Op 10.4.2008 werd door Skoda een nieuwe 100% lagevloertram gepresenteerd met de typenaam ForCity, type aanduiding 15T. De driedelige eenrichting tram met een lengte van 31,4 meter (breed: 2,46 m.) heeft 61 zit- en 239 staanplaatsen. Er worden 3 prototypen gebouwd waarvan er in september 2008 een op de Innotrans in Berlijn staat. Twee prototypen gaan naar Praag waar men zo enthousiast is (een serie van 60 14T Skoda trams is in aflevering) dat men van de 15T er maar liefst 250 besteld heeft. Deze worden geleverd tussen 2009 – 2017.

ITALIË

Cagliari. Op 17.3.2008 kwam de 6,8 kilometer lange tramlijn (950 mm) Monserrato – Piazza della Repubblica in dienst. Net als de tram in Sassari wordt het trambedrijf geëxploiteerd door de Ferrovie della Sardegna (FdS). In Monserrato is de remise op het FdS emplacement. Hier bevindt zich ook het FdS spoorwegmuseum. Men beschikt over 6 vijfdelige Skoda 06T lagevloer trams met de nummers CA 01 – CA 06. Dat lijkt wat veel materieel maar vanaf Monserrato wordt de lijn verlengd tot Settimo San Pietro. Men is bezig om de

smalspoorlijn hiervoor van bovenleiding te voorzien. Ook moet er vanaf Monserrato een nieuw traject worden aangelegd naar het ziekenhuis en zijn er plannen om de tramlijn vanaf de Piazza della Repubblica via het centrum door te trekken naar het staatsspoor station.

ROEMENIË

Constanta. Hoe lang nog trams ?, schreven wij in september 2006. Antwoord: niet lang meer. Mogelijk is op het moment dat u dit leest de tram al verleden tijd.

Iasi. In april 2008 arriveerden uit Darmstadt de motorrijtuigen 7605, 7606, 7607, 8211 en 8213. Medio april 2008 werden in Basel de Berner motorrijtuigen 712, 713, 714, 717 en onderdelen van de uitgebrande 711 naar Iasi gezonden. Aanvankelijk zouden deze wagens al in 2004 vanuit Bern naar Iasi komen maar door de Combino problemen ontstond in Basel een materieel tekort en gingen deze wagens naar Basel. Vier jaar later komen ze alsnog naar Roemenië.

Oradea. Op 16.4.2008 arriveerde na eerdere instructieritten in Wenen het eerste lagevloer motorrijtuig type Siemens ULF, nummer 50. Een week later verscheen het in de personenendienst. Zoals eerder bericht zijn er 10 besteld, waarvan er dit jaar 5 geleverd worden. Deze snelle levering is mogelijk omdat Siemens vijf trams uit de lopende aflevering voor Wenen naar Oradea stuurt. Anders was deze nummer 50 in Wenen afgeleverd als nummer 75. De trams voor Oradea zijn dan ook geheel identiek aan die van Wenen, de kleur, de ontwaardingapparatuur en zelfs voor de wagennummers worden dezelfde plakcijfers gebruikt. De nieuwe trams worden in Oradea in de winterstand (hoger op de wielen) ingezet op lijn 3.

ZWITSERLAND

Basel. De tramlijn naar Riehen bestaat 100 jaar. Dit wordt op 10.8.2008 gevierd. Er rijdt dan museummaterieel tussen Schifflände en Riehen. Aan alle halten wordt gestopt; normaal tarief. Info: www.tramclub-basel.ch/agenda

De Duitse gemeente Weil am Rhein betaalt mee aan de 2,8 kilometer lange verlenging van lijn 8 vanaf Kleinhüningen via de Kleinhüningeranlage – Hiltalingerstrasse – Zollstrasse (grensovergang Zoll Weil – Friedlingen) – Rheinpark – Hauptstrasse – Friedensbrücke naar Weil am Rhein, Bahnhof. In 2012 heeft lijn 8 hier zijn eindpunt.

Open aanhangwagen B2 1046 heeft de depotbrand van 18.8.2004 in de remise Wiesenplatz niet overleefd. Herstel bleek onmogelijk.

De helft van de 28 Combino's is gesaneerd. In december 2008 zijn ze allemaal weer beschikbaar.

De in verband met de Combino crisis uit Bern geleende motorrijtuigen 712, 713, 714 en 717 werden op 14 en 15.4.2008 op spoorwagens geladen met bestemming Iasi. Van de op 18.8.2004 uitgebrande 711 (depotbrand Wiesenplatz) werd het restant waaronder vier draaistellen meegegeven.

Er wordt nagedacht over een verbeterd nachtnet. Daarbij zijn twee nachtramlijnen gedacht en nog eens twee tramlijnen als optie.

Na de aflevering van genoeg gasbussen kon eind juni 2008 het trolleybusbedrijf worden opgeheven.

Bern-RBS. Regionalverkehr Bern – Solothurn. Stadler Bussnang levert 9 lagevloer tussenrijtuigen voor een verlenging van de motorrijtuigen 81 – 89. De ombouw van deze trams, waarbij het lagevloer deel de tweede bak is in de dan vierdelige trams, is eind 2010 voltooid.

SPORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

B Holding

Elektrische locomotieven

Aflevering locs reeks 27 na revisie en aanpassingen: 2728 (MUX), 2754 (automatische koppeling, had al MUX), 2758 (idem) en 2760 (koppeling en MUX).

Op 13 juni arriveerden de eerste van 40 Traxx-locomotieven voor B Cargo in België: 186 196. De loc begon vrijwel meteen aan de eerste proefritten, die wel net zo lang zullen duren als bij de rest van het type. Dat de locomotieven aansluitend worden vernummerd aan de drie locs voor de pendel naar Brecht (dus 2804-2843) is voorlopig nog niet bevestigd.

Diesel locomotieven

De 7866-7870 worden eindelijk volledig ingezet in Nederland. Vermoedelijk zorgde de EBA-toelating (voor de Duitse trajecten) weer voor de vertraging.

De 'opleving' van reeks 55 voor de FO-treinen naar Chertal was maar van heel korte duur; al vanaf begin mei stonden er weer 77-ers voor deze treinen.

Rangeerloc 9148 werd in maart te Stockem gesloopt.

De museaal (door TSP) bewaarde 8428 werd voor het nieuwe rijseizoen overgebracht naar Ciney, waardoor er dit jaar ook een rangeerloc (met goederenwagens?) te zien is op de prachtige lijn 128 (Chemin de Fer du Bocq). Op dezelfde 15^e juni werd in Mariembourg de nieuw verworven 6019 (ex Carrières de Wallers) opgehaald en naar St. Ghislain gebracht.

Eind april vonden er toelatingsritten plaats met de eerste nieuwe class 66 van Euro Cargo Rail (ECR, het continentale filiaal van EWS, dus DB Schenker). Dit exemplaar is van het nieuwste type van deze locs, met ingebouwde airco en enkele milieu- en geluidswerende aanpassingen. De locs zijn grijs en genummerd in de serie 77000 (de nummering van het oudere type is immers in Frankrijk doublerend met de SNCF-serie 66000).

Op 3 juli werd een fabrieksnieuwe blauw-grijze G2000 getest voor een ertstrein tussen Zandvliet en Leuven. Deze loc zou de eerste (van drie?) G2000-en zijn die B Cargo wil gebruiken voor verkeer tussen België en Frankrijk. Er zijn inmiddels twee locs van dit type geleverd aan B Cargo.

Ter gelegenheid van open deurdagen in Kinkempois en het presenteren van een schaalmodel werd de toch al in Kinkempois staande 5142 (uiteraard al langdurig buiten dienst) herschilderd in de gele proefschildering uit 1976.

Treinstellen

De toestand van de CityRail-treinstellen tot juni 2008:

nieuw	oud	
960	665	te Mechelen (sinds 3-2008)
961	666	nog niet naar Mechelen
962	667	nog niet naar Mechelen
963	668	te Mechelen (sinds 3-2008)
964	669	nog niet naar Mechelen
965	670	nog niet naar Mechelen
966	671	in dienst
967	673	nog niet naar Mechelen
968	674	te Mechelen (sinds 4-2008)
969	675	nog niet naar Mechelen
970	676	nog niet naar Mechelen
971	677	te Mechelen (sinds 6-2008)
972	678	in dienst
973	679	in dienst
974	680	te Mechelen (sinds 2-2008)
975	681	in dienst
976	682	nog niet naar Mechelen

977	683	in dienst
978	707	in dienst
979	708	in dienst
980	710	nog niet naar Mechelen
981	711	in dienst
982	712	in dienst
983	713	in dienst
984	714	nog niet naar Mechelen
985	715	in dienst
986	717	in dienst
987	718	in dienst
988	719	nog niet naar Mechelen
989	720	in dienst
990	721	te Mechelen (sinds 12-2007)
991	722	nog niet naar Mechelen
992	723	in dienst
993	724	in dienst
994	725	in dienst
995	726	te Mechelen (sinds 11-2007)
996	727	in dienst
997	728	nog niet naar Mechelen
998	729	in dienst
999	730	in dienst

Goederenvervoer

Voor wat betreft de bediening van de glasfabriek te Auvelais lijkt het erop dat het niet gaat om een frequente bediening, maar om incidentele vervoeren van bloktreinen glaswagens. Deze zouden door B-Cargo naar Châtelet worden gebracht en dan door Crossrail/DLC richting Roemenië.

Sinds 15 juni rijdt de tweemaal-wekelijkse kolentrein van Born (NL) naar Frankrijk niet meer met locs van Railion. SNCF Fret verzorgt tussen Born en Ronet nu zelf de tractie met een van hun G2000-en (vrijgekomen uit het verkeer met Rotterdam) of huurt een loc van ERS met volledige België-toelating. Voorlopig is dat enkel de 6602. Tussen Ronet en Bettembourg wordt de trein als 'Sibeliit' gereden, dus met een loc uit dat locpark (voorlopig alleen reeks 13 van B-Cargo op de Athus-Meuse).

Overig nieuws

Op 3 juli vond er opnieuw een ernstige frontale aanrijding plaats tussen twee treinen op een hoofdlijn. Een stilstaande lege kalktrein met de 7764 werd bij zijn eindbestemming Hermalle-sous-Huy aangereden door een rechterspoorrijdende reizigerstrein naar Liers. Gelukkig raakten er geen mensen zwaar gewond of erger als gevolg van de zware klap. Voorlopend treinstel 429 (weer maar eens een type 'Break') raakte zwaar beschadigd.

Op 29 mei zorgde langdurige regenval voor ernstige verstoringen in het treinverkeer rond Luik, waar delen van de lijnen naar Namen en Luxemburg onder water kwamen te staan.

De elektrificatie van lijn 24 is al zo goed als gereed tussen de eerste Duitse seinen aan Belgische zijde en Duitsland. Op de rest van het traject zijn de voorbereidende werken zo goed als gereed, waardoor het plaatsen van palen binnenkort wel zal beginnen. Voor de fotografen die er geen genoeg van kunnen krijgen worden de laatste maanden diesel-tijd bij de bekende locaties rond Gemmenich aardig 'verstoord' doordat de struiken langs de baan nog nooit zo hoog hebben gestaan...

DUITSLAND

Beursgang

- De voorbereiding van de beursgang van DB Mobility Logistics (ML) gaat in sneltreinvaart verder. De Raad van Toezicht van DB ging op 26 juni akkoord met het *Beteiligungsvertrag*, waarin de afspraken met de *Bund* zijn vastgelegd. Het contract is daarmee definitief geworden.
- De dubbelfunctie van Hartmut Mehdorn staat inmiddels ook al weer ter discussie. Minister Tiefensee ziet het *Doppelmandat* als zeer tijdelijk en wil binnen een jaar een nieu-

we topman benoemen; Mehdorn moet voor die tijd kiezen wat hij wil. Belangrijkste argument is dat *Holdingschef* Mehdorn en *ML-Chef* Mehdorn zeer tegenstrijdige belangen kunnen hebben.

- “Brussel” kan nog roet in het eten gooien, want de geplande verdeling van de opbrengst van de beursgang wordt kritisch gevolgd. Concreet komt het bezwaar van de EU erop neer dat de onafhankelijkheid van DB Netze als infrabeheerder onvoldoende is gewaarborgd, daar DB ML als exploitant deel uitmaakt van hetzelfde concern. De dubbel-functie van Hartmut Mehdorn maakt het aantonen van die onafhankelijkheid niet makkelijker. Een verder bezwaar is dat het toewijzen van 1/3^e deel van de opbrengst aan DB ML door de EU mogelijk wordt gezien als staatssteun, en dat is in het Europees recht een doodzonde. Het ziet er dus naar uit dat de in de voorgaande editie genoemde verdeling van 2/3^e infrastructuur en 1/3^e staatskas (zie pag. 171) gehandhaafd blijft.

- De kosten die het banken-troika dat de beursgang begeleidt bedragen volgens het *Handelsblatt* € 75 miljoen. Bij een geschatte opbrengst van € 6 miljard is dat 1,5%, hetgeen in de bankenwereld een koopje is. Deze kosten worden overigens gedragen door de *Bund*, die immers eigenaar van DB is.

Overig DB-nieuws

DB Schenker:

DB is deze maand weer flink aan het inkopen geweest.

- DB Schenker heeft van Siemens 49% van de aandelen in het gemeenschappelijke bedrijf **Schenker Industrial Logistics** (SIL) overgenomen; de resterende aandelen waren al in bezit van DB. Het bedrijf richt zich op logistieke oplossingen in de technologie- en high tech-sector. SIL telt 650 medewerkers, verdeeld over 33 vestigingen en 40 depots in 5 Europese landen.

- DB Schenker gaat de samenwerking met **BLS Cargo** intensiveren. Hiertoe wordt het belang van DB in BLS Cargo verhoogd van 20 naar 45 procent tegen een niet bekend gemaakte prijs. De BLS-holding wil vasthouden aan haar meerderheidsaandeel, zodat verdere verkopen uitgesloten zijn.

- DB Schenker zoekt ook toenadering tot **Rail Cargo Austria**, het goederenbedrijf van de ÖBB. Officieel worden verkennende gesprekken gevoerd, maar volgens de Oostenrijkse pers is het oprichten van een joint venture onder de naam “Railselect” vrijwel rond. Railselect volgens dezelfde media gaan bestaan uit door beide bedrijven ingebrachte locs, personeel en vervoercontracten.

- DB Schenker heeft een groot contract voor staalvervoer binnen gehaald. ArcelorMittal gaat haar fabriek in Eisenhüttenstadt renoveren, waardoor delen van de productie tijdelijk op andere locaties plaats moeten vinden. DB Schenker verzorgt het vervoer met zo'n 100 extra treinen.

Overig nieuws

- Vakbond **Transnet** luidde de noodklok over het bericht dat Air France een samenwerking aangaat met **Veolia**. Doel van de samenwerking is om vanaf 2010 een Europees net van hogesnelheidstreinen op te zetten. Transnet vreest dat de concurrentieslag vooral in Duitsland zal woeden; dat kan ten koste gaan van het aantal arbeidsplaatsen bij DB.

- In de *Frankfurter Rundschau* van 9 juli pleitte de directeur van DB Personenverkehr, Karl-Friedrich Rausch, voor een overkoepelende CAO die voor al het personeel in het regionale spoorvervoer zou moeten gelden. Op die manier kan volgens Rausch concurrentie op arbeidsvoorwaarden worden voorkomen. Dat vooral DB Regio daarvan zou profiteren is natuurlijk duidelijk. Volgens de vereniging van opdrachtgevers in het regionale spoorvervoer (BAG-SPNV)

zijn de verschillen in personeelskosten tussen DB en haar concurrenten niet bijzonder groot. Belangrijkste verschil is de hoeveelheid personeel die DB nodig heeft en de doorgaans optimistische inschatting van de vervoeropbrengsten door private vervoerders.

- Onder aanvoering van de CDU wil de *Bundesregierung* de positie van reizigers versterken. Meest in het oog springend is de invoering van een “**niet goed, geld terug**”-regeling, die echter vergeleken met ons land karig aan doet. Bij een uur vertraging wordt een kwart van de ritprijs vergoed en vanaf 2 uur vertraging is dat de helft; daarmee wordt precies voldaan aan de minimum-eisen die de EU heeft vastgesteld. Voor regionale reizigers komt er een extraatje: bij een vertraging vanaf 20 minuten mag zonder meerprijs gebruik worden gemaakt van het *Fernverkehr*. De nieuwe regeling wordt eind 2009 ingevoerd.

- De introductie van de **ICE-T**-treinstellen op de lijn Frankfurt am Main – Wien heeft geleid tot een groei van 10% in het aantal reizigers. In de nieuwe dienstregeling wordt de dienstregeling van de verbinding München – Salzburg – Wien daarom uitgebreid van 3 naar 6 slagen per dag.

- Speciaal voor de vakantieperiode biedt DB het **Dauer-Spezial Familie** aan, waarmee tussen 26 juni en 15 augustus voor bedragen tussen 49 (twee personen) en 109 euro (vijf personen) een rit door Duitsland kan worden gemaakt. Eigen kinderen tot 15 jaar reizen bovendien gratis mee.

- In december 2008 zal een tijdperk eindigen, want dan verschijnt de *Gesamtausgabe* van het **DB Kursbuch** voor de laatste maal en wel als een speciale luxe ingebonden editie voor de vriendelijke prijs van 99 euro (uitsluitend verkrijgbaar via DB Kommunikationstechnik). Door de concurrentie van internet is de verkoop van gedrukte spoorboeken niet meer lonend. Het downloaden van dienstregelingstabellen via www.bahn.de/kursbuch blijft wel mogelijk. De reizigersorganisaties hebben al forse kritiek geuit, met als belangrijkste argument dat mensen die niet over internet beschikken nu aangewezen zijn op de relatief dure telefonische reisinformatie van DB.

- De deelstaat Niedersachsen heeft op 3 juli toestemming gegeven om de **Transrapid**-testbaan bij Lathen opnieuw in gebruik te nemen. Dit biedt de mogelijkheid om het nieuwste prototype, de TR09, te testen. Meereizen is echter niet toegestaan. De testbaan lag sinds het ernstige ongeluk van 22 september 2006 stil.

- Op 24 juni werd bij Berlin Hauptbahnhof het nieuwe design voor de **busvloot** van DB onthuld. De kleurstelling is niet erg spannend, want de bussen worden volledig in *Verkehrsröt* geschilderd. In 2010 moet de omschilder-actie voltooid zijn. DB is de grootste busvervoerder van Duitsland met circa 150.000 busritten en 3,4 miljoen reizigers per dag, waartoe men over zo'n 11.000 bussen beschikt. Dit bericht staat in de rail-kolommen omdat de bussen allemaal het opschrift “DB BAHN” zullen krijgen.

- Nog meer bizar voertuiggebruik. Vanwege spoorwerkzaamheden tussen Cottbus en Forst (Lausitz) moet het IC/EC-verkeer worden aangepast. Om die reden zette DB tussen 23 juni en 3 juli taxi's in tussen Finsterwalde en Doberlug-Kirchhain. De taxi's reden onder het treinnummer EC 240!

- Het **Eisenbahn Bundesamt** (EBA) heeft de geluidskaarten van de drukst bereden spoortrajecten op internet gezet: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de/>.

- De door graffiti veroorzaakte schade bedraagt bij DB jaarlijks € 50 miljoen, zo was in de *Rheinische Post* te lezen.

- Uit het jaarlijks door de Duitse consumentenbond gehouden onderzoek naar de tevredenheid van klanten in diverse branches kwamen de energie-maatschappijen en DB als slechtste uit de bus. Maar liefst 25% van de geënquêteerden vond DB een klantvriendelijk bedrijf. In hoeverre

daar ook de ergernissen van automobilisten die voor een overweg moeten wachten verwerkt zijn is niet bekend.

- Gelijktijdig werden de resultaten van een jaarlijks onderzoek naar de klanttevredenheid van OV-reizigers bekend gemaakt. Van hen is ongeveer 1/3^e tevreden over de prestaties van "hun" vervoerder; 17% van de reizigers was ontevreden, hetgeen een grote verbetering is ten opzichte van 2007. Het verschil met het hierboven genoemde onderzoek kan alleen verklaard worden uit de ontevredenheid van mensen die niet met het openbaar vervoer reizen.

Onregelmatigheden

- In Warendorf ontsnapte een vrachtwagencombinatie maar net aan een harde confrontatie met een trein van de NordWestBahn doordat hij op het laatste moment de overweg vrijmaakte. Hoewel de trein door een noodstop 20 meter na de overweg tot stilstand kwam reed de vrachtwagenchauffeur direct weg. Een leerling-machinist die vanuit de trein getuige van het voorval was zette met zijn eigen auto de achtervolging in en vond de vrachtwagen op een industrieterrein terug. De politie kon vervolgens proces-verbaal opmaken wegens het in gevaar brengen van het treinverkeer en het doorrijden na een (bijna-)ongeval.

- Nog een bijzonder gevalletje: een 29-jarige man zoop zich na een ruzie met zijn vriendin een flink stuk in de kraag en legde zich ten ruste op een goederenwagon. Een seinhuiswachter zag tijdens het voorbijrijden van een goederentrein iemand op het dak liggen en sloeg alarm. Nadat de trein was stilgezet en de bovenleiding geaard kon de politie de man van de trein verwijderen. Omdat hij nog 2,5 promille alcohol in zijn bloed had mocht hij op het politiebureau zijn slaap vervolgen.

- Een 40-jarige man verspreide in een trein tussen Würzburg en Ansbach hexaan-zuur. De hierdoor veroorzaakte bijtende stank zorgde ervoor dat vele reizigers onwel werden. Een toevallig in de trein zittende politieagent greep de man na onderzoek in de kraag.

- Op 4 juli haalde de loc van IC2310 kort voor Duisburg Hbf de bovenleiding op een zeer strategische plek naar beneden, waardoor het treinverkeer vanaf 10.00 uur geheel stil kwam te liggen. Na evacuatie van de reizigers kon één spoor weer in gebruik worden genomen; pas 's avonds laat was de bovenleiding hersteld. De vertragingen waren in vrijwel heel Duitsland merkbaar. Enkele dagen later meldde DB dat op het dak van de loc een verkoolde duif was gevonden; dit dier had waarschijnlijk tijdens het passeren van de trein kortsluiting veroorzaakt waardoor de bovenleidingbreuk kon ontstaan. Zo'n mooie smoes hebben we zelfs van ProRail nog nooit gehoord....

- Op 9 juni ontspoorde de **403** 010-2 met één draaistel op een wisselstraat. Geen schokkende gebeurtenis, ware het niet dat de ontsporing plaats vond op de wisselstraat van Köln Hbf naar de Hohenzollernbrücke. Een forse ontregeling van het treinverkeer was het gevolg.

- De ontsporing kreeg op 11 juli nog een staartje, want het EBA verordonneerde dat de draaistellen van alle ICE3-treinstellen op afwijkingen gecontroleerd moesten worden. Dit leidde tot het buiten dienst stellen van de gehele serie, waardoor onder meer de ICE-dienst Amsterdam – Frankfurt stil kwam te liggen.

- De afbraak van de voormalige spoorlijn Grünstadt – Altleiningen is door het dievengilde wat bespoedigd. De werknemers van een Essense bouwfirmade hadden net alle spoorstaven losgemaakt en in hapklare brokken verdeeld toen het weekend aanbrak. De volgende maandag bleken de spoorstaven met een gezamenlijk gewicht van 40 ton te zijn verdwenen. De dieven hadden bij het "opruimen" dankbaar gebruik kunnen maken van de aanwezige –en kennelijk slecht afgesloten– graafmachine.

Regionaal reizigersvervoer

Hamburg & Schleswig Holstein

- Op 7 juni reed een uit Buxtehude afkomstige trein van de S-Bahn Hamburg op een spoor/weg-kraan die op het spoor stond. Twee medewerkers van een bouwbedrijf raakten daarbij gewond. Uit onderzoek van de politie bleek dat de kraan vermoedelijk ter plekke op het spoor was gezet zonder navraag te doen bij de verkeersleiding.

- De **NEG**-treindienst Niebüll – Tønder wordt vanaf 12 juli in de weekends gekoppeld aan de Deense treindienst Tønder – Esbjerg. De treindienst wordt dan door Lint- of MR-treinstellen van Arriva Danmark uitgevoerd, met uitzondering van de eerste en laatste ritten. Dit is het resultaat van een jaren durende onderhandeling tussen de betrokken overheden en vervoerders. De treindienst wordt inmiddels samen met een aantal Deense lijnen in één pakket aanbesteed, zodat vanaf eind 2010 alle treinen doorgaand geëxploiteerd zullen worden.

Mecklenburg-Vorpommern

- Het nieuw aangelegde traject tussen Ahlbeck Grenze en Świnoujście (Swinemünde) is al weer enkele maanden gereed, maar treinen rijden er voorlopig niet. Oorzaak is het ontbreken van een door de Poolse overheid te verlenen vervoerconcessie (zie pag. 174). Naar het zich laat aanzien heeft de **Usedomer Bäder Bahn** de concessie tamelijk laat aangevraagd. Men hoopt de lijn nu na de zomer te kunnen openen.

- De deelstaat heeft aangekondigd de door **Ostseeland Verkehr** (OLA) geëxploiteerde treindienst Rhena – Gadebusch – Schwerin – Parchim vanwege het geringe aantal reizigers te willen inkorten tot Gadebusch. Reizigersorganisaties hadden juist voorgesteld de lijn Rhena – Schönberg voor € 18 mln te herleggen om een rechtstreekse verbinding Schwerin – Lübeck mogelijk te maken. Ergens tussen december 2008 en december 2010 zal de laatste trein Rhena bereiken.

Berlin & Brandenburg

- De **S-Bahn Berlin** nam onlangs in haar vervoerwaarden de mogelijkheid op om personen die zich misdragen een treinverbod op te leggen. Drie 16 tot 18 jarige jongens die met een gaspistool reizigers bedreigden waren de eerste klanten en mogen nu gedurende één jaar zien hoe ze zich zonder S-Bahn kunnen redden.

- Nu Brandenburg zich tegen een doortrekking van de S-Bahn van Spandau naar Falkensee heeft gekeerd wil de Berlijnse senaat onderzoeken of het zinvol is de S-Bahn bij de stadsgrens te laten eindigen.

- Het vernieuwde S-Bahn station **Hoppegarten** werd op 20 juni feestelijk in gebruik genomen.

- De deelstaat Brandenburg gaat onderzoeken of een deel van de vroegere Heidekrautbahn, namelijk het traject Basdorf – Wilhelmsruh, gereactiveerd kan worden. Hierbij worden verschillende varianten bekeken, variërend van trein tot stadstram.

- De **Niederbarnimer Eisenbahn** (NEB) bereikte met de Poolse spoorwegen PKP een akkoord over het aanbieden van grensoverschrijdende kaartjes op haar lijn naar Gorzów Wiekopolski. Reizigers hoeven nu onderweg geen nieuw kaartje meer te kopen.

Sachsen

- De **Zweckverbände Verkehrsverbund Oberelbe** en Nahverkehrsraum Leipzig hebben de aanbesteding gepubliceerd van *RegionalExpress50* (**Dresden – Leipzig**). Het contract gaat in december 2010 in heeft een looptijd van 10 jaar.

▪ De **S-Bahn** van **Leipzig** zal vanaf 2010 worden gemoderniseerd. Het programma omvat de verbetering van bestaande halten, de verlegging van de halten Völkerschlachtdenkmal en Anger-Crottendorf, de bouw van een nieuwe halte Zweinaundorfer Straße en capaciteitsuitbreidingen.

Sachsen-Anhalt

▪ Een Lint41-treinstel van de **HarzElbeExpress** (HEX) maakt sinds 28 juni reclame voor het Technisches Hilfswerk Halberstadt.

▪ In 2011 zal de **S-Bahn Magdeburg** worden uitgebreid met de verbinding Magdeburg Hbf – Magdeburg Thälmannwerk – Langenweddingen. Deze *Regio-S-Bahn* zal door Veolia-dochter HEX worden geëxploiteerd met dieseltreinstellen. De bestaande treindienst Magdeburg – Halberstadt wordt tegelijkertijd opgevaardeerd tot RegionalExpress.

▪ Met ingang van 15 juni is de gehele **Nordharzbahn** (Halberstadt – Wernigerode – Vienenburg) geschikt voor de inzet van kantelbakmaterieel. Vooruitlopend op de uitbreiding van de dienstregeling per december 2008 gaan de RE-treinen Halle – Hannover alvast in Gatersleben stoppen.

Nordrhein-Westfalen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Het besluit van het VRR om het gehele vervoercontract met DB Regio per 12 juni met onmiddellijke ingang op te zeggen heeft veel stof doen opwaaien (zie page 174). Deelstaatsminister Wittke nodigde beide partijen uit voor een verzoeningsgesprek. Dat gesprek vond op 17 juni plaats, maar leidde niet tot een verandering van de standpunten. DB kondigt inmiddels luidkeels dat zij zich wel aan de overeenkomsten heeft gehouden, terwijl VRR zegt het keiharde bewijzen voor het tegendeel te hebben. De kans op een minnelijke schikking is dus bijzonder klein, temeer omdat DB aankondigde alle denkbare juridische wegen tot het einde toe te bewandelen om VRR te dwingen de opzegging terug te draaien. Het VRR kondigde aan de bestaande treindiensten in gedeelten aan te besteden, zodat ook kleinere vervoerders een kans maken. De grote private vervoerders zoals NordWestBahn, Arriva en Abellio hebben zich inmiddels al bij het VRR gemeld. DB Regio zal bij de aanbesteding overigens niet uitgesloten worden, zo kondigde het VRR aan.

De opzegging van het vervoercontract is een voorlopig hoogtepunt in de al jaren durende strijd tussen DB en VRR. Voorlopig, want er zullen nog vele zetten en tegenzetten volgen. DB is er immers veel aan gelegen om dit voor haar lucratieve contract te behouden. Tevens vreest men een enorme gevolgschade, want juist het rendement van de regionale vervoercontracten is één van de sterke punten met het oog op de beursgang. Het contract met VRR is met een subsidie van € 400 miljoen per jaar het grootste vervoercontract van DB Regio! Mede daarom zal DB tot de laatste snik blijven procederen; in het verleden is al vaker aangetoond dat DB op dat vlak bijzonder vasthoudend kan zijn.

De procedures brengen het VRR in een lastig parket. Als het VRR voor de afronding van de procedures de vervoercontracten openbaar aanbesteedt en aan een andere vervoerder gunt loopt men het risico DB een forse schadevergoeding te moeten betalen wanneer DB van de (hoogste) rechters gelijk krijgt. Als het VRR vanwege dit risico wacht met de aanbestedingen tot de juridische strijd gestreden is zal dat vermoedelijk zeer weinig opleveren, daar de procedures zeker enkele jaren zullen duren. In de tussentijd kan DB de exploitatie gewoon voortzetten, waardoor men het zeker tot en met de afloop van het huidige contract (eind 2014) zal kunnen uitzingen. Bovendien zou een voorzichtig optreden van VRR kunnen worden gezien als een zwakte, die door DB feilloos zal worden uitgebuit. Kortom, het regio-

nale spoorvervoer in het Ruhrgebied zal ook de komende jaren veel spannende verhalen opleveren.

In de tussentijd begint vakbond Transnet zich ook te roeren, waarbij wordt aangegeven dat er door de opzegging van het contract 2.000 banen op de tocht staan. Tijdens een demonstratie bij het VRR-kantoor in Gelsenkirchen werd door 500 DB-ers een petitie overhandigd waarin het VRR wordt verzocht de opzegging van het contract ongedaan te maken. De snelle aanbesteding van de VRR-treindiensten zal beslist banen gaan kosten bij DB Regio; daar staat tegenover dan de nieuwe vervoerders ook personeel nodig hebben. Omdat de aanbestedingen doorgaans leiden tot een uitbreiding van de treindienst is dus per saldo eerder een groei dan een afname van het aantal arbeidsplaatsen te verwachten. De positie van Transnet is echter wel begrijpelijk, want als DB het VRR-contract daadwerkelijk verliest zal het personeel bij de private vervoerders volgens een andere, minder goede CAO worden betaald. Hierdoor zou de zwaar bevochten overwinning in het CAO-conflict met DB voor de spoozmensen in het Ruhrgebied wel eens een bittere nasmaak kunnen krijgen.

Overig NRW-nieuws

▪ Nog voor de opzegging van het vervoercontract met DB besloten VRR, VRS en NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) tot een gezamenlijke aanbestedingsstrategie voor het regionale spoorvervoer. Nog dit jaar wordt een eerste pakket treindiensten op de markt gebracht, bestaande uit RE 4 (Aachen – Dortmund, eind 2011), Wuppertal – Bonn-Mehlem (eind 2011) en RE6 (Düsseldorf – Minden, eind 2012). Voor eind 2014 moeten nieuwe contracten ingaan voor de RE2, RE7, RE8, RB27, RB33 en RB42. Te verwachten is dat de planning aanzienlijk versneld zal worden wanneer de VRR-contracten eerder worden aanbesteed.

▪ De gunning van de treindienst RE9 (Aachen – Siegen) aan DB-dochter **Heidekrautbahn** is definitief (zie pag. 150). Westigo, een dochter van het Keulse stadsvervoerbedrijf KVB, trok haar bezwaar in.

▪ Het contract voor de exploitatie van het **Hellwegnetz** tussen het VRR en Eurobahn werd op 26 juni ondertekend tijdens de presentatie van de nieuwe Flirt-treinstellen. Een impressie daarvan is te vinden op de site van de WDR (http://www.wdr.de/mediathek/html//regional/2008/06/25/lokdo_01.xml). De treinstellen zullen de komende maanden bij Cantus in de dagelijkse praktijk worden beproefd; fotografen kunnen hun geluk het best proberen op de lijnen R5 (Bad Hersfeld – Kassel) en R6 (Bebra – Eisenach).

▪ Na de buurtbus, in Duitsland **Bürgerbus** geheten, moest het er natuurlijk een keer van komen. Op 14 juni werd in Zülpich een **Buurtrein**-vereniging opgericht. De vrijwilligers gaan op zondagen op de **Bördebahn** een treindienst Düren – Euskirchen rijden. De treinen gaan elke vier uur rijden. Daarmee krijgt deze lijn voor het eerst sinds 25 jaar weer een regelmatige treindienst. De deelstaat NRW ondersteunt de vereniging.

▪ In Essen ontspoorde op 20 juni **Abellio**-treinstel ET22 001 tijdens een rangeerbeweging. Er vielen geen gewonden.

▪ Heftiger was de confrontatie tussen **NWB**-treinstel VT711 (Talent) en een graafmachine in de buurt van Paderborn. De schep van de graafmachine stond binnen het profiel waardoor het treinstel –ondanks een door de alerte machinist ingezette noodremming– over een lengte van 15 meter werd opengereten. Wonder boven wonder raakte slechts één van de circa 80 reizigers licht gewond. De schade bedraagt ruim een ton.

▪ De materieelpositie van de NWB is de laatste tijd sowieso al slecht. Een deel van de van de deelstaat Niedersach-

sen geleaste LINT-treinstellen staat aan de kant door gebrek aan onderdelen voor de versnellingsbakken. De NWB zet nu enkele uit Bremen afkomstige alsmede enkele van Eurobahn gehuurde *Talent*-treinstellen in.

- **Abellio** is per 1 juli gestart met de verkoop van kaartjes in de trein; hiertoe zijn alle Lint- en Flirt-treinstellen met verkoopautomaten uitgerust.

Rheinland-Pfalz:

- De **S-Bahn Rhein Neckar** wordt voor € 300 miljoen verder gemoderniseerd en uitgebreid. Het geld is onder meer bedoeld voor de elektrificatie van de lijnen Neckargemünd – Sinsheim, Graben-Neudorf – Germersheim en Ludwigshafen Hbf. – Ludwigshafen BASF. Ook wordt een groot aantal stations opgeknapt en nieuw gebouwd. In 2015 moeten de werken gereed zijn, zodat dan de 2^e fase in gebruik kan worden genomen. In de tussentijd wordt ook het vervoercontract opnieuw aanbesteed.

- Naast de uitbreiding van de S-Bahn heeft de deelstaat ook een nieuw concept voor het **Rheinland-Pfalz-Takt** bekend gemaakt. Kern van de plannen is een samenhangend *RegionalExpress*-netwerk, met een feeder-functie voor de *RegionalBahn*. Op knooppunten worden vaste aansluitingen geboden. Kortom, een op Zwitserland geïnspireerd model waarin niet de *rij*snelheid maar de *reis*snelheid centraal staat. Een overzichtkaartje van dit in 2015 te realiseren netwerk vindt u op

http://www.der-takt.de/uploads/media/Rheinland-Pfalz-Takt_2015_RE-Netz.pdf

- **TransRegio** is op 7 juli met een treindienst op de Mittelrheinbahn Koblenz – Mainz gestart. Ter gelegenheid van de *Landesgartenschau* in Bingen worden in de weekends dagelijks 4 retourritten gemaakt, waarbij een *RegioShuttle* wordt ingezet. Omdat de ritten voor eigen rekening en risico aangeboden worden zijn de gebruikelijke kaartjes niet geldig.

Hessen:

- De reactivering van de zijlijn **Eschwege West – Eschwege Stadt** is een flink stuk dichterbij gekomen nu de bouwvergunningen zijn verleend. Voor € 16 miljoen wordt niet alleen een tweede verbindingsboog met de hoofdlijn Bebra – Eichenberg gebouwd, maar wordt het bestaande, circa 3 kilometer lange traject bovendien geëlektrificeerd en van een nieuwe beveiliging voorzien alsmede een nieuw station en vijf ongelijkvloerse wegwakingsgebouwen gebouwd. Eind 2009 gaan de eerste treinen rijden.

- Minder snel verloopt de reactivering van de zijlijn Eberstadt – Pfungstadt, die onderdeel moet worden van de **Odenwaldbahn**. De oorspronkelijk voor eind 2008 geplande ingebruikname is inmiddels al uitgesteld tot op zijn minst eind 2010.

- De aanbesteding van het vervoercontract Main-Lahn-Siegbahn is gewonnen door de **Hessische Landesbahn**. Vanaf 12 december 2010 gaat de HLB de treindiensten RE40 (Frankfurt Hbf – Gießen – Siegen) alsmede een deel van de RB30 (Gießen – Marburg) exploiteren. Hiertoe worden bij Stadler Pankow nieuwe *Flirt*-treinstellen besteld.

Saarland

- De reactivering van de Köllertalbahn Etzenhofen – Lebach-Jabach als onderdeel van de **Saarbahn** is weer een stapje dichterbij gekomen met het definitief worden van het tracébesluit. Begin 2011 wil men de trams van Riegelsberg Süd door laten rijden naar Heusweiler Markt, waartoe het eerste, 2,7 km lange deel van de Köllertalbahn gereed moet zijn. Dan kan ook eindelijk het al een jaar gereed zijnde traject door de bebouwde kom van Riegelsberg in gebruik worden genomen. Zo'n twee jaar later moet ook het 9 kilometer lange traject naar Lebach-Jabach gereed zijn.

Baden-Württemberg

- In de regionale politiek zijn plannen opgedoken om de **Württembergische Schwarzwaldbahn** Weil der Stadt – Calw te reactiveren. Uit onderzoek is gebleken dat een integratie in de S-Bahn Stuttgart het meest efficiënt is. De totale kosten voor het 22,8 kilometer lange traject zijn geschat op € 44 miljoen, inclusief elektrificatie. De komende tijd zal naar het geld gezocht worden.

- Een stuk concreter is de uitbreiding van de **S-Bahn Stuttgart** over het traject Marbach (huidig eindpunt S4) – Backnang (eindpunt S3). De voor de voor de aanpassing van dit traject benodigde € 11 miljoen is gevonden. Eind 2011 wordt dit traject in gebruik genomen als onderdeel van lijn S4; door exploitatieve koppeling aan de bestaande lijn S3 ontstaat dan een ringlijn.

Privaat goederenvervoer

Materieelnieuws

- Het leasen van materieel is kennelijk een interessante bedrijfstak, want opnieuw ging een nieuwe locpool van start. Het gaat om **Railpool**, een gemeenschappelijke onderneming van HSH Nordbank en KfW IPEX-Bank. Railpool zal zich vooral toeleggen op operational lease, waarbij de vervoerder alle diensten (inclusief onderhoud) in één pakket koopt. Men wil zowel in het goederen- als het reizigersvervoer diensten gaan aanbieden. Nog niet bekend is waar men het te leasen materieel zal aanschaffen.

- Het door de Nordbayerische Eisenbahn opgezette **locomotives pool** ontving haar eerste loc, een gebruikte Vossloh G1206 met als nummer 275 805. De loc zal bij de PCK-raffinerij in Schwedt worden ingezet. In juli wordt het park versterkt met een loc serie 214, ofwel een *Reko*-212.

- De verkoop van **Angel Trains** aan een consortium van Babcock & Brown, Deutsche Bank en Acces Capital Advisers werd begin juni beklonken (zie pag. 175). Hoeveel men betaald heeft voor AT is niet bekend gemaakt; vooraf was de waarde door eigenaar Royal Bank of Scotland geschat op € 4,5 miljard.

- **Voith Turbo** presenteerde eind juni haar tweede prototype, een vierassige diesellocomotief met middencabine die naar de naam "Gravita 10BB" luistert. Het design van de loc is net als bij de Maxima bijzonder te noemen, de achterevoegsels "mooi" of "lelijk" kunt u naar eigen inzicht toevoegen. De Gravita zal in diverse uitvoeringen leverbaar worden, variërend van een twee-assige 5B (400kW) tot een vierassige 20BB (2.200kW). In 2009 zullen in elk geval 18 Gravita's worden geleverd. De loc wordt eind september op de beurs Innotrans aan den volke getoond.

Overig nieuws

- **HGK** heeft in 2007 goede zaken gedaan. Bij de presentatie van de jaarcijfers werd bekend gemaakt dat het goederenvervoer per trein met 18,8% is toegenomen tot 15,2 miljoen ton, een nieuw record. Vooral bouw materiaal, erts en metaalafval droegen aan de groei bij; het containervervoer groeide met "slechts" 12,5% tot 574.000 TEU. Het vervoer op het eigen netwerk nam met 16,9% toe tot 11,2 miljoen ton.

- De spooraansluiting van de haven van **Wismar** wordt uitgebreid, waardoor op 8 bestaande ligplaatsen goederen direct van het zeeschip op de trein en vice versa kunnen worden overgeladen.

- **Rail Cargo Austria** heeft per 16 juni een derde treinpaar van de *Rollende Landstraße* Regensburg – Trento ingelegd. De rit van 460 kilometer duurt zo'n 9 uur; per trein kunnen vooralsnog 19 vrachtwagens vervoerd worden. RCA biedt nu dagelijks 54 treinparen aan over de Brenner, hetgeen per maand zo'n 20.000 vrachtwagenritten bespaart.

- De **Havelländische Eisenbahn** nam op 1 juli het rangeerterrein Wustermark in gebruik (zie pag. 176).

▪ Het nadeel van het gebruik van vaste rubrieken is dat je als redacteur altijd met twijfelgevallen te kampen hebt. Zo ook nu: het in opdracht van **Heavy Cargo Service** voor 13 juli geplande vervoer van een 134 ton zware transformator van het Poolse Łodz naar Könitz valt gewoon onder het goederenvervoer. De inzet van de 140 423, als laatste in oude DB-kleuren gestoken, voor de rit Cottbus – Naumburg is dan gewoon leuk. Spectaculair wordt echter het laatste deel van de rit, van Naumburg (12h22) via Saalfeld (a. 14h17, v. 16h26) naar Könitz, want daar komt de 41 1144-9 in actie. De firma HCS hoopt op veel belangstelling en is geïnteresseerd in toezending van foto's aan heiko.kussmann@ncsg.de (helaas verscheen deze editie van HOV-RN nadat deze rit plaatsvond, red)

Materieel

Materieelbestelling DB Regio

- DB Regio heeft met Alstom een raamcontract gesloten voor de levering van maximaal 180 treinstellen type **Coradia LINT**. De te leveren treinstellen kunnen één- (*Baureihe* 640, Lint27) of tweedelig (*Baureihe* 648, Lint41) worden geleverd, maar ook als driedelig treinstel Lint54. De treinstellen kunnen tot en met 2011 worden besteld; de definitieve omvang en samenstelling van de order is afhankelijk van het winnen van vervoercontracten door DB Regio.
- Met Stadler sloot DB een vergelijkbaar raamcontract voor de levering van maximaal 60 motorwagens type **Regioshuttle** (*Baureihe* 650).
- Als laatste werd Siemens gelukkig gemaakt met een raamcontract voor maximaal 60 treinstellen type **Desiro** (*Baureihe* 642).

Materieelbestelling DB Schenker

- De *Kieler Nachrichten* berichtten op 11 juli jongstleden dat DB Schenker een order zal plaatsen voor de levering van 130 diesellocomotieven voor de rangeer- en lichte goederendienst. De locomotieven moeten tussen 2010 en 2013 worden geleverd. Verrassend is dat de keuze lijkt te zijn gevallen op de **Gravita 10** van Voith, waarvan het eerste prototype thans in aanbouw is. Geen van de betrokken partijen wil het bericht tot nu toe bevestigen, maar DB eerst zelf met een persbericht wilde komen. In de volgende uitgave leest u hier dus meer over.

Overig nieuws

- Op 12 juli wordt in Denzlingen (omgeving Freiburg) loc 111 062 gedoopt op de naam "Gundelfingen".
- De **403 509-3** werd op 21 juni in Aalen gedoopt op de naam van deze Beierse stad. De doop van een ICE-treinstel in Villingen-Schwenningen werd op het laatste moment afgelast vanwege een aangekondigde demonstratie. Een echt risico zou dat niet geweest zijn, want het ging om rolstoelgebruikers die wilden protesteren tegen de slechte toegankelijkheid van het station. DB durfde de confrontatie kennelijk niet aan.
- De gelederen van de treinserie **614** worden in fors tempo uitgedund. Vanuit depot Braunschweig zijn thans nog vier diensten gepland op de KBS 115 Braunschweig – Uelzen, KBS 116 Uelzen – Bremen, KBS 312 Braunschweig – Schöppenstedt en vooral KBS 123 Buchholz – Soltau – Hannover, waarvoor zes treinstellen beschikbaar zijn. Ook in Nürnberg lopen de 614-en op de laatste wielen; uw verslaggever was er toevallig getuige van het transport van een viertal treinstellen (waaronder de 072). Tussen Forchheim (Oberfranken) en Ebermannstadt was nog één stel in dienst.
- Nog meer uitvallers, de **217 003** en **225 804** werden in Mühldorf terzijde gesteld en voor sloop naar Bremen gezonden.
- De uitslag van aanbestedingen van de bouw van goederenwagens worden zelden bekend gemaakt, maar hier dan

toch een uitzondering. Het Roemeense DSO gaat 600 vierassige containerwagens type **Sgns** leveren aan DB Schenker; er is tevens een optie op nog eens 400 stuks. De wagens worden geleverd via het Zwitserse IGS.

Infrastructuur

Nordrhein-Westfalen

De deelstaat Nordrhein-Westfalen trekt flinke bedragen uit voor de verbetering van spoorlijnen en stations. Een greep uit de projecten:

- € 60 miljoen voor de vervanging van overwegen tussen **Emmerich** en **Oberhausen**. De aanpassingen moeten gelijktijdig met de ingebruikname van het 3^e spoor (2013) worden gerealiseerd en gemeenten moeten 25% van de kosten zelf financieren.
- De lijn **Bonn – Euskirchen** wordt tussen Bonn-Duisdorf en Witterschlick van een tweede spoor voorzien; tevens worden vier nieuwe stations gebouwd.
- De 12,9 kilometer lange spoorlijn **Lindern – Heinsberg** wordt gereactiveerd voor het reizigersvervoer en zal onderdeel gaan uitmaken van de *Euregiobahn* Aachen.
- De lijn **Aachen – Düren – Köln** zal tussen Aachen Hbf en Eilendorf, alsmede tussen Langerwehe en Düren van een derde spoor worden voorzien om het groeiende aantal treinen te kunnen verwerken.
- Maar liefst 109 stations en haltes moeten voor 2013 worden opgeknapt voor een bedrag van € 323 miljoen, waarvan € 220 miljoen van de *Bund* afkomstig is. DB Station & Service, de eigenaar van de stations, steekt € 18 miljoen in het project, NRW de overige € 85 miljoen.

Overig nieuws

- De Duitse en Deense overheden zullen binnenkort een overeenkomst sluiten over de bouw van een vaste verbinding over de **Fehmarnbelt**. De € 4,3 miljard kostende spoor- en wegbrug moet in 2018 gereed zijn.
- De overkapping van het twee jaar geleden geopende station **Berlin Hauptbahnhof** is destijds korter uitgevoerd uit bezuinigingsoverwegingen. Minister Tiefensee heeft nu €53 miljoen uitgetrokken om de overkapping alsnog over de gehele lengte van de bovengrondse perrons te bouwen. Reizigersorganisaties vinden dat het geld beter gebruikt kan worden voor kleinere verbeteringen op andere stations.
- De voor volgend jaar aangekondigde sanering van de hogesnelheidslijn **Hamburg – Berlin** blijft de gemoederen bezig houden. *Die Welt* voerde gesprekken met specialisten en kwam er achter dat al in 1993 bekend was dat de op deze lijn gebruikte dwarsliggers zouden verbrommen. DB heeft er toen echter voor gekozen alleen de meest ernstig aangetaste *Alkali-Schwellen* te vervangen. Het was dus een kwestie van tijd voor de overige dwarsliggers het zouden begeven.
- De van de lijn Ulm – Friedrichshafen aftakende lijn **Laupheim West – Laupheim Stadt** krijgt een zuidelijke verbidingsboog naar en van Biberach. Hierdoor kan een doorgaande treindienst Ulm – Laupheim Stadt – Biberach worden gereden met kopmaken in Laupheim Stadt. In 2011 moet de verbidingsboog klaar zijn.
- De spoorlijn **Menden – Hemer** wordt per medio augustus definitief gesloten. Binnenkort worden de laatste voor houttransport gebruikte wagens uit Hemer weggehaald. De Förderverein Schienenbus Menden houdt op 2 augustus een afscheidsrit (<http://www.fsbmenden.de/>).
- Na de ingebruikname van de nieuwe **Buschtunnel** tussen Aachen en de Belgische grens wordt nu de uit 1843 stammende oude Buschtunnel gesaneerd. Dit is de oudste nog in gebruik zijnde spoortunnel van Duitsland. De werkzaamheden beginnen in de zomer van 2009 en duren anderhalf jaar. De vernieuwde tunnel zal dan enkelsporig zijn waardoor profielknelpunten tot het verleden behoren.

- In **Kehl** is een begin gemaakt met de bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn, die hier tevens de grens tussen Duitsland en Frankrijk markeert. De nieuwe, dubbelsporige brug vormt een onderdeel van de trans-europese verbinding van Parijs naar Bratislava en Boedapest. De 238 meter lange brug moet in 2010 gereed zijn.

- Het gedeelte **Siegen – Betzdorf** van de lijn Köln – Siegen wordt tussen 21 juni en 3 augustus ten behoeve van een grootscheepse modernisering gesloten. Reizigers worden met bussen vervoerd, waardoor zij 50 minuten langer onderweg zijn!

- Het herstel van de **Landrückentunnel**, waar op 26 april een ICE ontspoorde na een botsing met een kudde schapen, werd op 16 juni afgerond. Sindsdien is de tunnel weer tweesporig berijdbaar.

Te koop

- De Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (SWU) overwegen de door DB Netze te koop aangeboden spoorlijn Senden – Weißenhorn te kopen. De aanschafkosten van ruim € 132.649 zijn geen probleem, maar het achterstallige onderhoud wordt op € 6,6 miljoen geschat. De beslissing over de aankoop van de lijn zal vermoedelijk afhangen van de bereidheid van de lokale overheden om geld in de lijn te steken. Het *Landkreis* Neu-Ulm wil de lijn graag behouden zodat het bestaande goederenvervoer gecontinueerd kan worden. Op termijn is een reactivering van het personenvervoer denkbaar; uit onderzoeken wordt verwacht dat dagelijks 3.400 reizigers vervoerd kunnen worden. Voor 23 augustus moet een bod worden gedaan, anders gaat DB over tot opbraak.

Museum

- De in eigendom van de *Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn Geschichte* zijnde dieselloco **212 007** heeft in de werkplaats Bremen een revisie en schilderbeurt gehad. De loc ziet er in het *Bundesbahn-rot* weer als nieuw uit. Op 23 augustus komt zij op de baan voor een rit vanuit Bochum naar het Sauerland. Informatie bij www.dgeg.de.

- In Berlin Friedrichstraße ontspoorde het historische treinstel van de S-Bahn Berlin met één draaistel. De schade bleek gelukkig gering te zijn.

- De **E44 508** is door het DB Museum Nürnberg permanent uitgeleend aan de Lokwelt Freilassing. De loc werd na haar aflevering in 1934 ingezet op de lijn Freilassing – Berchtesgaden en keert dus terug naar haar roots. Aan de machine moet nog wel het nodige gebeuren, want zij heeft 22 jaar in een locloods in Selb gestaan. Omdat de sporen rondom de loods al waren opgebroken moest speciaal voor de E44 508 een noodspoor worden gelegd.

- In het ten zuiden van Nürnberg gelegen **Spatzenpark** trof een HOV-RN-lezer de fraai in TEE-kleuren geschilderde E03 002 en 103 197 aan, alsmede een *Schienenbus*. Alle drie de voertuigen dienen als statisch object. Meer info op www.spatzenpark.de.

- Onder het motto "Preußenfest im Bayernland" organiseren de Ostsächsische Eisenbahnfreunde Löbau in het lange weekend van 17 – 20 oktober een **Plandampf** rondom Mühldorf. Onder meer de Pruisische loctypen G10 (*Baureihe* 57) en P8 (*Baureihe* 38) zullen voor fotogoederentreinen te zien zijn. Meer informatie vindt u op www.fotozuege.de.

- Het nieuws van deze maand is echter de terugkeer van de **Saxonia**, de replica van de eerste in Duitsland gebouwde locomotief. De tussen 1985 en 1988 gebouwde replica heeft in Meiningen een grote revisie gekregen en kan nu weer onder stoom worden bewonderd. Het eerste optreden vond plaats ter gelegenheid van het 15-jarig bestaan van het DB-museum in Halle, waar de Saxonia en de Adler samen de show stalen.

EUROPESE UNIE

Eerste spoorwegpakket

De Europese Commissie heeft op 16 juni maar liefst 24 lidstaten in gebreke gesteld over de invoering van het eerste spoorwegpakket. Dit pakket bevat een aantal richtlijnen voor het inrichten van een goed functionerende markt voor spoorvervoer, zoals de scheiding van exploitatie en infrastructuur en de aanstelling van een toezichthouder die voldoende bevoegdheden heeft om (voormalige) monopolisten aan te pakken. Nederland is de enige lidstaat die de regels correct heeft vertaald in wetgeving; Malta en Cyprus hebben immers geen spoorwegnetten.

Greening Transport Package

De Europese Commissie lanceerde op 8 juli het Greening Transport Package. Dit is een pakket maatregelen om duurzaam energiegebruik in het verkeer te stimuleren. De belangrijkste en meest verstrekkende maatregel is het opnemen van alle externe kosten in de prijs die voor het vervoer betaald moet worden. Omdat het spoorvervoer, in tegenstelling tot het wegvervoer en vooral de luchtvaart, al een aanzienlijk deel van deze externe kosten zelf draagt kan dit een forse stimulans voor het spoor vormen. Verder wordt ook een pakket maatregelen genomen om het geluid van goederenwagens met 50% te verminderen, onder meer door het gebruik van stillere remsystemen.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 7348, 9610, 9615, 9622, 16031, 16037, 16057, 16646 en 16734.

De 7348 is pas het vierde slachtoffer van de serie 7200 (de Franse tegenhanger van de 1600/1700/1800 van NSR/Railion). Reden van deze vroegtijdige afvoer was de zware brandschade die de loc eerder dit jaar had opgelopen.

De serie 9600 is nu volledig verdwenen.

De serie nieuwe locomotieven voor Transillien (27301-27364) is nu hard op weg; reeds 51 doen nu dienst.

Diesellocomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden 61009, 63560, 63927, 63956, 63991, 67314 en 72029 en de rangeerloos Y7249, Y7520, Y7521 en Y7542.

Vooral de afvoer van de 61009 is natuurlijk opvallend. Deze G1206 uit 2003 is voor zover ons bekend niet betrokken bij een ongeluk en behoort niet tot de aan VFLI verhuurde locomotieven. Ook is er nog geen sprake van dat de 61000-en teruggegeven zouden worden aan de verhuurder, iets waar een aantal jaar geleden wel sprake van was. Het gerucht gaat dat deze bewuste loc structurele vermogensproblemen zou hebben – iets waar het type G1206 niet onbekend om staat overigens.

In tegenstelling tot wat eerder gemeld blijkt de 60003, net als de 60001 en 60002, ook nog niet afgenomen te zijn. Wél in dienst zijn nu de 60004-60067. Van de andere nieuwe dieselloos, de 65000, zijn nu de locomotieven tot en met de 75084 in dienst, uitgezonderd de 75074.

Gerenoveerd en vernummerd werd 66496 in 69496

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden Z 5377, Z 5413, X 4517, X 4625, X 4696 en X 4758

Uiteraard werden weer in hoog tempo nieuwe TER- en TGV-stellen in dienst gesteld. Een overzicht volgt in een volgende uitgave. Voormalige Thalys 4531 werd, na al geruime tijd als 'gewone' TGV ingezet te zijn, vernummerd in 4551. Het stel rijdt nu in het grijs rond.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-rn@hov-rn.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op 25-06 brak een goederentrein in de Botlektunnel in twee delen. Na ruim vier uur kon de trein uit de tunnel gesleept worden.
- Loc 1837 botste op 30-06 als trein 89300 bij Boxtel met een vrachtwagen. De 'chauffeur' van de vrachtauto vond het nodig op de overweg een manoeuvre uit te voeren. Door de botsing zwipte de (grote) oplegger naar de zijkant van de weg en maaide een juist passerende scooter onderuit en een eveneens voorbijrijdende personenwagen tegen een paal. Ook de overweg raakte zwaar beschadigd. Het treinverkeer tussen Tilburg en Utrecht lag ruim vijf uur stil. De loc kwam op 07-07 in het revisiebedrijf Haarlem binnen.
- Diezelfde dag liep in de Westhaven een 6400 met één draaistel uit de rails.
- Op 01-07 ontspoorde een loc van Shunter tijdens rangeren op de Maasvlakte.
- Op 07-07 kwam een goederentrein van Railion in de Maastrichtse Beatrixhaven met een bromfiets in botsing.

HSL-Zuid

- De stofritten met de ICR-rijtuigen en de TRAXX-locomotieven E 186 112 en 118 werden op 29-06 afgesloten. Aansluitend werd de TRAXX 118 ontdaan van zijn ProRail-stickers.

Nederlandse Spoorwegen

ICE

- Op 09-07 ontspoorde een ICE-treinstel BR 403 kort na vertrek uit Keulen met één as. Al spoedig bleek dat problemen met de as tot de ontsporing hadden geleid, waarop de DB de volledige vloot ICE-3-treinstellen, inclusief de meerspanningstreinstellen BR 406 van NS, op 10-07 aan de kant zette. Op 11-07 bleven alle ICE's in Nederland staan op het opstelrein Watergraafsmeer. In de loop van de ochtend werden ze met 160 km/h naar Frankfurt overgebracht voor controle van de assen. Op 12- en 13-07 werden enkele treinen vervangend gereden met ICM-materieel, waarbij zich wreekte dat zowel ICMm als de ICM-treinstellen met choppers niet toegelaten zijn op grensbaanvakken. Alleen de 4040 – 4050 kwamen zo nog in aanmerking voor deze vervangende treinen. Al op 12-07 kwam het ICE-verkeer met treinstellen serie 406 weer op gang, waarbij in eerste instantie vooral uit Keulen gereden werd.

VIRM

VIRM-schadebakken per 12-07					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	Reden		
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade
mBvk1/2	290 8523	8642	Waarland	05-06-2008	botsschade
mBvk1/2	290 8626	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv3/4	380 8042	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv3/4	380 8131	8731	-	05-03-2008	botsschade
ABv5	380 8213	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv6	380 8349	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv6	380 8420	8739	Amsterdam Slot.	29-11-2007	brandschade
mBv7	260 8825	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd

Wagenwerkplaats Amersfoort

	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade

- Op 23-06 liep VIRM 8668 in het revisiebedrijf Haarlem binnen voor het vervangen van enkele kabelpijpen. Pas na aankomst bleek dat de bakken die onder handen genomen moesten worden, zich niet (meer) in de 8668, maar in het bekende 'restantenstel' 8656 bevinden. De 8668 keerde nog diezelfde dag in de reizigersdienst terug.
- De nieuwe 9547 verbleef in juni enige tijd in zijn toekomstige thuisbasis en kwam op 23-06 naar de Bokkeduinen. De 9548 en 9547 kwamen in het weekeinde van 28-06 voor enkele nawerkzaamheden naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Dit duo kwam op 29-06 naar Bokkeduinen, waarna de 9547 op 30-06 de afleveringsproefrit reed. Deze rit is dezelfde die de vorige series VIRM maakten: een rit van de Bokkeduinen naar Den Haag HS en terug, waarbij tussen Hoofddorp en Den Haag (met uitgeschakelde ATB) 160 km/h wordt gereden.
- Opvallend is dat elke bak van de nieuwe levering VIRM voorzien is van aparte computernummers.
- Na een proef met *boord-walcommunicatie* op vijf VIRM-treinstellen in 2005, wordt dit jaar een grotere praktijkproef gedaan. Twintig zeswagengestammen zullen met de benodigde apparatuur worden uitgerust. Het is zowel mogelijk rechtstreeks de technische staat van een treinstel op afstand te bekijken, als over een langere periode een storingsanalyse te maken.

DDM/DD-AR

- Nadat in 2006 de toiletpijpen van (onder andere) DD-AR en DDM het doelwit waren van het dievengilde, hebben criminelen het thans gemunt op de kraantjes in de toiletten van dit materieel. Door de diefstal van de kranen en de onmogelijkheid snel een alternatief kraantje te plaatsen, moeten in veel rijtuigen de reizigers hun handen wassen met water dat eenvoudigweg uit de wand spuit. Begin juli werd bovendien besloten de nog wel aanwezige kraantjes preventief te verwijderen.
- In de week van 07-07 werd voor het eerst sinds betrekkelijk lange tijd een vijfdelige DDM-stam in de reizigersdienst gesignaleerd.
- De grote revisie en ombouw van DD-AR tot intercitymaterieel lijkt nu toch te gaan plaatsvinden. Details over de ombouw zijn nog niet gegeven. Evenmin is duidelijk in hoeverre (een gedeelte van) het DDM-1-materieel bij de verbouwing wordt inbegrepen.
- DD-AR 7479 botste kort na middernacht op 28-06 nabij Santpoort Zuid als trein 4895 met een busje. Daarbij ontstond enige schade aan de Bvk 270 7079. De gehele stam liep op 30-06 in het nabijgelegen revisiebedrijf Haarlem binnen. Daar wordt de 270 7079 vervangen door de 270 7020.

Samenstelling DDM-1-stammen per 13-06												Samenstelling DDM-1-stammen per 17-06											
6901	6825	6673	6833	6625	6808	6901	6825	6673	6833	6625	6808												
6902	6816	6612	6811	6631	6836	6902	6816	6612	6811	6631	6836												
6903	6823	6671	6835	6613	6831	6903	6818	6671	6835	6613	6831												
6904	6832	6627	6802	6634	6834	6904	6832	6627	6802	6634	6834												
6905	6878	6633	6826	6624	6877	6905	6828	6623	6801	6628	6827												
6906	6806	6626	6822	6635	6821	6906	6806	6626	6821	6615	6837												
6907	6812	6675	6807	6621	6876	6907	6812	6675	6807	6621	6876												
6908	6841	6674	6804	6618	6814	6908	6841	6674	6804	6618	6814												
6911	6805	6632	6817	6617	6838	6911	6805	6632	6817	6617	6838												
6912	6828	6623	6801	6628	6827	6912	6878	6633	6826	6624	6877												
6913	6803	6670	6813	6614	6815	6913	6803	6670	6813	6614	6815												

ICM

- Treinstel 4030 werd na aflevering na zijn revisie op 18-06, slechts een week later opnieuw binnengenomen in Haarlem voor het uitvoeren van enig nawerk. Nadat het treinstel daarop in de dienst verscheen, vertoonde het nog een aantal storingen. Zo wilden op 26-06 de deuren niet open bij het gecombineerd rijden met de 4229. Ook liep de temperatuur in het treinstel een aantal malen op tot tropische waarden, hetgeen door het kleine aantal te openen ramen door de reizigers niet erg gewaardeerd werd.
- Op 03-07 kwamen de 4011, 4025 en 4028 gedrieën naar het revisiebedrijf Haarlem om eveneens nawerk te ondergaan. De stellen werd op 04-07 weer afgeleverd.
- Op 30-06 liep de 4052 in het revisiebedrijf Haarlem binnen om als prototype voor de verbouwing van de serie ICM-2 te dienen. De grootste verschillen tussen de verbouwing van ICM-2 en ICM-1 zijn het andere leidingwerk onder het motorrijtuig, een ander tussenschot in diezelfde mB(D)k door de aanwezigheid van de chopperinstallatie en de andere constructie van de plafonds in alle rijtuigen.

SGM

SGM-schadebakken per 11-07			
RB Haarlem			
nummer	reden		
Bk1 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
AB 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
Bk2 2964	Rotterdam Centraal	20-11-2006	botsschade

- Op 23-06 vertrokken de 2022 en 2032 naar Bombardier in Randers. Als retourvracht arriveerden op 04-07 de 2137 en 2144 (de voormalige 2027 en 2034) in Leidschendam.

Mat '64

- Betrekkelijk plotseling werden met ingang van 01-07-2008 elf treinstellen Plan V terzijde gesteld. Kennelijk door de naderende komst van nieuw VIRM en SLT besloot NS de 802, 806, 807, 808, 809, 811, 812, 813, 814, 821 en 823 terzijde te stellen. De lease van deze treinstellen werd niet verlengd en ook de kleine levensduurverlenging ervan vond geen doorgang meer. Terwijl de 812 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd gebruikt voor proeven met de extra ATB-functionaliteit die voorbereiden van stopnende seinen met snelheden lager van 40 km/h moet tegengaan, werden de 813 en 814 tijdelijk in Eindhoven opgesteld en kwamen op 03-07 net als de overige stellen (met uitzondering van de 809, die vanuit Lelystad naar de Dijkgracht kwam) naar Zwolle Rangeer. Nadat aanvankelijk Zutphen in overweging was voor het stallen van de treinstellen, werd het toch Zwolle. Waarom niet de sporen voor het nauwelijks nog in gebruik zijnde onderhoudsbedrijf werden gebruikt, is een raadsel. De Plan V's werden namelijk naar Zwolle Rangeer gebracht en gestald op dezelfde plek waar in het verleden al veel (sloop) materieel in brand gestoken werd. Zover kwam het nog niet, maar de treinstellen werden in een mum van tijd volledig onder de graffiti gezet. Andermaal blijkt NS geen beleid te hebben voor de omgang met buiten dienst gesteld materieel. De loods in Amersfoort is vol en de Dijkgracht eigenlijk ook. Hoewel de laatste nog enige uitbreiding zal krijgen, is niet waarschijnlijk dat vóór de grote uitstroom van Plan T en V voldoende ruimte is om te slopen (of te verkopen) materieel tijdelijk op te slaan. Tussen het moment van buitendienststelling en van sloop liggen ook in de snelst denkbare gang van zaken minimaal enkele weken.

- De terzijde gestelde 504 werd op 27-06 vanuit het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar de Dijkgracht gebracht. De genoemde 812 en 809 arriveerden daar op 04-07.

ICR

- Medio juni vond een aantal wijzigingen plaats bij het binnenlandse ICR-park om de zeven rijtuigen die een elfde HST-PRIO-stam gaan vormen, vrij te spelen. De stam 5849 verloor BD-rijtuig 82-70 438, kreeg de 82-70 439 ervoor terug en bestaat thans uit de BF 29-70 449, BD 82-70 439 en B 20-77 129. De BAB-stammen 5665 en 5663 vervielen geheel. Terwijl alle rijtuigen van stam 5665 (10-70 365, 20-70 243 en 20-70 235) naar Haarlem kwamen voor ombouw, werd van de BAB 5663 alleen de 10-70 363 uitgekozen voor ombouw. De beide overblijvende B's 20-70 206 en 20-70 208 met de 10-77 323 gecombineerd tot een nieuwe stam 5623. De 10-70 323 had onder dit nummer enige tijd als losse A in de treinserie 1500 met ICL-rijtuigen gereden. De genoemde 20-70 206 en 20-70 208 worden overigens in een later stadium alsnog omgebouwd voor de HST-PRIO-dienst.
- Momenteel rijden de A's 10-70 361, 362 en 368 in de 1500-serie met ICL-rijtuigen. Zij dragen hun stamnummers 5661, 5662 en 5668 nog steeds.

ICK, ICL & DF

- Met de wekelijkse onderhoudsslag van ICL-rijtuigen kwam op 21-06 een tot BD verbouwde Bimz de grens over. Rijtuig 84-91 is het nieuwste ICL-rijtuig met fietsruimte.

Revisiebedrijf Haarlem

ICM revisie				VIRM LT1			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
4037	19-06	4030	18-06	9477	13-06	9477	26-06
4052	30-06	4031	01-07	9426	27-06	9426	03-07
4039	10-07	4032	11-07	9514	30-06	9514	04-07
				9518	03-07	9518	08-07
				8674	08-07		
ICRm nawerk/ombouw HSA							
binnengekomen		afgeleverd					
82-70 438 (ex-5849)	22-06	10-70 482	25-06				
20-70 243 (ex-5665)	22-06	10-70 376	25-06				
20-70 235 (ex-5665)	22-06	20-70 584	25-06				
10-70 365 (ex-5665)	24-06	20-70 261	25-06				
10-70 363 (ex-5663)	24-06	20-70 403	25-06				
		20-70 402	25-06				
		82-70 972	25-06				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
82-77 007 (5207)	18-06	verbrande stroomkabel	8668				23-06
2956	19-06	botsschade	817				23-06
8668	23-06	verkeerd binnengenomen	2956				27-06
8656	24-06	herstellen kabelpijpen	2958				03-07
4030	25-06	nawerk ombouw	82-77 007 (5207)				04-07
7479	30-06	botsschade Santpoort	4011				04-07
4011	03-07	nawerk ombouw	4025				04-07
4025	03-07	nawerk ombouw	4028				08-07
4028	03-07	nawerk ombouw	837				11-07
1837	07-07	botsschade Boxtel					
837	10-07	defecte lijnschakelaar					
4028	11-07	ATB defect					
82-77 030 (5230)	11-07	omzetter defect					
511	14-07	defecte snelschakelaar					

Revisiebedrijf Tilburg

ICK LTO/CW				ICM Cw compressor			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
82-37 054 (5354)	10-06	82-37 054 (5354)	16-06	4225	17-06	4211	07-06
22-37 903 (5354)	10-06	22-37 903 (5354)	16-06			4225	24-06
22-37 986 (5426)	10-06	82-37 064 (5364)	16-06				
22-37 958 (5426)	10-06	22-37 924 (5364)	16-06				
12-37 026 (5426)	10-06	22-37 972 (5407)	16-06				
82-37 059 (5359)	16-06	22-37 908 (5407)	16-06				
22-37 985 (5359)	16-06	12-37 007 (5407)	16-06				
12-37 002 (5402)	16-06	22-37 934 (5414)	16-06				
22-37 956 (5402)	16-06	22-37 950 (5414)	16-06				
22-37 991 (5402)	16-06	12-37 014 (5414)	16-06				
12-37 019 (5419)	16-06	22-37 917 (5422)	16-06				

22-37 918 (5419)	16-06	22-37 946 (5422)	16-06				
22-37 992 (5419)	16-06	12-37 022 (5422)	16-06				
12-37 035 (5435)	16-06	22-37 986 (5426)	16-06				
22-37 926 (5435)	16-06	22-37 958 (5426)	16-06				
22-37 996 (5435)	16-06	12-37 026 (5426)	16-06				
12-37 016 (5416)	24-06	12-37 002 (5402)	24-06				
22-37 929 (5416)	24-06	22-37 956 (5402)	24-06				
22-37 984 (5416)	24-06	22-37 991 (5402)	24-06				
12-37 023 (5423)	24-06	12-37 019 (5419)	24-06				
22-37 910 (5423)	24-06	22-37 918 (5419)	24-06				
22-37 961 (5423)	24-06	22-37 992 (5419)	24-06				
12-37 032 (5432)	24-06	12-37 035 (5435)	24-06				
22-37 944 (5432)	24-06	22-37 926 (5435)	24-06				
22-37 959 (5432)	24-06	22-37 996 (5435)	24-06				
22-37 909 (5009)	30-06	82-37 059 (5359)	30-06				
22-37 971 (5071)	30-06	22-37 985 (5359)	30-06				
22-37 941 (5041)	30-06	12-37 016 (5416)	30-06				
82-37 061 (5361)	30-06	22-37 929 (5416)	30-06				
22-37 939 (5361)	30-06	22-37 984 (5416)	30-06				
12-37 029 (5429)	30-06	12-37 023 (5423)	30-06				
22-37 987 (5429)	30-06	22-37 910 (5423)	30-06				
22-37 907 (5429)	30-06	22-37 961 (5423)	30-06				
22-37 902 (5434)	30-06	12-37 032 (5432)	30-06				
22-37 980 (5434)	30-06	22-37 944 (5432)	30-06				
12-37 034 (5434)	30-06	22-37 959 (5432)	30-06				
		22-37 909 (5009)	07-07				
		22-37 971 (5071)	07-07				
		22-37 941 (5041)	07-07				
		82-37 061 (5361)	07-07				
		22-37 939 (5361)	07-07				
		12-37 029 (5429)	07-07				
		22-37 987 (5429)	07-07				
		22-37 907 (5429)	07-07				
		22-37 902 (5434)	07-07				
		22-37 980 (5434)	07-07				
		12-37 034 (5434)	07-07				
Schades/defecten							
binnengenomen							
afgeleverd							

Arriva

GTW

- Nog steeds maken de elektrische Spurts van Arriva veel proefritten door het gehele land. Medio juni bracht een treinstel een bezoek aan zijn nieuwe thuisbasis, het onderhoudsbedrijf Leidschendam.
- Arriva - tot 2020 concessiehouder op de Friese spoorlijnen – neemt in december 2010 een extra treinrit in de dienstregeling op. Daarvoor bestelt Arriva in Zwitserland een extra Spurt bij Stadler. De kosten voor de provincie voor het laten rijden van een extra rit per uur in beide richtingen, bedragen 1,3 miljoen euro per jaar. Deze kosten worden vanuit de beschikbare middelen voor openbaar vervoer gefinancierd.

Veolia

GTW

- Op 01-07 arriveerde de eerste elektrische GTW van Veolia in Nederland. Het 501 genummerde treinstel kwam bij Venlo de grens over.

DB Autozug/City Night Line

Problemen

- Loc 1615 botste op 06-07 tijdens een rangeerbeweging in de Watergraafsmeer met geweld op een aantal rijkstuggen van DB Autozug. Vier rijkstuggen raakten daarbij gehavend; de 1600 kwam met de buffers tegen de toiletdeur van het eerste rijkstug tot stilstand.
- De botsing mag niet verbazend genoemd worden. Het door RRF uitgevoerde rangeerproces lijkt onder onervaren personeel (regelmatig denken machinisten tussen de Watergraafsmeer en Amsterdam CS een rangeerbeweging te zijn en voeren daarom een enkel rangeersein), een veel te krappe planning (alle drie de treinen moeten rijkstuggen met

elkaar uitwisselen ten behoeve van onderhoud) en weinig bijsturingmogelijkheden.

- Dagelijks zijn grote vertragingen voor de City Night Line- en EuroNight-treinen vanuit Amsterdam, soms tot twee uur, waar te nemen. Ook gevallen van niet-verschoond beddengoed en problemen met de treinverwarming in de door de 189 gesleepte trein zijn al voorgekomen.
- In Duitsland staat de CNL-dienst vanuit Amsterdam inmiddels zeer slecht bekend. Op 12-07 liep de CNL naar Moskou en Warschau maar liefst vier uur vertraging op omdat te Amsterdam Centraal bleek dat nog een rijkstug moest worden uitgerangeerd.
- Problematisch is dat DB Autozug op Amsterdam Centraal geen eigen personeel heeft dat reizigers informeert over vertragingen of andere problemen. Het NS-personeel dat op de perrons een oogje in het zeil houdt of toevallig aanwezig is, krijgt daardoor regelmatig de wind van voren van boze reizigers, die zich (terecht) afvragen wat er aan de hand is.

Wist u dat...

- op 08-07 de treinserie 9700 Rotterdam – Gouda Goverwelle opgeheven werd vanwege 'materieeltekort' en veel treinen van de serie 4000 Rotterdam – Gouda – Uitgeest op halve sterkte reden en Sprintertweetjes in de serie 5000/5700 werden gesignaleerd ?
- het terzijdestellen van elf Plan V's, of het nu de directe aanleiding was niet of niet, op deze manier niet bepaald ongemerkt aan de betalende klanten voorbijgaat ?
- op 16-06 nachtelijke werkzaamheden tussen Zaandam en Uitgeest uitliepen tot maar liefst 19.15 (!) uur ?
- op 18-06 een Arriva-GTW ontspoorde bij de werkplaats van Voith in Leeuwarden ?
- het nog steeds meerdere malen per week voorkomt dat vrachtwagenchauffeurs de hoogte van hun voertuig verkeerd inschatten en klem komen te zitten onder een spoorviaduct ?
- dit op 20-06 bij Veenendaal het geval was ?
- van de betreffende vrachtwagen de spoiler op het spoor vloog, door een juist passerende trein werd meegesleept waardoor opspattend vervolgens enkele ruiten van station Veenendaal Centrum beschadigden ?
- een set Plan V's op 22-06 bij Zoetermeer in botsing kwamen met een grote oranje reclamebal die van een naast het spoor gelegen hotel gewaaid was ?
- Hallo zusammen, für die Spalte "Wist u dat..." eine Meldung:
Zaterdag, 05.07.2008, Alkmaar 15:54 *430 + 458* naar Maastricht (IC 861) *en* *929* naar Heerlen (IC 861 Sittard - Heerlen IC 20861) - und pünktlich von Amsterdam Sloterdijk bis Eindhoven !! Viele Grüße Hans-Joachim Meyer (ein deutscher Leser sagt "Danke")
- de rijkstuggen die op 21 en 22 juni gebruikt werden door Mercia charter voor de afscheidsritten van de class 5800 lokomotieven de Am 51 80 03-40 129-7 + Bm 51 80 02-40 161-1 + Bm027 51 80 02-40 158-7 + Bm027 51 80 02-40 155-3 waren ?
- op 24 en 25 juni meetrijtuig Dm 99 84 93 62 071-5 van BAM ter gelegenheid van Rail Technology Conferences 2008 te zien was in het Spoorwegmuseum ? In het rijkstug werden diverse meetmethoden en -apparatuur gedemonstreerd. Het rijkstug stond op het kopspoortje van de museumpendel. De aangekondigde videoschouwtrein stond niet in het museum. Wel was de Unimat 5 van Strukton aanwezig.
- vrachtrijkstug 92-99 064 van Herik Rail in oranje/blauwe kleur is geschilderd ? Opvallend is dat de kleurstelling afwijkt van de bestaande rijkstuggen van Herik Rail. De bestaan-

de rytuigen zijn blauw en hebben alleen een oranje band rondom de ramen. Het vrachtrijtuig is blauw en heeft een oranje bies onder de dakrand en een oranje band boven de stelbalk. De voorzijde van de opstaptreden en het handwiel zijn eveneens oranje, het dak is lichtgrijs. Het rijtuig heeft geen opschriften.

- de twee plan E-rijtuigen van de VSM zijn overgegaan naar de SHD ? Op 18 juni werden de rytuigen C6712 en B6609 door lokomotief 203-2 van VolkerRail overgebracht van Apeldoorn naar Amersfoort.
- Op treinstel 900 zwarte in plaats van witte cijfers 2 op de blauwe banen staan ?
- Inmiddels alle turbo-plan V voorzien zijn van de tekst op de Emmense zijde: "provincie Drenthe" en op de Zwolse zijde: "provincie Overijssel" ?
- Op 1 Juli plan-T 513 de defecte ICM 4202 door Utrecht-CS richting Lunetten sleepte ?
- De leeslampjes in de ICMm gewoon weer aangaan na een uitschakeling in het laagspannings net?
- Dit alleen in de eerste ICMm's niet zo was?
- Maar de NS dit door heeft gehad?
- Dat dit euvel dus verholpen is?
- Niet alle ingezonden berichten deze kolommen halen ?

Cargo-corner

ACTS

Het grote nieuws bij ACTS is dat er stap voor stap meer vuilvervoer wordt overgenomen van Railion. Zo rijdt ACTS de treinen van en naar Acht en had men de trein uit Sittard, waar de delen van Haanrade en Maastricht samen worden gevoegd, al moeten rijden maar dit is uitgesteld tot rond/na augustus a.s.

Natuurlijk zijn dit teveel treinen voor de relatief kleine ACTS organisatie. Zo moeten er locs en personeel bijkomen. Van Railion zouden 1600'en worden gehuurd. Ten behoeve van instructie wordt er al standaard één 1600 gebruikt bij ACTS die ook af en toe gewoon wordt ingezet. Vanaf eind april tot begin juni was dit de 1601, die werd afgelost door de 1612 en na een paar dagen alweer door de 1613. Natuurlijk wreekt het aantal extra treinen zich op de loccapaciteit. Zeker wanneer er dan nog eens locs met een defect aan de kant staan moet je alternatieven kiezen. Zo reed op 20/5 Spitzke de Coevorden-shuttle in de havens en deed de aannemer ook mee in het vuil opruimen door op 16 t/m 18/6 de vuilrein van Haarlem naar Amsterdam te rijden voor ACTS. Op 31/5 werden locs 7103+7104 gespot met de Leeuwarden-shuttle naar de net beschreven plaats. R4C sleepte de tweede week van juni deze shuttle door de Rotterdamse haven.

Verder nieuw vervoer is het rijden van de Acht-shuttle, in plaats van naar de ECT Maasvlakte, 1x per week naar Ceres in Amsterdam. Omdat daar het railverkeer nogal is toegenomen de laatste tijd heeft men ook een derde spoor op de Ceres Paragon terminal aangelegd.

Half mei werd de 7101 omgetoverd in het Portfeeder jasje in Nedtrains werkplaats Feijenoord. Hiermee verloor de laatste G1206 de oude ACTS huisstijl.

Op zoek naar nieuwe tractie reed op 27 & 28/5 loc 189092, normaal van de City Night Line, een slag met de Leeuwarden-shuttle. Op de terugweg ging het niet goed met loc 513-9 die in opzending was meegekomen na het rangeerwerk in Leeuwarden. De Class 66 werd te Rotterdam Noord Goederen uitgerangeerd wegens vaste remmen. Het duurde tot 17/6 voordat de onfortuinlijke "Klaas" voor onderzoek naar Duitsland ging nadat definitief herstel hier niet lukte.

Op 21 & 22/6 reed ACTS voor Mercia Tours met locs 5811 & 1254 door het land met vier Duitse rytuigen. Op de 21ste reed men van Rotterdam via Utrecht naar Amersfoort voor een bezoek aan de Ponlijn. Op deze lijn leverde Volker Rail 203-1 de tractie. Vervolgens ging de reis via de Maliebaan naar Arnhem en via de Heilige lijn naar Maastricht en via Valkenburg werd de ZLSM bezocht. Vanuit Kerkrade werd bijna non-stop Rotterdam weer bereikt. De zondag gaf een minder druk programma. Na de start wederom in Rotterdam werd via Haarlem, Watergraafsmeer, Schiphol weer Rotterdam bereikt waarop nog een slag Vlissingen werd gereden. De bedoeling was dat men de Sloelijn zou bezoeken. Daar was ook een dienstregeling voor gemaakt door Prorail maar die bleek midden door een buitendienststelling heen gepland.

Bentheimer Eisenbahn

Op 29/6 arriveerde een V200 bij de BE! De loc gaat daar door het leven als D20 maar eigenlijk heet ie nog gewoon V200147 natuurlijk. Helaas is de loc in een lelijke kleurstelling geschilderd met zwart, geel en rood en krijgt nog meer vreselijke stickers op de zijkanten van de euroterminal in Coevorden. In het najaar krijgt de loc ATB ingebouwd en kan dan in Nederland ergens op het toneel verschijnen...

CTL

Voor het eerst kwam op 27/5 deze nieuweling zelf Nederland in, tot dan reden andere vervoerders voor CTL in Nederland. Getrokken door loc 189928 bracht CTL via de Betuweroute een lege kolentrein naar de Kijfhoek. RRF rijdt deze nieuwe trein, uit het Duitse Bexbach, door naar de EMO en bezorgt hem weer beladen op de Kijfhoek. De trein rijdt drie keer per week.

In de nacht van 9 op 10/6 reed de trein niet verder dan Emmerich en dat had allemaal te maken met een ontsporing aldaar toen twee wagens van de trein het spoor bijster waren.

Vanaf 15/6 tot midden augustus rijdt CTL vijf keer per week een kolentrein naar Linz. Ook deze trein rijdt normaal via de Betuweroute. Hiervoor kwam de tweede CTL 189, de 189933, in actie. Het leuke van deze trein is dat de kolen in Eanos-en vervoerd worden wat weer eens een afwisseling is voor ons land.

DLC

Na de opening van de Bertschi containerterminal in de Botlek vorig jaar werd op 13/5 in Terneuzen wederom een Bertschterminal geopend van deze Zwitserse vervoerder. Deze terminal ligt in het verlengde van het DOW complex. DLC levert de tractie van de trein naar Ludwigshafen in Duitsland welke werkdagelijks vertrekt.

ERS

De jaarcijfers van ERS over 2007 laten een groei zien van 13,2% ten opzichte van het vorige boekjaar. Vervoer naar bestemmingen in Polen groeide het snelst en naar Duitsland en Italië groeide het vervoer boven verwachting. Sinds maart rijdt ERS ook drie keer per week een trein naar Bologna waarmee er nu 36 retour ritten per week zijn naar Italië

Loc 6610 deed een duurttest met SBB Re 6/6 610 500 in het Zwitserse Muttenz op 20/6 waarbij de Zwitser total loss geraakte. De "Klaas" ging naar Krefeld voor herstel. Omdat de 6602 voor langere tijd verhuurd is aan de SNCF maakt dit de loccapaciteit erg smal. Gelukkig vindt ERS nog wel tijd

voor het vervoeren van Lint treinstellen van Syntus. Zo bracht loc 6616 stel 34 op 6/7 van Hengelo naar Eindhoven voor revisie.

Op een kolom van de directeur van ERS valt te lezen dat ERS de komende twee jaar de Class 66'en gaat vervangen door e-locs.

ITL Nederland

Klinkt wel raar voor een ex Oost Duitse loc maar sinds begin mei zijn de ITL V100'en ook toegelaten in Duitsland.

Op 7/6 kreeg ITL gezinsuitbreiding in de vorm van eloc 186142. Nadat het inzetcertificaat was afgegeven kwam de loc per 27/6 ook in Nederland.

Railion

Loc 6508 bracht op 14/5 de eerste vuile ballast trein naar het nieuwe depot in Maarssen. Dit zit gevestigd in het verlengde van de Strukton vestiging. Bedrijf Bonder recyclet de vuile ballast.

Op 16/5 bracht Karla, ook wel RN6508 genoemd, het tweede Randstadrailvoertuig van de RET, de 5502, naar de Waalhaven. Drie dagen later nam RN6445 RET metrovoertuig 5331 naar dezelfde aansluiting.

Op 20 mei stak een boer met zijn tractor en aanhanger op een overweg de oude Sloelijn over in 's Heerarendskerke net toen locs 6502+6415 met goederentrein langs kwamen die het convooi precies in het midden ramde...

Eind mei was de RN6463 weer even terug in eigen land om assen te wisselen. Was vast niet door de uitgebreide inzet in Duitsland want de loc wordt amper gebruikt...

Naast de opleving van kolen heeft de Koopman Auto Terminal in Born sinds mei ook weer vervoer. Deze keer worden Dacia's aangeleverd per spoor. Railion is de vervoerder.

RN6468 bracht Wadlopers 3105, 3110, 3222 & 3226 van Zwolle naar de Waalhaven op vrijdag 13/6. Of het iets met de datum te maken had weet uw redacteur niet want medio juli stonden de treinstellen nog steeds op de kade te wachten op verscheping naar Polen. Daar worden de treinstellen opgeknapt en gaan daarna naar Albanië en/of Tsjechië! Per spoor waren de treinstellen natuurlijk al lang in Polen maar per schip is gemakkelijker. Vooral als je tegen problemen aan loopt zoals het in één keer willen takelen van een tweedelig treinstel...

Het aantal gele Citypendels holt achteruit. Op 23/6 bracht RN1611 stellen 2022 & 2032 naar Bad Bentheim.

Op 1/7 begon de julimaand niet goed voor loc 6447 want die raakte het spoor bijster op het emplacement Westhaven.

In juni werden locs RN189023 & 189065 diverse weken ingezet voor proefritten op de HSL. Loc 189023 werd hiervoor nog ontsiert met stickers 'Powered by Prorail'. Naast dat de locs vaak solo reden werd ook vaak gependeld met twee ICRm A rytuigen en het Lloyds meetrijtuig. Begin juli keerden beide locs weer terug in de normale dienst.

Slecht nieuws voor Railion. In juni startte de zoveelste reorganisatie. Deze keer gaat er ernstig geschrapt worden in het binnenlandse verkeer wat ook ten koste gaat van minimal 80 arbeidsplaatsen. Veel werd er ook gewijzigd in de dienstregeling. De enige verbinding tussen Kijfhoek en het noorden is de trein naar Roodeschool voor het aardgascondensaat. Andere wagens voor bijvoorbeeld Delfzijl, Eemhaven in Roodeschool, Onnen en Veendam komen per Unit Cargo de grens over bij Nieuweschans. Deze buitenlandconstructie wordt ook toegepast voor de bediening van Delden die de wagens vanuit Bad Bentheim ontvangt. Blerick kent ook deze variant ook al krijgt deze bediening de vracht

vanuit Köln Kalk en wordt de laad & losplaats van Venlo niet meer aangedaan, dat vervoer gaat ook naar Blerick. Het kolenvervoer vanuit Born geschiedt nu door de SNCF zelf. Ook verdween de bediening van de Akzo in Hengelo en de bediening van Almelo. Verder werd ook gestopt met Roosendaal en verdwijnt daar de Proco zoals die ook in de Westhaven verdwijnt. Eventueel defecte wagens worden naar Roosendaal nu wekelijks op woensdagen door Shunter zelf gereden naar hun eigen werkplaats. In Tilburg is het qua Railion ook eng stil geworden nu Tilburg Goederen en Industrie niet meer door Railion worden aangedaan. Het vervoer naar Tilburg GE is verplaatst naar Oosterhout Weststad. Veel vuilvervoer gaat van Railion naar ACTS. Voor veel klanten een lastig besluit van Railion! Zo wil Akzo in Hengelo het liefst per spoor vervoeren maar Railion helpt nu tot september met het vervoer naar Zweden door vrachtwagens in te zetten. Akzo moet zelf op zoek naar een oplossing.

Qua materieel inzet is er dan wel weer goed nieuws. Na de wijziging rijdt een RN232 de autotreinen van Venlo naar Sloe v.v. vier keer per week. Zo worden twee 6400'en vrijgespeeld en dat is maar goed ook want per 20/6 worden de 6465-6470 uitgeleend aan de Duitse collega.

Rail4Chem

Vanaf 19/5 rijdt R4C in opdracht van De Vries Transport Groep, nieuwe eigenaar van de RSCg containerterminal, regelmatig extra containertreinen van de Maasvlakte en Waalhaven naar Veendam. Op de eerste dag was loc 2003 de gelukkige die R4C weer eens wat extra werk gaf.

Vanaf juni werd de samenwerking met Veolia meer duidelijk. Zo werd er vaker een loc uitgeleend en doet ook wel eens personeel van R4C dienst bij de nieuwe baas. Loc 1204 is naar Duitsland gegaan en doet daar dienst bij een Veolia dochter. Loc 2008 ging naar een Duitse Veolia partner over en ook trekt een Class 66 af en toe z'n baantjes met een Veolia trein. Zo werd eind juni de CB1001 gespot met Veolia's kolentrein in de haven.

Rotterdam Rail Feeding

Half mei was RRF in de weer met nieuwe spooraanemer Dura Vermeer. De klant koos RRF uit om een kleine slijptrein te slepen. Deze freestrein van Scherwobau sleep brugdelen onder andere op de sporen in Groningen, Friesland en in het oosten van het land.

Op 4/6 reed de RRF17 met een gezelschap zomaar de stamlijn van Oss op! Glencore en Gehave willen het lijntje, dat sinds 1999 geen goederentrein meer heeft gezien, nieuw leven in blazen. Op 25/6 volgde het eerste transport. R4C leverde de trein af in Oss en RRF rangeerde de trein, deze keer met de RRF3 met wisselend succes naar de terminal. Ook het gezelschapsvervoer beviel RRF goed want op 6/6 reed RRF met dezelfde rytuigen een trein van Nedtrain Feijenoord naar de Maasvlakte.

De reeks 73 doet nog niet veel. Wel wordt er af en toe proef gereden op de nieuwe Euromax terminal op de Maasvlakte. Na de aankoop van twee koppelwagens die gereviseerd werden in België kon RRF ook met metro's op stap. Na wat proefnemingen ging op 30/6 de RRF 20 RET stel 5315 van de Waalhaven naar de Kleiweg brengen en nam als retourvracht stel 5331 mee van de centrale werkplaats naar het opstel terrein. Als men tevreden is bij de RET wordt RRF de nieuwe vervoerder voor dit werk.

Nog meer werk in het Rotterdamse had RRF aan het vervoer van een containertrein naar de terminal van Kramer op de Maasvlakte. Nadat deze terminal ruim een jaar operationeel is werd dit het eerste spoorvervoer.

SNCF Fret

Na een ijzige stilte kwam half mei de Franse goederentak hun voorjaarsmoeheid te boven en ging weer cargo's rijden in Nederland. Vanaf 21/5 komt de Fransoos in de Zeeuwse Sloe om Cellulose op te halen bij Verbrugge en dat te brengen naar de Vogezen. Om nog meer kolen op het vuur te hebben rijdt SNCF van 17/6 zelf hun kolentrein uit Born in plaats van dat Railion de trein van tractie voorziet. Ook al werd de eerste trein gereden door G2000 5001616 gebeurt dit normaal vanaf Born met een gehuurde ERS Class 66, de 6602. De trein rijdt door naar Ronet waar een NMBS Reeks 13 de trein overneemt naar Thionville waar SNCF weer verder zelf in actie komt.

Strukton

Op 14/5 werden de twee nieuwe G1206 locs van Strukton gedoopt in Beekbergen bij de VSM. De locs gaan nu door het leven als Demi & Danique. Overigens luisteren sinds kort de grote diesellocs van Strukton ook weer naar een nummer en zijn de locs in de reeks 303001 – 303008 genummerd.

Shunter

Loc 203101 reed op 21/6 een slag IJsselmonde – Maasvlakte v.v. met een gezelschap ter gelegenheid van de presentatie van het boek van Uitgeverij Uquilair over industrielocs (zie bij "boeken").

Veolia Cargo Nederland

In mei had Veolia te kampen met een tekort aan locomotieven. Zo werd op 9 & 10/5 G1206 loc 303008 van Strukton gehuurd voor het rijden van enkele Blerick-shuttle's. Na een methanol vervoer van zo'n drie weken ging eloc 189095 de kolendienst in. Met uitzondering van de dinsdag en woensdagen rijdt deze trein nu ook vast op de Betuweroute. Op 8/7 kwam zusterloc 189093 voor het eerst in Nederland met de kolentrein. Veolia heeft drie locs van het type 189.

Infrastructuur

Er zit aardig schot in de zaak wat betreft de aanleg van de nieuwe Sloelijn. Afgelopen maand heeft Railion de oude behuizing verruild voor een nieuwe, die zo'n 100 meter richting westen is gebouwd. Dit was nodig om alle emplacementsporen naar 700 meter lengte te kunnen brengen. Ook de overweg bij het emplacement is wat verschoven zodat de wisselstraat en overweg elkaar niet bijten. Op de nieuwe verbinding tussen de Zeeuwse lijn en het Sloegebied is aannemer BAM begonnen met de aanleg van de bovenleiding en ligt grotendeels alle rails er. Opvallend is het inhaalspoor net na de aftakking van de hoofdbaan. Afgelopen voorjaar is al de stamlijn vervangen door een nieuw nevenspoor zodat in de Sloe de stamlijn parallel loopt aan de hoofdbaan richting Sloe emplacement. Medio juli lagen de sporen van de nieuwe laad en losplaats al aangesloten en zijn de sporen 11 t/m 15 niet meer direct bereikbaar vanaf de oude Sloelijn! Wel kan je vanaf deze sporen richting de stamlijn aan deze kant via de nieuwe verbinding. Op 22/9 moeten de eerste goederentreinen gebruik kunnen maken van de nieuwe lijn. De bovenleiding is dan nog niet gereed. Ook was daar een probleem mee voor sommige bedrijven in het Sloegebied die hun ingang met een hoogtebeperking opgezaagd zagen worden. Dit wordt (deels) op-

gelost door bij de overwegen de bovenleiding op maximale hoogte van 5,2 meter op te hangen.

Ten behoeve van een nieuwe woonwijk is na het aansluitwissel een groot stuk van de stamlijn in Bergen op Zoom opgebroken. Eerder was de enige aansluiting die jaarlijks éénmaal gebruikt werd aan de stamlijn bij General Electric al opgebroken. Sinds het vervoer naar dit bedrijf is gestopt werd het wel heel rustig...

Beter nieuws komt uit Limburg waar men in het Belgische deel begonnen is met het opknappen van de lijn in Lanaken. Zo is de aanleg begonnen van een rangeeremplacement bij bedrijventerrein Albertknoop. Of het echt allemaal goed nieuws voor goederentreinen moet nog blijken. De lokale politiek heeft ook wel trek in een tramlijn op het oude tracé naar Maastricht.

Betuweroute

De BR blijft een speeltuin van nieuwe locs. Op 5/6 kwam loc 44701 van SNCF (PRIMA 6000) naar Nederland en deed medio juni & juli proefritten op de BR maar reed ook twee maal een slag Bergen op Zoom. Al eerder te gast was Traxx loc 186108. Sinds 22/5 is de loc hier ook weer te zien voor proefritten op de Betuweroute. Samen met de twee Class 66 (JT4 & JT10) zijn de vier vooral stilstaand aan te treffen op de Kijfhoek.

Het goede nieuws is dat er per 15/6 beperkingen voor het rijden van Kijfhoek naar Zevenaar vervallen zijn! Er kunnen nu vier treinen per uur per richting rijden. Natuurlijk zijn de verbindingen bij Meteren en Elst met het klassieke spoor nog niet in dienst. De dinsdagen worden gebruikt voor proefritten en onderhoud.

OVERIGE BERICHTEN

Klantwaardering NS prestaties stijgt opnieuw

In het tweede kwartaal van 2008 is de waardering van treinreizigers over de prestaties van NS verder gegroeid. 76% van de klanten gaf een 7 of hoger voor de dienstverlening van NS (69% vorig jaar). Klanten zijn vooral veel beter te spreken over het op tijd rijden van treinen: 54% geeft een ruime voldoende of hoger, een enorme sprong vooruit ten opzichte van 43% vorig jaar in dezelfde periode. Ook de overige belangrijke kwaliteitsaspecten zoals klantgerichtheid, reinheid en sociale veiligheid laten verbetering in het oordeel van de klanten zien.

Koploper in de klantwaardering is opnieuw het aspect sociale veiligheid, waarvoor bijna 8 op de 10 reizigers een rapportcijfer 7 of hoger gaf (78%). Het oordeel over de beschikbaarheid van zitplaatsen kwam afgelopen kwartaal uit op 76% (vorig jaar 74%) en voor klantgerichtheid van het personeel gaf 61% van de reizigers NS een 7 of hoger (vorig jaar 58%). Van alle treinen kwam 93,6% binnen vijf minuten aan, een lichte stijging ten opzichte van vorig jaar.

Directeur NS Reizigers Jacques Huberts: "Wij slagen er opnieuw in om te verbeteren ten opzichte van vorig jaar. Ik ben trots op onze medewerkers voor het behalen van dit resultaat. We houden de focus op verdere verbetering van onze prestaties. We willen graag dat onze klanten nog meer tevreden worden over alle aspecten van onze dienstverlening."

Achtergrond

NS publiceert ieder kwartaal de cijfers over de klanttevredenheid. Deze cijfers volgen uit het onafhankelijk onderzoek dat NS in samenwerking met de consumentenorganisaties en de overheid laat uitvoeren. Hierin geven reizigers hun oordeel over de kwaliteit en andere aspecten van de dienstverlening van NS. Daarnaast publiceert het bedrijf elk kwar-

taal de punctualiteitscijfers. In de bijgevoegde tabellen staat een overzicht van de belangrijkste uitkomsten. Ook is een overzicht te vinden op www.ns.nl

Albatros in de vertraging ?

De hogesnelheidstrein van het type V250 van de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda en bestemd voor NS Hispeed, staat al enige maanden vrijwel stil op het testcentrum in het Tsjechische Velim. De trein heeft hier nauwelijks gereden, bevestigd directeur Antonín Blaek. Volgens de Britse raildeskundige David Haydock is dat een teken dat er iets "goed mis" is met de NS-trein. "Dit is een geval van grove onbekwaamheid." Een NS-woordvoerder zegt zich "niet te herkennen" in het geschetste beeld. "Die trein gaat in 2009 rijden." Vier jaar geleden zei NS nog dat de V250 in 2007 klaar zou zijn voor het spoor. De Deense spoorwegen wachten al jaren op nieuwe treinen van AnsaldoBreda. Topman Søren Eriksen zegt in een reactie "doodmoe" te zijn van de "eindeloze vertraging" in het afleveren van zijn treinen.

Bron: NRC Handelsblad 10 juli 2008

Experiment met vertrekstaten in Amersfoort

Vanaf 15 juni 2008 hangen er op Amersfoort vertrekstaten in een nieuwe stijl.

Amersfoort heeft sinds een paar jaar beeldschermen als 'C-TA-bakken', en op de perrons staan ook schermen waarop de vertrekkende treinen voor pakweg het komende kwartier staan opgesomd.

Nieuw is, dat de vertrekstaten geen vertreksporen meer melden. Wie de vertrektijd op de gele staat gevonden heeft, moet daarna omhoog kijken naar het beeldscherm met de eerst-vertrekkende treinen om het vertrekspoor te achterhalen.

De diverse treinseries staan bovenaan de vertrekstaat als (kleurige) 'treinlijnen' gemeld, met de stopstations en de patroontijd-aankomsttijden. (B.v. Amersfoort v. .55 - a. Hilversum .07 a. Schiphol .38. (Dit is een duidelijke uitbreiding van de informatie.) Een andere vernieuwing is, dat uren met een gelijk patroon zijn samengevat (met daardoor minder tekst op de vertrekstaten). Bijvoorbeeld 6:00 - 7:00, 7:00 - 8:00, 8:00 - 9:00, 9:00 - 11:00, 11:00 - 14:00, enz. Voor vertrek tussen 11 en 14 uur is dus nog maar één blok met vertrektijden (per richting).

Kleine opmerking: Als door een onverhoopte storing de beeldschermen op zwart gaan, is er kans dat ook dan juist de omroep het niet meer doet. Hoe weet een reiziger dan van welk spoor zijn trein vertrekt?

Frans van de Rivière

MUSEUMNIEUWS

Zeeuws stoomtramrijtuig gaat weer rijden tussen Hoorn en Medemblik

Op zaterdag 19 juli zal het geheel uit teakhout vervaardigde stoomtramrijtuig 24 van de Stoomtram-Maatschappij Breskens-Maldegheem na een jarenlange restauratie weer gaan rijden bij de **Museumstoomtram tussen Hoorn en Medemblik**. De gehele zomer kan dagelijks worden gereisd op de pluche zittingen in de luxe eerste klasse afdeling en op de houten banken in de tweede klasse van rijtuig 24.

Kleedlokaal

Personenrijtuig 24 werd gebouwd in 1927 door de fabriek Allan in Rotterdam en ging de eerste en tweede klasse reizigers vervoeren op stoomtramlijnen, die in het westen van Zeeuws-Vlaanderen waren aangelegd vanuit onder andere Breskens, Cadzand en Sluis en Maldegheem, net over de

grens in België. Toen de tram in 1949 werd opgeheven, werd het houten rijtuig verkocht als zomerhuisje naar Cadzand. Later werd het kleedlokaal voor een voetbalvereniging in Maldegheem.

In 1984 verwierf de Stichting Brabant Rail de wagenbak in eigendom en werd een begin gemaakt met de restauratie. In 1995 kon de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik de bak via een langdurige bruikleenovereenkomst verwerven. In de afgelopen zes jaar is het rijtuig in de eigen werkplaats van het museum in Hoorn geheel gerestaureerd. Dit alles werd mogelijk gemaakt door vele particuliere giften, bijdragen van de Stichting Beheer Museum en de Tramweg-Stichting en door de inzet van vele vrijwilligers. Het rijtuig is geregistreerd in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en behoort tot de laatste voor Nederland gebouwde stoomtramrijtuigen. Ondanks dat werd het toch nog uitgerust met een ouderwetse kolenkachel en olieverlichting. Bij de restauratie zijn ook deze historische olielampen aan de hand van foto's en beschrijvingen zo oorspronkelijk mogelijk nagebouwd.

Meerijden op het pluche

Tot en met 10 augustus rijdt rijtuig 24 van de Stoomtram-Maatschappij Breskens-Maldegheem dagelijks mee in de stoomtram tussen Hoorn en Medemblik. In deze periode voert de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik het uitgebreide programma 'Spannendste Tjodreis in de Zomervakantie' uit. De echte, met kolen gestookte stoomtrams vertrekken om 11.00 uur en 13.30 uur uit Hoorn. Op dinsdag, woensdag en donderdag ook om 10.00 uur en 15.30 uur. Met de tram van 10.00 uur en van 13.30 uur kan worden meegereisd op de luxe pluche zittingen in de eerste klasse en de houten banken in de tweede klasse van rijtuig 24. Tijdens het zomerprogramma kan met een dagkaart bovendien een aansluitende tocht met een salonboot over het IJsselmeer van en naar Enkhuizen worden gemaakt en rijdt een historische autobus naar het Bakkerijmuseum en het Stoommachinemuseum in Medemblik.

Meer informatie over stoomtramrijtuig 24 en het zomerprogramma vindt u op www.museumstoomtram.nl of tel. 0229-214862.

RoMeO, RTM en Rederij Zeeland

Tijden van weleer herleven wederom!

Reprise historische tocht Rotterdam – Brouwersdam met rondvaart op de Grevelingen

Op donderdag 14 augustus organiseren RoMeO, RTM en Rederij Zeeland een tweede editie van de gecombineerde tram-bus-boottocht van Rotterdam naar de Grevelingen en terug. U vertrekt met een RET-vierasser vanaf het Willemsplein in Rotterdam, stapt in Carnisselande over op een historische RTM-bus en rijdt via Hoekse Waard en Goeree Overflakkee naar Ouddorp. Een stoomtram van de RTM brengt u naar Middelpaats Haven, van waar u met het MS Grevelingen een rondvaart maakt over het Grevelingenmeer. De kosten van deze tocht bedragen EUR 45,00 per persoon, inclusief koffie met appeltaart (wegrestaurant De Tram) en lunchpakket (RTM Remise). Dit bedrag gelieve u over te maken op bankrekening nummer 34.68.72.839 bij de Rabobank te Noordwijkerhout t.n.v. Vereniging PPI onder vermelding van „CT 1408” en uw (e-mail)adres of telefoonnummer (voor de bevestiging!) . U kunt uiteraard voor meer personen inschrijven. Deelname is beperkt tot 47 personen (de capaciteit van de bus). Dus haast u om u aan te melden vóór vrijdag 8 augustus, dan dient het geld op voornoemde bankrekening te staan. Raadpleeg ook de websites www.stichtingromeo.nl en www.rtm-ouddorp.nl. Voor meer informatie kunt u ook bellen of e-mailen met Paul Hekking (06-20082503, e-mailadres paulenbren@wanadoo.nl).

B O E K E N

Bij Uitgeverij Uquilair verschijnen de volgende twee titels:

INDUSTRIELOCOMOTIEVEN - Motorlocomotieven op Nederlandse raccordementen en industriesporen.

Auteur is Henk Kolkman. 288 blz. 395 illustraties. 235 X 297 mm. Industriespoor blijft doorgaans verborgen achter muren, hekken en barse portiers. Voor dit boek gingen fabriekspoorten en archieven echter open. Het bleek dat op de spooransluitingen van Nederlandse bedrijven de eerste motorlocomotieven veel eerder verschenen dan bij de NS. In totaal zijn er meer dan vierhonderd geweest. Tussen 1950 en 1965 was het de gouden tijd van de industrietractie en werden in Nederland tien tot twintig nieuwe industri locomotieven per jaar geleverd. Maar nog steeds bezitten enkele tientallen particulieren bedrijven samen bijna tweehonderd locomotieven. Meestal zijn die als industri locomotief gebouwd, maar er zijn ook afdankertjes van de NS en DB bij. Alle tractievormen komen aan bod, van rangeerpaard tot locomotief met afstandsbesturing. Dit boek is tevens nummer 41 in de NVBS-boekenreeks en is rechtstreeks bij de uitgever te bestellen door overmaking van € 39,00 (incl. porto) op rekeningnummer 14.45.23.787 t.n.v. uitgeverij Uquilair te Den Bosch o.v.v. Industrie-Diesel.

De Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg - Maatschappij, de Vlissinger Postroute - De geschiedenis van de spoorweg en van de verbinding.

Auteurs zijn Vincent Freriks en Hans Schlieper. Het boek is 24 X 33 cm groot en bevat 304 blz. met ruim 340 foto's, documenten en kaarten, waarvan 33 in kleur. De Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg-Maatschappij, de NBDS, was een van de minst fortuinlijke spoorwegmaatschappijen uit de Nederlandse Geschiedenis. De maatschappij exploiteerde de internationale spoorweg van Boxtel via Uden, Kruispunt Beugen, Gennep en Goch naar het Duitse Wesel. De lijn vormde een onderdeel van de belangrijke postverbinding van London via Vlissingen en Gennep naar Berlijn. Op de westelijke oever van de Rijn sloot de lijn aan op de spoorweg van Venlo via Wesel naar Haltern, ooit gedacht als een onderdeel van een grote verbinding van Parijs via Luik, Maastricht en Venlo naar Hamburg. De Rijnbrug bij Wesel gold lange tijd als een van de grootste spoorbruggen van Europa. Het belangrijkste internationale vervoer over de lijn van de NBDS eindigde bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. De NBDS ging in die dagen ten onder. De lijn wist het bestaan nog lange tijd te rekken en speelde een belangrijke rol in de Tweede Wereldoorlog. Hierna ging het verder bergafwaarts met de lijn. In 2008 herinneren een ongebruikt baanvak tussen Boxtel en Veghel en een aantal voormalige stationsgebouwen aan de grote tijden van het internationale spoorwegverkeer. Dit boek is rechtstreeks bij de uitgever te bestellen door overmaking van € 30,00 (incl. porto) op rekeningnummer 14.45.23.787 t.n.v. uitgeverij Uquilair te Den Bosch o.v.v. NBDS.

Bij Uitgeverij De Alk verscheen: **SPOOR & TRAM**, editie 19. Dit boek geeft jaarlijks in woord en beeld een uitgebreid overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen van de spoor- en tramwegen in Nederland, met niet alleen veel aandacht voor het rollend materieel, maar ook voor exploitatie en infrastructuur. Hedendaagse ontwikkelingen in het reizigers- en goederenvervoer worden nader belicht, terwijl ook het verleden niet wordt vergeten. Naast de belangrijkste ontwikkelingen worden in deze editie ook de volgende onderwerpen behandeld: De ontwikkelingen in de dienstregelingen van 2007 en 2008 * De spoorwegmaatschappijen Arriva,

Connexion, Veolia en Syntus * de verlenging van HTM-tramlijn 16 * ontwikkelingen van RandstadRail * ERTMS / ETCS en goederentreinen in Nederland (een Europese standaard voor beveiliging en beheersing) * Plan U's naar Slowakijem Bratislavská Regionálna Kolajova Spolocnost (BRKS) * De aanleg van de Hanzelijn is begonnen * De Haagse tramlijn 11 tachtig jaar * De ontwikkelingen van de RijnGouwelij. 144 pagina's geheel in kleur op formaat 21 x 29,7 cm en geïllustreerd met ruim 300 foto's. Verkoopprijs € 29,90 - ISBN 978 90 6013 297 5. www.alk.nl

Leon Cuijpers, Roland Korving, Rob Meijer en Frank Schouten hebben geheel in eigen beheer het boek "**Cargo per Spoor 2007**" uitgegeven. ISBN 90-78341-04-8. Dit onlangs verschenen boek geeft een overzicht van de gebeurtenissen op cargo gebied in Nederland in een jaar waarin een aantal nieuwe vervoerders toegelaten werd, de Betuweroute werd geopend, nieuwe vervoeren werden opgestart maar ook opbraak plaats vond van vele industriesporen. Voor dit alles, maar ook voor hetgeen niet veranderde, is aandacht in dit boek. Voorts wordt uitvoerig uit de doeken gedaan wat ERTMS/ETCS precies is en een ander hoofdstuk - geschreven door Hans Nahon - gaat over de goederenwagens in Nederland.

Dit boek is geschreven en samengesteld door enkele spoorweghobbyïsten in hart en nieren, die over geen enkele journalistieke ervaring beschikken maar er gewoon plezier in beleefden hun kennis en ervaring met de lezers te delen en er naar streefden een product neer zetten dat nog jaren met plezier uit de kast getrokken kan worden, om nog eens de feiten van 2007 na te lezen maar vooral om nog eens te kijken naar de prachtige en met name de dan vele al weer historische foto's. Daarom werd in dit boek de hoogste aandacht geschonken aan de kwaliteit van de foto's. Naar onze bescheiden mening zijn de makers hierin volledig geslaagd. Het boek heeft een zeer professionele uitstraling en is gedrukt op hoogwaardig papier, formaat A4 en telt 112 bladzijden. De prijs bedraagt € 29,95 (exclusief verzendkosten). Het boek was bij voorintekening te bestellen. Er is nog een beperkt aantal exemplaren leverbaar via de NVBS-winkel in Voorschoten of rechtstreeks bij de makers via het email-adres cargorob@gmail.com

VERLAG SLEZAK Bij deze vanouds bekende, op Oostenrijk gespecialiseerde kleine uitgever is de volgende kleine uitgave verschenen: **Schmalspurig durch Oesterreich**, actualiteit en nostalgie in kleur en zwart/wit van de hand(en) van Pawlik & Strässle. In totaal wordt over 27 bedrijven heden en verleden beschreven en uitgebeeld met uiteraard flink wat aandacht voor de stoomtractie, die natuurlijk in het verleden belangrijk was en nu nog is bij een aantal museumlijnen. Dan valt toch te constateren dat ook in dit land veel leuks verdwenen is. 143 blz. met vaak fraaie tot nu toe onbekende illustraties; maar dat laatste is niet zo verwonderlijk, want hier is natuurlijk al tientallen jaren massief gefotografeerd. Vooral in de 60- en 70-er jaren van de afgelopen eeuw was dit terrein ook bij Hollanders zeer populair. Handig zijn ook een aantal routekaartjes. Dit boek is een handige gids en naslagwerk van kwaliteit voor 32 euro: echt waar voor uw geld, 17,5 bij 24 cm. www.erlebnisbahn.at/slezak/

UHLE & KLEIMANN, Postfach 1543, 32295 Lübbecke: **75 Jahre Verkehrsbetriebe Extertal** (J. en W. Schütte). Wij dachten dat deze brochure recent verschenen is maar dat blijkt al in 1999 het geval geweest te zijn. Wij vermelden het toch omdat over dit interessante elektrische bedrijfje ten Oosten van Osnabrück verder niets is verschenen. Behalve de elektrische lijn RintelN-Stadthage is er ook een uitgebreid busnet dat uitvoerig ter sprake komt net als de vrachtauto-

vloot. Uiteraard is er grote aandacht voor beide elektrische motorwagens voor goederenvervoer die zo karakteristiek zijn voor de lijn. Voorzover wij weten rijden ze nog steeds. Ook de tramwagens komen aan de orde. De “oude” prijs was 29 euro. Formaat 21 bij 23,5 cm., 80 blz. Het boekje bevat ook tabellen en dienstregelinggegevens. Overigens, Rinteln is een echt “Bilderbuch”-stadje (aanbevelen!).

Alle boeken die wij hierna aankondigen, zijn verschenen bij Eisenbahn Kurier <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Die Eisenbahn auf Rügen: EK-Special nr., 89 is gewijd aan het spoor en de veerdiensten op dit eiland dat zomers een geweldige toeristentoeloop kent uit West-Europa. Het is bekend om zijn prachtige Gründerzeit- en Jugendstil gebouwen in de vorm van villa's en hotels. Er is stoomsmalspoor en er zijn bijzondere bezienswaardigheden zoals de super-ruime Prora uit de Nazi-tijd (gepland hotel voor tienduizenden brave burgers). Een hoofdstuk is gewijd aan Mukram-Klaipeda-Memel, ofwel de verbinding met de Russen. Eén van de artikelen onder andere gaat over het verkeer met Zweden na 1945. 98 blz. A4 volgepakt met goede zwart/wit- en kleurenfoto's en interessante wetenswaardigheden.

Uit de serie EISENBAHN BILDARCHIV ontvingen wij maar liefst 3 delen, namelijk 31, 33 en 34. Deel 31 heeft als titel **Die Eisenbahn im Höllental**, telt 96 blz. en staat vol met kleurenfoto's en – voorzover het de stoomtractie betreft – zwart/wit opnamen. Deze lijn in het Schwarzwald is beroemd vooral door zijn rol als proefkonijn voor de moderne stroomsoort, die bijvoorbeeld de SNCF sinds de 50-er jaren gebruikt. De Duitsers vonden het uit en de Fransen confisqueerden het na 1945 en gingen er mee proefrijden bij Annermasse. Het boek toont vooral veel elektrisch materieel uit onze tijd maar er zijn ook E44-ers meegenomen. Bij de stoom was de zware tenderlocserie 84 bekend, die ook nog bij de DB dienst deed. Van de oude getrouwe E44-ers reden er diverse uitvoeringen. Voor de fotografen is het nog steeds een geliefd gebied met een eersteklas vakantiekarakter. formaat 23 bij 16,5 cm. De prijs bedraagt 19,80 euro.

Eisenbahn Bildarchiv **nr. 33** gaat over het spoor in het **Rhein-Neckar gebied**, tegenwoordig één van de belangrijkste industriegebieden van Europa, voornamelijk op het gebied van de chemie. een album met wat stoom maar met heel veel diesel en elektrisch uit de jaren die achter ons liggen. Maar er is ook met mondjesmaat enig zeer modern locmaterieel te zien. Ook komen nog even de interlokale trams rond Mannheim aan de orde. De foto's zijn van perfecte kwaliteit. Zeer de moeite waard. De prijs is 19,80, formaat 23,5 bij 16,5 cm.

Bildarchiv nr. 34 tenslotte heeft als titel **Unterwegs im Ruhrgebiet**. Lang niet alle kleurenfoto's laten de ware aard zien van het oude “Industrieparadijs” ook wel Ruhrpott genaamd. Dat beeld is in onze dagen sterk veranderd. Het is er nog wel, maar met mondjesmaat. Iedereen die het gebied goed kent weet dat er veel heel plezierige hoekjes zijn. Modern en minder modern bij diesel- en elektrische tractie, maar bijvoorbeeld ook Bochum-Dahlhausen passeert de revue. Ook hier een goed beeld van nu en het nog niet zo lang geleden toen. Het formaat is 23 bij 16,5 cm. U betaalt 19,80 euro voor 96 blz.

Die Reihe 1044 der ÖBB. De samenstellers hebben een prachtprestatie geleverd met dit boek over een moderne Oostenrijkse eloc die verder qua verschijning niet opvalt. Illustratief is dit een schitterend boek met zijn vele perfecte kleurenfoto's. De locserie is sinds jaren een bekende ver-

schijning op de Oostenrijkse sporen in de personen- en goederendienst. Er wordt ruim aandacht besteed aan de technische ontwikkeling en planning van deze krachtige machine. De hoofdmoot van dit boek is gewijd aan de inzet in het verkeer (verbeelding van alle mogelijke treinen). Ook is er een hoofdstuk speciaal over ongelukken. Verder zijn er statistieken over de inzet opgenomen. Bij EK zijn in de Bau-reihenserie al vele locomotieftypen de revue gepasseerd. Het valt op dat deze boeken steeds fraai geïllustreerd worden. Vergelijkingen met andere uitgevers gaan niet op. EK is uniek op dit gebied. Het boek is van harte aanbevolen voor techneuten en hobbyisten in het algemeen (dus niet beperkt tot Oostenrijk-fanaten). 208 blz. A4, 250 foto's, prijs 45 euro.

Züge, Wagen und Vergangene Zeiten, 2. Teil. Dit boek gaat over diverse smalspoorlijnen en meer in het bijzonder de wagens van deze smalspoorlijnen. Deel 1 ging op dezelfde wijze over het normaalspoor in de ex-DDR. Alle eerdere albums van Günter Meyer recenseerden wij in de loop der tijd voor u. De fotografie is in zwart/wit. Zoals gezegd het gaat voor 90% over wagens (goederen- en personen-). Ook zijn er wat plaatjes van de smalspoortreinen zelf in actie. Overigens is er een ongelooflijke variëteit in het materieel te bespeuren. Dit boek zal zeker ook van waarde zijn voor modelbouwers. Het is overigens opvallend hoe weinig smalspoormodelbouw er is in onze hobbywereld. De prijs van dit boek is 24,80 euro, formaat 30 bij 26 cm., 259 foto's.

Tot slot van deze boekenstroom bij EK een dikke pil getiteld **Eisenbahn in Ehrang**. De gebroeders Kreckler maakten dit boek. Voor de stoomkenners was Ehrang een “Leckerbissen” van de eerste rang. Hier was een gigantisch stoomdepôt gevestigd, even ten noorden van Trier. De Saar-, Eifel- en Moezellijn kwamen hier samen. Het gros van het vervoer had met de zware industrie in Luxemburg en Frankrijk te maken. Het was hier altijd een “va et vient” van 50-ers en vooral 44-ers. Maar je zag er ook 01, 03 en 23-ers. De Eifelbahn was de minst drukke en is thans een 3^e rangs-verbinding geworden. Het boek gaat voor 95% over de stoomtractie en is grotendeels in zwart/wit geïllustreerd. De moderne tractie komt in de kleurensctie aan de orde. Het boek besteedt ruim aandacht aan de geschiedenis van het spoor in Ehrang. Verder is er natuurlijk zeer ruime aandacht voor de gestationeerde locseries. Voorin vindt u een plattegrond van het gigantische rangeerterrein van Ehrang. Achterin een kaart van de lijnen die er samenkwamen. De restauratie van Bahnhof Ehrang serveerde 25 jaar geleden de beste Bockwurst van de hele Bundesrepublik. Het roept herinneringen op bij een oude stoomrot! 272 blz. A4 met 220 foto's; de prijs bedraagt 39,90 euro.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, juli 2008, nummer 2008-7 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Het korte bestaan van de Railhopper (SM'90) * Massa's fietsen; vervoer per spoor na de tweede wereldoorlog * Museumspoorlijn STAR klaar voor de toekomst * De grote vernieuwing in Den Haag: PCC-serie 1100 * Stichting NVBS-Excursies * Verenigingsnieuws * Railkalendar * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, juli/aug. 2008, nr. 6 (256) * Naast de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: Stibans restaureert de WD 33/NS 162 * Gereviseerde Sprinter-II overgedragen aan NS-R * Introductie Maxima 40 in Nederland * SNCF Fret retour in Nederland * De RTA-Klimaatkamer in

Wenen * Siemens bouwt locs voor de wereld (1) * 40 jaar geleden: NVBS-Blokkendoosexkursie over de WSM-lijn * Spoorvervoer bij Gevelco Distriport Botlek * Vossloh España * Geelbanders en hun naaste familieleden (2) * www.railmagazine.nl

RailHobby, juli/augustus 2008, nr. 7/8. Beijing: stad van uitersten (o.a. bezoek aan nieuwe spoorwegmuseum) * Railforum * Railview * Railmusea * LGB-spoor * Mak 1201 van ERS * Nieuwe GTW EMU's voor Arriva * Vergeten emplacementen * Bescheiden trammuseum in Huizen * Goed jaar voor Smalspoor Valkenburg * NedTrain in beweging * Railpers * www.railhobby.nl

De Stoomtram, juni 2008, nr. 116 * Verslag van de directeur * Materieelnieuws * Festiviteiten in mei * Hemelvaartsdag 2008 versus 1968 * Medemblik 1926 herleeft * Personenrijtuig ZVTM AB8 in restauratie * Restauratie oudste stoomloc van Nederland NS 6513 * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum * www.museumstoomtram.nl

Op Oude Rails, juni 2008, nr. 226 * Van de redactie * Per NZH-tram pootje baden in de Noordzee (2) * Trams bewaren, hoe doe je dat? De eerste jaren van de TS * Stoomtram Hoorn-Medemblik 40 jaar * Trambedrijf Nederlands Openlucht Museum * Nieuws vanuit de TS-depots Scheveningen en Rotterdam * RTM Ouddorp * NZH vervoermuseum * De geschiedenis van de stoomtram, elektrische tram en Blauwe Tram in Noordwijk * www.tramwegstichting.nl

Miljoenenlijn Expresse, juni 2008, nr. 78 * ZLSM gaat met gerust hart hoogseizoen tegemoet * Nostalgiedagen voorbeeld voor nieuwe richting * Goed 2007 geeft weer ietsje spek op de ribben * Korte berichten * Avonturen van een conducteur * B 1289 als nieuw weer aan het werk * Langs de baan * De Arend bij de ZLSM * Limburgse mijnwerkers en het "zwarte goud" * www.miljoenenlijn.nl

De Koppelstang, nr. 2008-2 * Van de redactie * Vanuit de loods * Van de directie * Voorbereidingen Nationale Stoomtreindag * Twee maal naar Hoorn, herhaling historische NVBS-excursie * Strukton-locs gedoopt in Beekbergen * Langs de lijn * Op zoek naar grenspaaltjes * Opnieuw naar Friesland * <http://www.stoomtrein.org/>

MINIREX **Schweizerische Eisenbahn Revue**, nr. 7/2008 ging van 49 naar 57 pagina's met veel Zwitsers en vooral internationaal nieuws. Heel veel kleurenfoto's; de prijs is nog steeds 10,30 euro. Het eerste artikel gaat over het gedoe rond de ingebruikneming van de HSL/Zuid; vervolgens optimisme over nieuwe CisAlpin treinstellen; dan een enthousiast verhaal over de nieuwe KOMET-stellen van de Matterhorn-Gotthard Bahn. Verder een verhaal over electronica in treinstellen. Belangrijk is verder een artikel over energiebesparing bij SBB. De volgende artikelen gaan over het SBB-materieel, nieuwe kleuren bij de Montafonerbahn en Railjet-proeffritten. Dan de "Roll-Out" van de nieuwe Lötschberg treinstellen en voertuiglocalisering bij de Rhätische Bahn. Modernisering bij de lijnen vanuit Martigny, meertritten voor DB treinen in Zwitserland, dubbele IC's om meer capaciteit te verkrijgen. Bus in plaats van trein in het Obersimmental? Veel artikelen voor de vakman, dat wel, maar de hobbyist kan er ook zijn voordeel mee doen, vooral bij de internationale berichten. www.minirex.ch

Strassenbahn Magazin, Juli 2008, 39^e jaargang, nr.225 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek "Journal" de volgende belangrijkste nieuwtjes: In Frankfurt am Main arriveerde de eerste sneltram van het

nieuwe type U5; Dresden krijgt lagevloertrams met een lengte van 45 m; Salt Lake City (USA) heeft 77 sneltrams bij Siemens besteld * Het hoofdartikel gaat over het 125-jarig trambedrijf van Erfurt (deel 1) * Woltersdorf viert het 95-jarig (!) bestaan van haar trambedrijf * Deel 2 van de geschiedenis van: de trambuitenlijnen rondom Merseburg * De Krefelder tram, vroeger en nu * De herinvoering van de tram in Dublin (Ierland) blijkt een eclatant succes te zijn geworden. Dus bouw men verder, nu en komende jaren * Door de metro-uitbreidingen in Madrid is dit systeem thans groter dan dat van Parijs * In Charleroi wordt nog eens teruggeblikt naar het toenmalige eindpunt "Eden" met 5 tramlijnen * In de modellenrubriek aandacht voor een nieuw merk straat-tramrails * 20 jaren geleden werd in Bremen een omvangrijke herstructurering van het tramnet in het stadscentrum doorgevoerd * Aandacht voor het tramtype 16 in Leipzig, beter bekend onder de naam "grote rode tram" oftewel de "poppentram", waarvan begin vorige eeuw 105 stuks door meer fabrikanten in Duitsland gemaakt werden.

(www.strassenbahn-magazin.de)

ThN

TRANSPRESS. **Faszination Eisenbahn 2009**: een heel "moderne" kalender in de zin van de getoonde beelden van diverse tractiesoorten in Duitsland, Zwitserland en de Verenigde Staten. De Januari-plaat met een Furka Oberalp krokodil in de sneeuw is de meest grandioze. De andere platen hebben meer een artistieke waarde. Het grote formaat maakt een kalender meer geschikt voor een kantoorruimte. Daar kan hij mooi zeltjes werven voor onze hobby. De prijs is met 14,95 euro laag te noemen.

www.paul-pietsch-verlage.de

Busconcessie Rotterdam naar RET (zie ook onder busnieuws)

Stadsregio kiest voor integraal openbaar vervoer in stad en regio

De RET blijft ook vanaf 2009 de busvervoerder in Rotterdam. De regioraad heeft op 9 juli ermee ingestemd dat de stadsregio de RET-aandelen overneemt van de gemeente Rotterdam. Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam besloot in vervolg hierop de concessie Bus Rotterdam onderhands te gaan gunnen (inbesteding) aan de RET. De aandelenovername is noodzakelijk omdat inbesteding volgens Europese regelgeving alleen mag aan een eigen dienst van de vergunningverstrekker. De te verlenen concessie gaat in op 14 december 2008 en loopt tot 10 december 2011.

De stadsregio wil graag de ruimte hebben om een openbaar vervoerproduct 'zonder grenzen' aan te bieden waarbij bus, tram, randstadrail en metro één systeem vormen dat de reiziger optimaal bedient en dat wordt gekenmerkt door comfort, samenhang en eenduidigheid. Dit product hangt samen met het door de stadsregio beoogde besturingsmodel waarbij de RET binnen de regiogrenzen de "regisseursrol" zal gaan vervullen. Dit betekent dat de RET verantwoordelijk wordt voor de uitwerking van het programma van eisen in een integraal vervoersplan (tactisch niveau). Op termijn wordt dan een groter gebied aanbesteed waardoor er meer ruimte komt voor commerciële vervoersbedrijven (uitvoerende niveau). Vanzelfsprekend zal de stadsregio dezelfde eisen stellen aan de eigen vervoerder als aan de overige vervoerders die in de regio concessienemer zijn.

Voordeel voor reiziger: veel meer OV in Regio Rotterdam
De reiziger gaat er op vooruit in het nieuwe vervoerplan voor deze concessie. Allereerst gaan de bussen veel vaker rij-

den: 16% meer dan nu. Zo krijgen 11 drukke lijnen op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 een frequentie van minimaal elke 10 minuten. De 30 andere buslijnen vormen een basisnet waarop geen bezuinigingen plaatsvinden. Wel komen daar speciale rechtstreekse verbindingen naar kantoorgebieden, scholen en Rotterdam Airport zodat de reiziger direct naar werk, school of vliegveld kan. Verder wordt de Servicebus geïntroduceerd. Deze bus heeft een sociale functie en rijdt langs ouderenvoorzieningen, ziekenhuizen en lokale winkelcentra.

De RET schaft 74 nieuwe bussen aan (vorig jaar 90). Deze bussen hebben airco en een verlaagde vloer waardoor rolstoel- of kinderwagengebruikers makkelijker kunnen instappen en ze zijn voorzien van de modernste motor, met roetfilter, waarmee ze voldoen aan de strengste milieunorm (EEV). Daarnaast gaat RET een experiment starten met twee diesel hybridebussen die tenminste 25% zuiniger zijn en 25% minder CO2 uitstoten. Als de proef slaagt, worden vanaf 2012 ruim 45 van deze hybride-bussen aangeschaft.

Railverbeteringen

Het nieuwe vervoerplan omvat ook verbeteringen voor metro, randstadrail en tram. De metro's op de Calandlijn gaan voor 07.00 uur vaker rijden. Op zaterdag wordt de frequentie op Randstadrail met 25% verhoogd: van drie naar vier ritten per uur en er komt een betere aansluiting met NS bij station Den Haag Laan van NOI. In de tweede helft van 2008 nog worden de nieuwe metrovoertuigen voor Randstadrail ingezet tussen Hofplein en Den Haag Centraal. In 2009 worden daarmee alle Randstadrailritten met nieuwe voertuigen gereden. Ook vindt begin 2009 de levering plaats van de eerste nieuwe metro's voor de Calandlijn.

De RET schaft 53 nieuwe lage vloertrams aan, waarvan de eersten nog in 2009 geleverd worden. Er komt een betere aansluiting met NS in Schiedam. De lijnen 21 en 23 gaan voortaan via station Schiedam centrum. Lijn 25 van Carnisselande naar Schiebroek gaat – vanwege de sterke voergroei- 9 keer per uur rijden in plaats van 6 keer.

Bron: Stadsregio Rotterdam

A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 14 september 2008: Tentoonstelling 100 Jaar Hofpleinlijn. Museum Swaensteyn, Herenstraat 101 te Voorburg www.swaensteyn.nl Open woe t/m zo 13.00 tot 17.00 u De **Corus Excursietrein** rijdt dit jaar nog op de volgende zondagen: 27 juli, 31 augustus, 28 september, 26 oktober. Kijk op <http://www.csy.nl/dienstregeling.php>

Heden 2008 t/m 31 augustus 2008: "Hoogspanning in het Spoorwegmuseum": Tien weken lang staat de elektrische trein centraal, want elektriciteit op het spoor bestaat 100 jaar. <http://www.spoorwegmuseum.nl/nl/actueel/evenement.php?id=455>

Heden t/m 3 november 2008: "Wat rijdt daar?! Achter de schermen van de Betuweroute" Tentoonstelling in het Gorcum Museum, Grote Markt 17 te Gorinchem. www.gorcumsmuseum.nl

2 augustus 2008: Excursie met Den Oudsten B88-bus door Limburg. Voor info en aanmelden:

<http://www.sva-museumbussen.nl/evenementen/evenementen-down.html>

14 augustus 2008 (donderdag): gecombineerde tram-busboottocht van Rotterdam naar de Grevelingen en terug. Organisatie: RoMeO, RTM en Rederij Zeeland. Info:

www.rtm-ouddorp.nl

16 augustus 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

17 augustus 2008: Teddyberenexpress bij de S.T.A.R.

www.stadskanaalrail.nl

17 augustus 2008: Stoom- en Techniekdag bij de ZLSM.

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

23 augustus 2008: Busrit met Haagse CSA2 door Nijmegen.

<http://www.openbaarvervoerinboskoop.nl/evenementen/Evenementenpagina08.htm>

30 augustus 2008: Historische stadsronddrit door Den Bosch met BBA 603 (ZABO) uit 1973:

<http://www.sva-museumbussen.nl/evenementen/evenementen-down.html>

30 augustus 2008: open station Haarlem.

<http://www.wijsonline.net/>

6 en 7 september 2008: Terug naar Toen bij de VSM.

www.stoomtrein.org

14 september 2008: Open dag Blerick. Nadere info volgt.

20 september 2008: Afscheidsrit met een van de laatste onverbouwde Sprinter-tweetjes. Het programma is dagvullend, met fotostops. De rit voert door vrijwel de hele Randstad en heeft als begin- en eindpunt Utrecht CS. Zie www.spoorforum.nl

20 en 21 september 2008: S.T.A.R.-dagen – Open Dagen Museumspoorlijn S-T-A-R www.stadskanaalrail.nl

21 september 2008: Dieseldag bij de ZLSM.

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

27 september 2008: 10 -15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta, Albrandswaardsedijk 74, 3172 AA Poortugaal. Info www.spijkspoor.nl

4 oktober 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

11 oktober 2008: 10:00 tot 15:00 uur: modelspoor in- /verkoop en ruilbeurs. Reitdiep College, Eikenlaan 286, 9741 EW Groningen. <http://www.msccrailrunners.nl/>

8 november 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

29 en 30 november 2008: Nederlandse Modelspoor Dagen in de Evenementenhal te Rijswijk.

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

13 december 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

A G E N D A (BUITENLAND)

Heden t/m 31 oktober 2008 (ma t/m vr): tramexploitatie in Naumburg. <http://www.naumberger-strassenbahn.de>

19 en 20 juli 2008: Manchester/GB: The Festival of Model Tramways. www.tramways.freeseerve.co.uk

30 augustus 2008: Schwerin: 100 Jaar elektrische Tram. Open dag in de remise Haselholz. (let op gewijzigde datum). http://www.schweriner-nahverkehr.de/aktuelle_neuheiten.htm

6 en 7 september 2008: Meininger Dampfloktag.

<http://www.meininger-dampflokverein.de/>

23 t/m 26 september 2008: InnoTrans 2008, Berlijn (D). www.innotrans.com

28 september 2008: 2e Trabi-Treffen in het Straßenbahnmuseum Wehmingen. <http://www.wehmingen.de/>

14 t/m 17 oktober 2008: FIAA 2008: International Coach and Bus Fair Teria de Madrid. www.fiaa.ifema.es

4 t/m 6 november 2008: Euro Bus Expo 2008, National Exhibition Centre, Birmingham (UK) www.eurobusxpo.com

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d.

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ?
1848 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