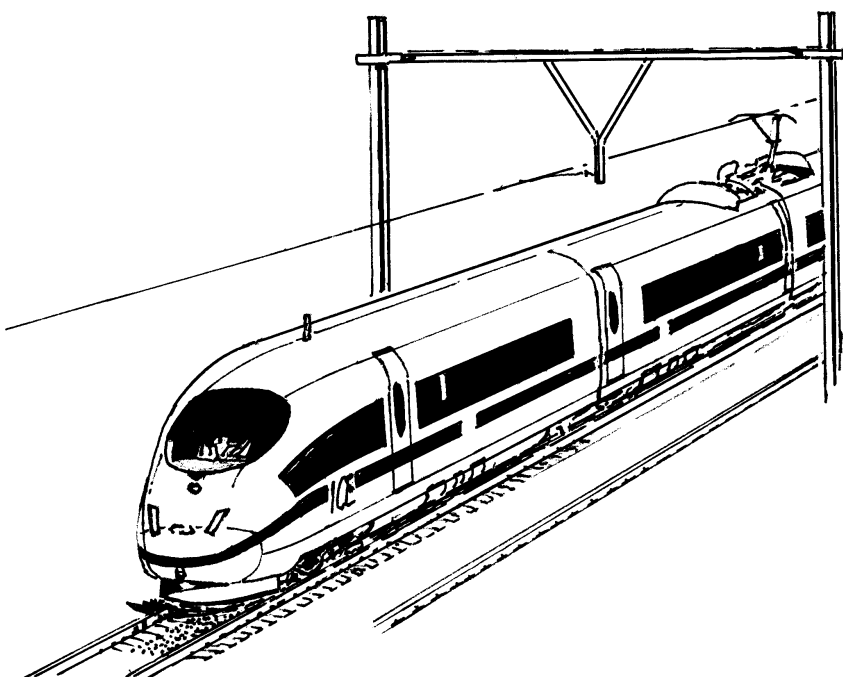
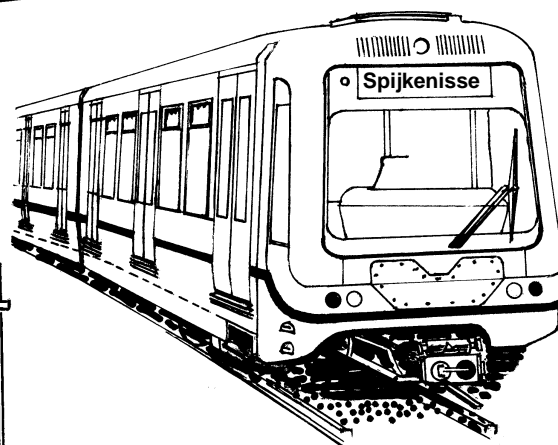
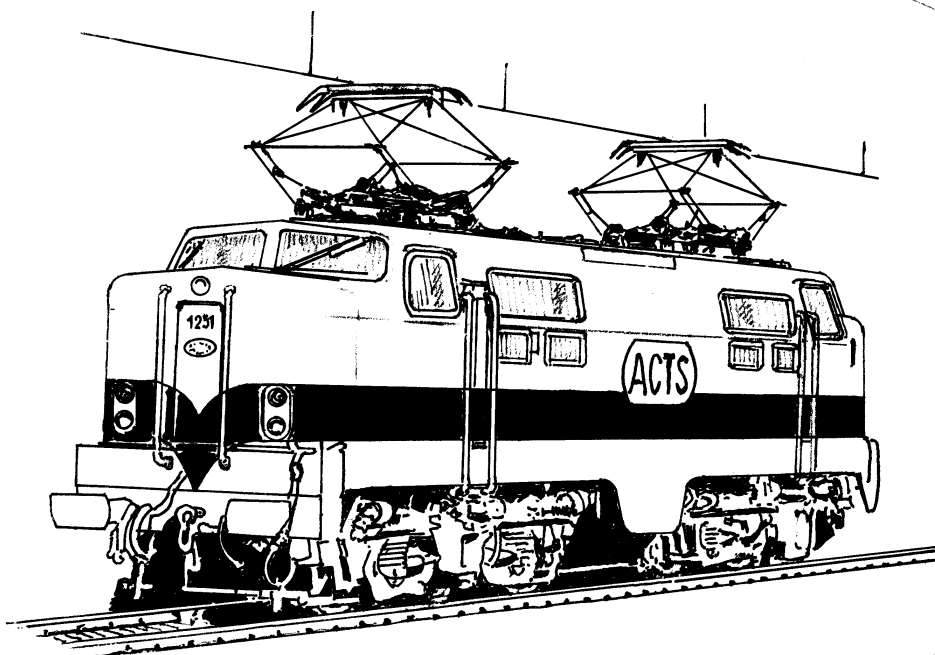
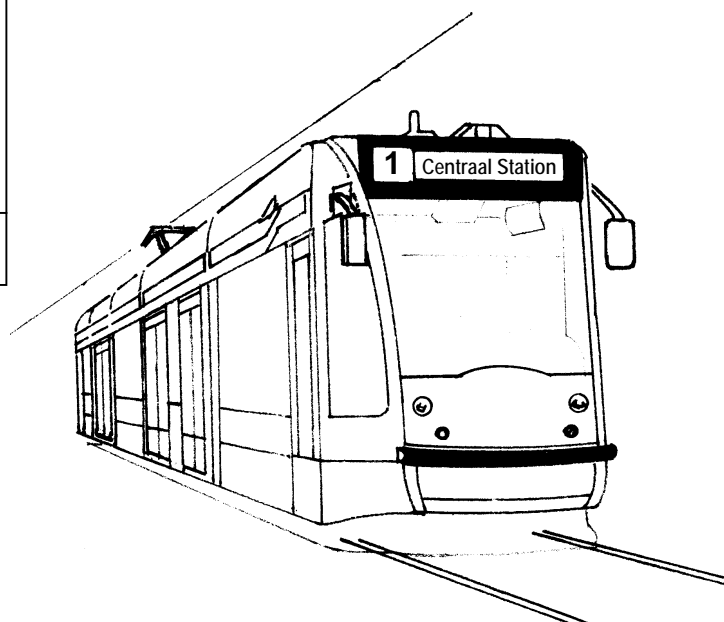


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 565 - januari 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 1 (565)
JANUARI 2006

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs

Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin

Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij

Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk

Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

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

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2006 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website
www.hov-rn.nl

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte
vorm verspreid

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

ISSN:1570-534X

*De redactie en medewerkers van dit blad wensen al de lezers een in
alle opzichten succesvol en gezond 2006 toe.*

*Tevens danken wij alle lezers, die in de afgelopen periode een vrij-
willige bijdrage aan ons overgemaakt hebben. Met deze bijdragen
kunnen wij ondermeer het onderhoud van de website en de email-
service bekostigen.*

Winterperikelen

NS en ProRail lijken in het geheel niet meer voorbereid te zijn op winters weer. Voor 30-12 werden grofweg dezelfde weersomstandigheden voorspeld als die op 'zwarte vrijdag' 25-11 optraden. NSR kon nauwelijks verder komen dan het afgeven van een 'negatief reisadvies' vanaf 16.00 uur, hetgeen de brutaalste schoffering van de reizigers van 2005 genoemd mag worden. NS besloot al op 29-12 het splitsen/combineren in Utrecht, Amersfoort en Gouda te beperken. Jammer genoeg ging deze maatregel gepaard met het opheffen van de (vleugel-) treinseries 22000 Rotterdam – Gouda, 500/1700 Den Haag – Utrecht en 1600/700 Amersfoort – Amsterdam. Door het materieeltekort dat al maanden sluimert, was het kennelijk niet mogelijk te pendelen op genoemde verbindingen. Verder werd er nauwelijks iets gedaan om het treinverkeer ook maar enigszins aan de gang te houden. Evenals ProRail liet NS zich volledig verrassen door de sneeuwval. Waar eendrachtige samenwerking tussen de infrabeheerder en de vervoerder nodig was om verbindingen berijdbaar te houden, keken beide bedrijven lijdzaam toe hoe wissel na wissel, VIRM na VIRM en knooppunt na knooppunt vastliepen. Van het gestructureerd – en vooral: volgens een vooraf vastgesteld draaiboek! – sneeuwvrij maken van rijwegen op knooppunten waarover vervolgens het treinverkeer geheel of grotendeels werd afgewikkeld, desnoods met vertraging, was bijvoorbeeld geheel geen sprake. In Rotterdam, Breda en Amsterdam kwam het treinverkeer geheel tot stilstand en moest NS voor de tweede keer binnen anderhalve maand gemeenten vragen om nachtopvang voor honderden reizigers (die NS waarschijnlijk de rug zullen toekeren en voortaan per auto zullen reizen, hetgeen op 30-12 met een voorzichtige rijstijl en door Rijkswaterstaat gepekelde wegen, prima mogelijk was).

- De ijzelafzetting die veel spoortrajecten later op de avond teisterde, mag inderdaad als overmacht worden betiteld, maar de talloze defecte treinen en vastgelopen wissels waren dat beslist niet. Niet voor niets reed op 31-12 de gehele dag de treinserie 2600 Amsterdam – Schiphol – Den Haag niet, omdat door het land tientallen VIRM-treinstellen defect stonden.

- Opvallend was dat vooral 'oude' DD-IRM-stellen defect raakten, dus 9400-en en 8600-en. Vooral de elektronica en de tractie-installaties van het IRM-materieel hadden onder de stuifsnieuw te lijden. Een van de ruggengraten van het NS-materieelpark is duidelijk niet wintervast en er moeten grote vraagtekens worden geplaatst bij de deugdelijkheid van de constructie van dit materieel. Zeer welingelichte bronnen wisten te melden dat de problemen veroorzaakt worden door de aanzuiging van koellucht voor de zogeheten DCM (Down Chopper Module, die onder andere van 1800V gelijkspanning meerdere andere (lagere) spanningen maakt). Het ventilatierooster onderaan de bak zuigt stuifsnieuw aan. De sneeuw verandert bij de DCM in water en zorgt ervoor dat het gehele treinstel uitvalt.

- Op 31-12 en 01-01 werden koortsachtig zo veel mogelijk VIRM-en naar de Onderhoudsbedrijven gesleept. Alleen naar Leidschendam kwamen er al dertien. In Leidschendam werd voor het droogblazen van de uitgevallen condensatoren hetzelfde warmtekanon gebruikt dat vroeger de door sneeuw en ijs vastgevroren deuren van de Hondkoppen weer gangbaar moest maken. Het mocht niet baten: op 02-01 waren bij aanvang dienst 166 bakken VIRM niet inzetbaar. Totaal waren 251 bakken niet voor de dienst bruikbaar. Op 03- en 04-01 reed de treinserie 3500 niet, met uitzondering van de 23522, 3526, 23561 en 3559. De serie 2000 reed niet tussen Arnhem en Nijmegen.

- Andere materieelsoorten hielpen zo goed en kwaad als het ging, om de ontstane gaten te dichten. Nog op 30-12 werden de 2021 en 2008 als vervangende trein in de serie 2000 gezien, terwijl op 31-12 en 01-01 vele DD-AR- en mDDM-stammen in de treinseries 2100, 2400 en 2000 reden. Op 01-01 reed ook ICM in de serie 2000, evenals Plan T en V:de 521 en 529, aanvankelijk nog aangevuld met de 948. Ook de combinatie 814, 847 en 530 reed in de treinserie 2000. Op 04-01 werden 4070, 4234, 4030, 4073, 44230, 4069 en 4027 in de treinserie 2000 gezien. Tot halverwege januari bleef ICM-materieel rijden in de serie 2000.

AMSTERDAM

Nieuw metromaterieel

De komst van de Noord-Zuidlijn was reden om nieuw metromaterieel aan te schaffen. Het gaat voor deze lijn om metromaterieel van drie meter breed (zoals de Zilvermeeuwen) dat in verband met de veiligheid in de tunnel met bovenleiding gaat rijden. Naast dit materieel wordt ook gekeken naar vervanging van de inmiddels ruim 30 jaar oude zilvermeeuwen voor de oostlijn (1/44). Door beide te combineren willen GVB en de gemeente Amsterdam komen tot een bestelling van één type materieel dat op meerdere lijnen kan worden ingezet. Het moet daarbij gaan om materieel dat zowel met bovenleiding als derde rail kan rijden. Voorts moet de lengte van het materieel variabel zijn (modulair met een duur woord) en bestaan uit doorloopbakken zodat de reiziger de gehele lengte door kan lopen en tevens is dit beter voor de veiligheid. Bij het materieel wordt uitgegaan van langsbanken in plaats van dwarsbanken; enerzijds om dat dit meer hufterbestendig is en anderzijds om meer ruimte te kweken in de wagons waardoor een meer ruimte is voor staande reizigers. Daarnaast is ook het gebruik van veel hufterbestendige materialen van belang daar de reiziger moet kunnen rekenen op een schoon en onbeklad metrorijtuig.

Bij een eventuele bestelling wil men aansluiten bij bestaand materieel om niet in dezelfde valkuil te lopen als bij de Combino.

In de aanbesteding zal ook worden meegenomen dat het materieel moet kunnen rijden zonder bestuurder. Door de treinen automatisch te laten rijden kan fiks worden bespaard op de kosten doordat er geen rijdend personeel meer nodig is. Volgens wethouder Mark v.d. Horst is het daardoor ook mogelijk de dienstregeling beter uit te voeren. Het gaat in eerste instantie alleen om een mogelijkheid. Nader moet nog worden onderzocht op het technisch wel mogelijk is en of er inderdaad wel op kosten bespaard kan worden.

B en W willen binnenkort aan de gemeenteraad voorstellen over te gaan tot het bestellen van nieuw metromaterieel voor de nieuwe Noord-Zuidlijn en vervanging van materieel voor de Oostlijn.

Duidelijk is dat er nieuw materieel moet komen. Enerzijds voor de nieuwe metrolijn en anderzijds omdat het oudste metromaterieel op het einde loopt. Of dat nu materieel moet worden met langsbanken waar reizigers een hekel aan hebben omdat men tegen de benen van de medereizigers aan moet kijken en anderzijds omdat men dan niet naar buiten kan kijken (belangrijk voor de oriëntatie), danwel materieel met dwarsbanken; goed is in ieder geval de doorloopconfiguratie.

Ook een is het de vraag of automatisch rijden wel de oplossing is. Computersystemen worden nog altijd gemaakt door mensen en het is maar de vraag of dat wel zo storingsvrij is. Bij de huidige metro rijden er wel bestuurders maar wordt de beveiliging gestuurd door computers en dat geeft niet het vertrouwen dat alles op rolletjes verloopt. Computersystemen kunnen ook regelmatig storingen vertonen of zelfs helemaal plat gaan en dan ligt het gehele metronet ook plat. Gelukkig betreft het voorlopig nog een onderzoek.

Sneeuwpret (1)

Door de hevige sneeuwval en de daarop verwachte ijzel werd op vrijdag 30 december jl. besloten het aantal tramlijnen te beperken. Vanaf 20.00 uur werden de lijnen 6,10,12,16,24 en 25 stilgelegd en bleven alleen de lijnen 1,2,3,4,5,7,9,13,14,17 en 26 in exploitatie. Dit alles werd veroorzaakt door vastliggende wissels die nog maar met moeite aan de praat te krijgen waren. Veel wisselverwarmingen bleken niet te werken en de aloude pekewagens zijn al enige tijd geleden naar de schroothoop verwezen. Bij de bus werd om 20.30 uur de mededeling gegeven dat men zelf moest bepalen of het nog veilig was om te rijden en anders moest inrukken naar de garage. Het moge duidelijk zijn dat dit bij een groot deel van het personeel niet tegen dovensmansoren was gezegd waardoor het busverkeer stil kwam te liggen.

C(r)ommunicatie

Planning lijkt bij de metro in Amsterdam een groot probleem. Zoals veel reizigers aan den lijve hebben ondervonden zijn de werkzaamheden aan de metrobaan in het weekend van 7 en 8 januari jl. geplaagd door problemen.

Als eerste was daar de non-communicatie tussen NS en GVB, met gevolg dat de NS, die niet reed tussen Amsterdam CS en Utrecht in haar folder de reizigers verwees naar metrolijn 54, die er dus niet was. De folder was niet te herstellen, maar wel nog de omroep op het NS-station. Ook daar bleek verkeerde informatie. Er werd verwezen naar metrolijn 53 tot Duivendrecht.

Ten tweede de aansluiting tussen de dienstregelingen van lijn 50 en 53, waarbij de reizigers richting stad, vanuit Gein met lijn 50 op bepaalde uren van de dag 13 minuten moesten wachten op hun overstap op lijn 53. Dit werd via een noodprocedure hersteld, nadat ROVER de fout had ontdekt en het GVB er op had gewezen. Waar zitten de vakmensen?

Ten derde, het GVB had bedacht om als gevolg van de beperkte capaciteit door uitval van lijn 54, op lijn 53 met 3-wagenstellen te gaan rijden. Daar is men ook mee begonnen, totdat bleek dat deze lengte niet paste aan het perron Spaklerweg. Men had dat met een simpel proefritje toch kunnen weten.

Ten vierde, de werkzaamheden liepen behoorlijk in tijd uit. Lijn 51 zou zondag na 12.00 uur weer doorrijden naar CS, na een eerdere inkorting tot Spaklerweg. Dat kwam zondag niet meer in orde, maar ook een groot deel van de maandag bleek het werk niet zover gereed dat normaal metroverkeer weer mogelijk was, zodat grote vertraging voor de reizigers het gevolg is geweest.

Museum in Lutkeveerpolder ?

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Osdorp onderzoekt de mogelijkheid voor de bouw van woningen en een openbaar vervoermuseum in de Lutkeveerpolder. Dit gebied van circa 10 hectare ligt aan de Ookmeerweg, tussen Westgaarde en de Ringvaart en was aanvankelijk bestemd voor de vestiging van Schipholgebonden bedrijven. Het bedrijfsleven had echter nauwelijks belangstelling. Behalve de vestiging van woningen wordt ook onderzocht of onderdak kan worden gecreëerd voor het Amsterdams Openbaar Vervoermuseum. Sinds de ontruiming van de remise Tollensstraat, is het museum op zoek naar een passende locatie. De historische collectie staat momenteel op ontoegankelijke plaatsen opgeslagen. Verkennende besprekingen over eventuele vestiging in de Lutkeveer vinden plaats met het bestuur van de stichting Museum voor het Openbaar Vervoer En straatbeeld Amsterdam (MOVE).

Infrastructuur

Op maandag 9 januari werd gestart met wegwerkzaamheden en spoorwerkzaamheden op de NZVBW tussen N.Z. Kolk en Pa-leisstraat en in de Raadhuisstraat tot de Singel.

Voorts vinden werkzaamheden plaats op de Insulindeweg tussen Molukkenstraat en Muiderpoortstation en in de 1^e Const. Huijgensstraat en Van Baerlestraat tussen Vondelpark en Concertgebouwplein.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel plaats op het Weteringcircuit (ivm. terugbouw circuit), in de Linnaeusstraat, in de Heemstedestraat en op het Europaplein.

Chipkaart

Op de metrostations is nu per ingang een poortje ook daadwerkelijk afgesloten en volgens een opgave van het GVB zou er nu ook door een zeer selecte groep reizigers gebruik gemaakt moeten worden van de chipkaart bij de metro. Duidelijk te zien is dit echter niet. Ook is op enkele stations nog geen poortje of kaartlezer aanwezig zodat het niet erg waarschijnlijk is dat het systeem ook al in werking is. Daarnaast zijn de nieuwe chipkaarten onder de gewone gebruikers nog niet in omloop gebracht. Overigens zijn door vandalen al enkele kaartlezers vernield. Inmiddels heeft het GVB wel toegegeven dat met de daadwerkelijke start van het gesloten systeem bij de metro niet eerder zal worden begonnen zodra ook tram en bus met het nieuwe systeem gaan werken en dat hangt weer af van de beslissing van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Doordat de proef in Rotterdam nogal wat vertraging heeft opgelopen zal dit nog wel even op zich laten wachten.

Ontruimingsoefening in de metro

Het GVB heeft op 14 december in samenwerking met gemeente Amsterdam en de politie een ontruimingsoefening gehouden in het metrostation Waterlooplein. De onverwachte oefening vond plaats tijdens de ochtendspits omstreeks 8.00 uur en verliep rustig. Bij de oefening werden twee metrotreinen stilgezet op station Waterlooplein en ontruimd. Zowel de reizigers in de metrotreinen als op het station werden kort van te voren ingelicht dat zij aan een oefening zouden deelnemen. De betrokken reizigers kregen vervolgens het bericht dat ze metro en metrostation zo snel mogelijk moesten verlaten. De berichten in de metro en op het perron sloten niet goed op elkaar aan waardoor er enige verwarring ontstond. Er was voldoende personeel aanwezig om de zaak in goede banen te leiden.

Het doel van de gemeente en het GVB was een zo realistisch mogelijke ontruimingsoefening te houden met inachtneming van de veiligheid van de reizigers én een minimale overlast.

De oefening verliep verder voorspoedig. Het station werd binnen 15 minuten, zonder incidenten, ontruimd. Er was geen paniek. De reizigers volgden de aanwijzingen goed op. Na afloop van deze ontruiming was gratis koffie verkrijgbaar en werden folders uitgedeeld waarin begrip voor de ontruimingsactie werd gevraagd. Bij de oefening waren zo'n 300 reizigers betrokken. Na 20 minuten kon men de reis hervatten.

De ontruimingsoefening op Waterlooplein vond plaats omdat de gemeente het belangrijk vindt voorbereid te zijn op mogelijke calamiteiten. Het is onderdeel van een bredere aanpak. Eind november is de gemeente gestart met de campagne 'Alle ogen helpen' om reizigers bewust te maken van terreurdreiging in het openbaar vervoer. Met deze actie willen de gemeente en het GVB laten zien dat zij in staat zijn snel en adequaat een station te ontruimen.

Materieeltoestand

In Havenstraat wordt weer een poging gedaan om het materieel vast per lijn te verdelen. Men hoopt hiermee de betrokkenheid van het personeel met de eigen wagens te verbeteren. De praktijk zal voor de zoveelste keer wel uitwijzen dat de materieelcapaciteit het doel achterhaalt.

Het aantal buiten dienst staande wagens is momenteel beperkt. Er staan momenteel 11 wagens bij Siemens in Krefeld. Door gebrek aan 12G-wagens rijden er vrijwel dagelijks enige 11G-wagens en Combino's als aanvulling op de lijnen 16 en 24.

Contract Combino deugt volgens gemeenteraad

De gemeente Amsterdam heeft destijds een "deugdelijk" contract afgesloten met Siemens over de aanschaf van 155 Combinotrams. Dat concludeerde een onderzoekscommissie van de gemeenteraad op 11 januari jl. na bestudering van het aankoopcontract voor de trams. Er zijn geen financiële risico's voor de gemeente, stelt de commissie in haar vijf pagina's tellende onderzoeksrapport. De gemeenteraad besloot tot een onderzoek, nadat in 2004 bij de nieuwe trams constructiefouten waren ontdekt. Alle Combino's gaan zoals bekend terug naar de Duitse Siemens-fabriek waar constructiewijzigingen worden aangebracht. Siemens betaalt de reparatiekosten (A75).

Materieel tram

Combino

In Krefeld bevinden zich thans:

2003, 2005, 2011, 2016, 2022, 2027, 2044, 2131, 2145 t/m 2147.

Gerenoveerd en terug in Amsterdam zijn:

2091, 2138 t/m 2144

Nieuw afgeleverd volgens het nieuwe concept

2148 t/m 2151

Lagevloertrams

Wit/blauw geschilderd zijn inmiddels: 817-824, 826, 834, 836, 840, 841, 901-920. De 828 werd op 14-12-2005 binnengenomen voor de revisie/midlifebeurt.

Als reclametram rijden nog rond: 825, 827, 829 t/m 833, 835, 837 t/m 839.

Blokkendozen

Van deze serie staan momenteel geen wagens aan de kant. Alle 37 wagens zijn in de remise Lekstraat voor de dienst beschikbaar.

Metro/sneltram

BN-stel 66 kwam op 13 december 2005 weer in dienst in de wit/blauwe kleuren. De 68 verscheen op 3 januari 2006 als laatste uit de serie in de nieuwe uitmonstering in dienst.

Pontveren gaan naar Amsterdam

Amsterdam gaat de pontveren overnemen van de gemeenten Haarlemmerliede, Spaarnwoude en Zaandam. De gemeente Amsterdam heeft expertise op het gebied van pontveren en wil zelf het Hemveer uitbreiden

De vrachtram (ingezonden bericht)

In Het Parool van zaterdag 26 november stond een artikel dat de gemeente plannen heeft om in de Amsterdamse binnenstad goederenvervoer per tram te laten plaatsvinden.

Er stond een foto bij van de vrachtram in Dresden die daar tussen twee fabrieken van Volkswagen rijdt.

Volgens het artikel zijn er weer allerlei dure adviesbureaus bij betrokken die ongetwijfeld veel papier zullen produceren maar ook voor de, laat ik zeggen, professionele hobbyist geeft dit artikel stof tot nadenken.

Bij mij zelf rijzen al direct de volgende vragen:

1. Wat zijn bestemmingen waar de vracht naar toe moet?
2. Wordt in de stad gebruik gemaakt van het bestaande net?
3. Waar wordt de vracht op de trams geladen?

Punt 1.

Denk bijvoorbeeld aan de Bijenkorf en C&A op het Damrak, V&D op het Rokin, de HEMA in de Reguliersbreestraat of Magna Plaza op de Nieuwezijds Voorburgwal.

Maar moet je ook denken aan de winkels in de lange winkelstraten zoals de Kinkerstraat, de Ferdinand Bolstraat of de Van Woustraat?

Op de foto is men droog binnenshuis bezig met lossen maar moet nu de Amsterdamse winkelier met zijn magazijnwagentje buiten stoep-op stoep-af over straat rammelen?

Punt 2.

Als van het bestaande net gebruik gemaakt wordt dan rijst meteen de vraag of het vervoer wel overdag plaats moet vinden. Ik stel me al voor hoe de mooie tram op de krantenfoto met een vorkheftruck gelost wordt op het Damrak met daarachter een hele trits wachtende passagierstrams.

Dus komt er aparte infrastructuur of komen er aparte nachtelijke tijden voor vrachtrams?

Zou er ook nagedacht zijn over het vastsjorren van de lading in verband met de vele bulten in de infrastructuur bij de bruggen over de grachten?

Punt 3.

De vrachtrams zullen op een soort overslagterminal geladen moeten worden.

Deze terminal moet zo dicht mogelijk bij een aansluiting op een autosnelweg liggen om het stedelijke wegennet zo effectief mogelijk van zware vrachtauto's te ontlasten maar moet ook met niet al te gekke inspanningen op het bestaande tramnet kunnen worden aangesloten.

We maken een rondje over de Ringweg A10.

- Noord valt natuurlijk uit want daar is geen enkele traminfrastructuur.
- Het eiland Zeeburg misschien?

Tramaansluiting op lijn 26 kan relatief eenvoudig gerealiseerd worden en een directe wegaansluiting op de A10 is aanwezig.

- Industriegebieden Verrijn Stuart of Stammerdijk in Diemen, dus nabij de Hoofdwerkplaatsen Tram- en Metro.

Tramaansluiting op lijn 9 of op de baan naar de Hoofdwerkplaats is mogelijk, vooral omdat nu ook het eertijds voor Diemen enorme bovenleidingsprobleem is opgelost.

De wegaansluiting vindt plaats op de A1 via de Muiderstraatweg en de Weteringweg.

- Industriegebied Amstel.

Wegaansluitingen vanaf zowel de A10 als vanaf de A2 bij de Utrechtsebrug zijn thans aanwezig.

Een tramaansluiting kan gerealiseerd worden door vanaf het eindpunt van lijn 25 een verbinding over de Utrechtsebrug en langs de Joan Muyskenweg aan te leggen. Misschien kan die tramverbinding dan ook voor passagiersvervoer gebruikt worden als hij b.v. via de Van der Madeweg naar Duivendrecht wordt doorgetrokken.

- Industriegebied Riekerhaven, dus het zuidelijke einde van de Johan Huizingalaan.

Wegaansluitingen zijn hier goed, zowel op de A10-west (Einsteinweg) als op de A4 via de afslag Sloten.

Tramaansluiting kan plaatsvinden vanaf lijn 2 op de Johan Huizingalaan.

- Het Westelijk Havengebied maakt een goede kans.

Per vrachtauto direct te bereiken vanaf de ringweg A10 en straks ook van de nieuwe Westrandweg A5. Tramaansluiting kan geschieden vanaf Station Sloterdijk (eindpuntlijn 12) of vanuit Slotermeer.

Een oud plan wordt van stal gehaald om vanaf de bocht Burgemeester de Vlugtlaan – Slotermeerlaan recht door te rijden naar de rotonde Anthony Moddermanstraat (ooit bedoeld als trameindpunt) en verder na het kruisen van de Haarlemmerweg het Westelijk Havengebied in.

Eens dacht men zo een nieuw te bouwen tramremise annex hoofdwerkplaats in het Westelijk Havengebied te kunnen ontsluiten maar de toen nog aanwezige laaggelegen spoorlijn naar Haarlem werd als een onneembare hindernis gezien. Maar die spoorlijn is nu weg dus dat geeft een kans.

We zijn nu de Ringweg A10 rond geweest en hebben onze fantasie laten spreken.

Dirk Vlaar

ROTTERDAM

OV-chipkaart geïntroduceerd

Op vrijdag 16 december 2005 introduceerden RET en Connexxion officieel de OV-chipkaart in Rotterdam. Betrokkenen uit het hele OV-land waren uitgenodigd om de mijlpaal te vieren in het Rotterdamse Luxor-theater. Speciale gasten waren de minister van Verkeer en Waterstaat, Peijs, gedeputeerde Jeltje van Nieuwenhoven en wethouder Hulman. Deze laatste bekrachtigde officieel de afsluiting van de toegangspoortjes op de metrostations.

In het eerste weekend na de start van de verkoop waren al ruim 5000 aanvraagformulieren voor de OV-chipkaart opgehaald. Hiermee kan de RET al de helft van de beschikbare 10.000 persoonlijke OV-chipkaarten verkopen. De grote belangstelling was boven verwachting, omdat reizigers op dit moment ook nog gebruik kunnen maken van de oude vervoerbewijzen. De introductieprijs van de persoonlijke OV-kaart is € 1,50, straks kost de OV-chipkaart € 7,50. Reizigers kunnen met de kaart in- en uitchecken in de metro van de RET en de bussen van Connexxion in de regio Rotterdam. Naar verwachting zullen tram en bus van de RET in de tweede helft van 2006 zijn uitgerust met OV-chipkaart apparatuur. De voorbereidingen hiervoor zijn inmiddels in volle gang. Inmiddels zijn de technische mogelijkheden in kaart gebracht. Zo is gekeken naar de meest geschikte aansluiting van de kaartlezers en hoe de bekabeling gaat lopen. Hierbij wordt rekening gehouden met alle verschillende typen voertuigen. Om de apparatuur te testen zijn in remise Hillegersberg speciale demovoertuigen gebouwd. Het betreft het motorrijtuig 839 en de bussen 754 en 945. Om dit alles te testen gaan de voertuigen binnenkort door Rotterdam rijden. Ondertussen wordt dan in de remise Hillegersberg in alle trams en bussen de apparatuur geïnstalleerd.

Naar verwachting kan men in 2007 door heel Nederland reizen met de OV-chipkaart.

Concessie 2007

Na het binnenhalen van de concessie voor 2006 en het nachtbusnet, is de RET al weer bezig met de invulling van een tweejarige busconcessie en een tienjarige railconcessie van 2007 tot 2017. Het gaat om een onderhandse concessie waarbij men wel met een goede bieding moet komen. Zo zal in 2007 een aantal lijnen een hogere frequentie krijgen of rijdt men langer door met hogere frequenties. Een aantal lijnen wordt aangepast waarbij men vooral gaat kijken of de voorzieningen voor ouderen goed worden bediend. De Stadsregio wil dat de RET een flinke kwaliteitsslag maakt. De reiziger moet kunnen rekenen op een snel, comfortabel en betrouwbaar product. Stiptheid, frequentie en aansluitingen zijn daarbij belangrijke items. Zo gaat de Stadsregio zelf onderzoek doen naar het op tijd uitvoeren van de dienstregeling (o.a. met mystery-guests), maar gaat men ook kijken naar de klanttevredenheid. Verder legt men de RET ook een beperkte uitval van diensten op. Om bij te houden of men te vroeg of te laat van haltes vertrekt, moet de RET geschikte programmatuur in het materieel inbouwen.

Uiterlijk 1 mei 2006 moeten de voorstellen voor de concessie zijn ingediend.

Inmiddels heeft de gemeenteraad de mogelijkheid voor particulieren geblokkeerd om een meerderheidsbelang in de RET NV te kopen. Er werd een motie aangenomen waarin wordt bepaald dat minstens vijftig procent van de aandelen in handen van de gemeente Rotterdam moet blijven. De RET, nu een dienst van de gemeente Rotterdam, gaat in 2007 verder als zelfstandige NV. In de statuten van het nieuwe bedrijf stond dat een meerderheid van de aandelen in de handen van de overheid moest blijven. De gemeenteraad vond dit te vrijblijvend omdat veel buitenlandse vervoerbedrijven overheidsbedrijven zijn. Zij zouden dus een meerderheidsbelang in de RET kunnen kopen. De ondernemingsraad van de RET reageert voorzichtig op de ingebouwde garantie, omdat een nieuwe gemeenteraad deze garantie weer ongedaan zou kunnen maken.

Dienstregeling met ingang van 7 januari 2006

De Caland- en Erasmuslijn van de metro gaan in de vroege avond vaker rijden. De Calandlijn blijft bovendien 's-nachts langer doorrijden.

Tramlijn 2 rijdt in de ochtendspits een extra rit en lijn 5 gaat in de ochtendspits frequenter rijden. TramPluslijn 25 rijdt vaker in de daluren. In verband met reconstructie- en railwerkzaamheden in de Bergse Dorpsstraat rijdt lijn 4 vanaf zaterdag 7 januari t/m 27 augustus 2006 naar het eindpunt Kleiweg bij de Centrale Werkplaats. Tussen station Noord en de Molenlaan in Hillegersberg rijdt dan de tijdelijke buslijn 40.

Bij de bus rijdt lijn 31 ook op zondag + een routewijziging, lijn 32 gaat in de avonduren rijden en ook op zondag, lijn 34 wordt van maandag t/m vrijdag een spitslijn, lijn 35 rijdt ook door Nieuw Terbregge (dit gebeurde reeds enige tijd eerder), lijn 37 krijgt een routewijziging, lijn 40 tijdelijke buslijn voor lijn 4 op het traject Station Noord-Molenlaan, lijn 43 vervalt omdat lijn 32 weer meer gaat rijden, lijn 45 (taxi)buslijn tussen de Kleiweg en het Sint Franciscus Gasthuis tijdens bezoeken en openingstijden polikliniek, lijn 49 wordt ingekort tot garage Kleiweg wegens ontoegankelijkheid Sint Franciscusterrein, lijn 68/69 rijdt ook langs het Zorghotel Charloisse Lagedijk en de nachtbus heet voortaan de BOB-lijn en biedt een verbeterd aanbod. Er komen elf nachtbuslijnen.

Scheurtjes in dak metrostation

Half december ontstond lekkage in metrostation Wilhelminaplein toen na regenval vanuit het dak water lekte op de perrons aan weerszijden van het spoor. Hierdoor ontstond gladheid op de schuin lopende perrons. Oorzaak hiervan waren haarscheurtjes in de betonnen dakconstructie van het station aan de kant van de Veemstraat. Deze zijn ontstaan door bovengrondse bouwactiviteiten in de omgeving. De scheurtjes zijn inmiddels geïnspecteerd en dichtgespoten met vulmiddel. De komende tijd wordt de staat van het plafond in de gaten gehouden door middel van camera's en door metropersoneel. Er is al jaren sprake van lekkages in het station. Tijdens de bouw van de gebouwen van het Gerechtshof en de Rijksbelastingen boven de halte ontstonden herhaaldelijk problemen door zware voertuigen die over het plein boven het metrostation reden. In 1999 zijn buiten anti-parkeervoorzieningen aangebracht om het dak enigszins te ontzien.

Sneeuwpret (2)

Op vrijdag 30 december ontstonden bij de RET problemen door een flinke sneeuwstorm. Vanaf ongeveer 16.00 uur kregen de bussen te maken met bevroren wegen met daaroverheen een laagje stuifneeuw en de trams kregen vooral te maken met functionerende wissels. Van veel wissels bleek de verwarming niet te werken. Dat dit het geval was kan men de RET best verwijten,

want dit betekent dat er voor aanvang van de winter hierop niet voldoende is gecontroleerd. Ook is niet geanticipeerd op de waarschuwingen van het KNMI. Net als bijvoorbeeld in Amsterdam had men hierdoor misschien de hoofdlijnen in het centrum wel berijdbaar kunnen houden. Na overleg met de verkeersleiding, trambestuurders en buschauffeurs werden tussen 18.00 en 19.00 uur alle trams en bussen teruggeroepen naar de remises en garages. Vooral voor de Citadis-rijtuigen gaf dit nog de nodige problemen. Bij trajecten die door vastgevroren wissels niet te berijden waren, konden deze rijtuigen soms ook niet verder omdat bepaalde andere trajecten nog niet waren vrijgegeven voor de Citadis-rijtuigen. Zo kon bijvoorbeeld ook een aantal trams van lijn 21 de remise Kralingen niet bereiken en weken deze uit naar remise Hilledijk. De RET gaf als argument om de trams naar binnen te halen, dat door de sneeuwophoping het gevaar ontstond van doorglijden op de rails. Een onzinnig argument want in de herfst haalt men bij vallende bladeren ook de trams niet naar binnen, hetgeen ook niet gebeurt tijdens het grasmaaien tussen de rails in de zomer. Bij de metro werd alleen niet meer gereden naar het eindpunt Binnenhof in Ommoord.

Reizigersvereniging ROVER zette vraagtekens bij het inrukken van de trams en bussen en vond dat men de reiziger letterlijk in de kou had laten staan. Voor het inrukken van de bussen had men nog enig begrip, maar bij de tram had het volgens ROVER toch mogelijk moeten zijn om de wissels schoon te houden en dat op zijn minst de TramPluslijnen hadden moeten blijven rijden.

Tekort Citadis-rijtuigen

Na het openen van de Schiedam/Vlaardingen TramPluslijn is er voor de TramPluslijnen een tekort aan Citadis-rijtuigen ontstaan. Door het regelmatig buiten dienst staan van een flink aantal van deze rijtuigen worden vooral de lijnen 21, 23 en 25 bijna volledig door deze rijtuigen bediend, maar zijn ze van de lijnen 2, 5 en 20 bijna geheel verdwenen. Op de lijnen 2 en 20 rijden vooral rijtuigen van de 700 serie en op lijn 5 vindt men vooral wagens van de 700 en 800 serie. Op de lijnen 21, 23 en 25 kan men echter soms ook oude trams aantreffen. Zo werd het weer in dienst gestelde motorrijtuig 818 gesignaleerd op lijn 21. Omdat de lage 800-en nog richtingfilms hebben en lijnnummer 21 hierop niet voorkomt, reed de wagen blanco.

Vooraf vanuit Schiebroek kwamen veel klachten van passagiers over het verdwijnen van de Citadis-rijtuigen. Door de kleinere capaciteit bleken de trams vaak overvol en hierdoor werd soms een halte voorbijgereden zonder te stoppen. Minder valide passagiers ondervinden hinder bij het in- en uitstappen van de oude trams omdat de instaphoogte niet overeen komt met de nieuwe perrons. Toch waren er ook wat klachten over de Citadis-trams. Als bijvoorbeeld veel mensen moeten blijven staan is het voor een aantal passagiers niet mogelijk om zich ergens aan vast te houden in deze rijtuigen met als gevolg dat men zich soms met moeite staande kan houden. Verder is de rijtijd vanuit Schiebroek naar het centrum en andersom verslechterd omdat ook op dit traject de trambeïnvloeding gewijzigd is.

Inzet conducteurs

De Erasmus Universiteit heeft opnieuw onderzoek gedaan naar de inzet van conducteurs. Eerder werd hier ook al onderzoek naar gedaan, hetgeen toen leidde tot een extra inzet van conducteurs. Het laatste onderzoek heeft uitgewezen dat het aantal incidenten is afgenomen en naar aanleiding daarvan werd de inzet van conducteurs per 8 januari 2006 aangepast.

De dubbele inzet van conducteurs vervalt op alle lijnen, behalve op de lijnen 2 en 23. Op doordeweekse dagen na 20.00 uur rijden twee conducteurs mee op lijn 2 en 23. Op zaterdag rijden op lijn 2 al na 14.00 uur twee conducteurs. Op lijn 23 is dit op zaterdag na 20.00 uur. Op zondag hebben alle tramlijnen één conducteur.

Eind april 2002 werd de functie van conducteur bij wijze van proef op tramlijn 7 in ere hersteld. Het aantal incidenten was de oorzaak dat de conducteur werd bijgestaan door een tweede conducteur. Dit gebeurde vooral tijdens de introductieperiode. Inmiddels hebben de conducteurs meer ervaring gekregen en werken zij professioneler. De incidenten namen af en hierdoor kan men nu de maatregelen aanpassen.

Deelnemers aan het onderzoek vinden de lijnen 1, 4, 7, 8, 20 en 25 het veiligst. Lijn 2 is nog steeds de meest incidentgevoelige lijn. Lijn 5 heeft last van incidenten in de ochtend en middag en bij lijn 23 kon men geen duidelijk patroon in de incidenten ontdekken. Lijn 21 was uiteraard nog niet bij het onderzoek betrokken.

Infrastructuur en exploitatie

Het college van burgemeester en wethouders heeft aan de Stadsregio geadviseerd om tramrails aan te leggen in de boog Eendrachtsweg – Vasteland. Door het toenemen van het aantal TramPluslijnen is er in het centrum vrij druk tramverkeer en hierdoor zou men dit gebied wat kunnen ontlasten, terwijl bij omleidingen de lijnen 20, 23 en 25 dan ook minder gebruik hoeven te maken van het Droogleeveer Fortuynplein en het centrum toch kunnen bereiken.

Lijn 5 wordt niet meer geheel gereden vanuit de remise Hilledijk. Vier dienstwagens uit vooral de vroege dienst worden nu gereden vanuit de remise Kralingen.

Materieel

Metro/sneltram: De 5348 kwam weer in dienst en in de CW voor herstel schade bevindt zich nog de 5217.

Tram: In verband met een tekort aan rijtuigen werden in december drie lage 800-en weer rijvaardig gemaakt. Het betrof de motorrijtuigen 802, 818 en 822. Meer was op korte termijn niet mogelijk omdat uit de meeste buiten dienst gestelde rijtuigen flink was geplukt. Had het niet verstandiger geweest om een aantal wagens rijvaardig te houden en dat men uit de rest had mogen plukken. Ondanks dezelfde problemen in het verleden, heeft men hier geen lering uit getrokken. De genoemde wagens verschijnen momenteel regelmatig in de dienst.

Na herstel en een kleine opknabbeurt weer in dienst mr. 719. Nog in behandeling de 716 en 2002, terwijl de 2048 werd binnengenomen met flinke schade aan de voorzijde. Van de Stichting RoMeO zijn nog in behandeling de mr. 522 en 556. In januari kwam ook mr. 565 binnen met versleten wielbanden. In remise Hilledijk fungeerde de 2053 enige tijd als plukwagen maar nu wordt deze wagen weer in orde gemaakt.

Nieuws per datum:

20/12: Om 18.00 uur derailde mr. 708 op de binnenring van het Hofplein en raakte daarbij de passerende 21-2014 richting Woudhoek in de flank.

23/12: 8.30 – 9.00 uur, 23-2048 aanrijding met een vrachtauto op het Churchillplein, waarbij de tram flinke schade opliep aan de voorzijde. De lijnen 8, 20, 23 en 25 werden omgeleid.

24/12: Omstreeks 11.30 uur sprong er een leiding van de stadsverwarming in de Korte Hoogstraat. Hierdoor ontsnapte kokend water en hete stoom. Het hete water liep naar de Coolsingel en de Meent en stroomde ook de Beurstraverse (De Koopgoot) in waar vele winkels onder liepen en enorme schade kregen. Omdat men vreesde voor verzakkingen in de straat werd de Coolsingel vanaf 11.50 tot 16.15 uur afgesloten voor alle verkeer. Lijn 7 reed vanaf het CS naar het Willemsplein en reed in Kralingen naar De Esch, lijn 8 via Mauritsweg en Eendrachtsweg v.v., lijn 21 vanaf de West-Kruiskade naar het Willemsplein, lijn 23 Vasteland – Westzeedijk - Droogleeve Fortuynplein – Westzeedijk – Eendrachtsweg - Mauritsweg en West-Kruiskade v.v. en de lijnen 20 en 25 reden Vasteland - Westzeedijk en Droogleeve Fortuynplein v.v. De Erasmuslijn en Calandlijn reden wel maar stopten niet bij station Beurs. De geschatte schade bij de winkeliers door het binnenstromende water maar vooral door het omzetverlies op de drukste dag van het jaar, werd geschat op 10 miljoen euro. Daarnaast waren er één zwaargewonde en zes lichtgewonden te betreuren.

04/01: Een vrachtwagen met hoogwerker haalde over een afstand van 10 meter de bovenleiding naar beneden op de kruising Bentinckplein/Statenweg. De tram had er geen last van omdat hier momenteel geen tram rijdt en er alleen in geval van omleidingen gebruik van wordt gemaakt. Door de reparatiewerkzaamheden liep het overige verkeer wel behoorlijk vast.

D E N H A A G

Tramlijn 16

Op maandag 16 januari werd het officiële startsein gegeven voor de verlenging van tramlijn 16 via Wateringse Veld naar Essellanden. Deze tramlijn zal het centrum van Den Haag verbinden met Wateringse Veld en het bedrijventerrein aan de Dorpskade in Wateringen (gemeente Westland). Het is de bedoeling dat in augustus 2007 de tram kan gaan rijden. De verlengde tramlijn 16 begint waar de huidige '16' eindigt, bij de keerlus Erasmusweg/Loevesteinlaan. Vanaf hier wordt de lijn doorgetrokken over de Loevesteinlaan naar de Melis Stokelaan. De lijn loopt dan vervolgens verder langs het winkelcentrum Leyweg (samen met tram 9) en gaat via de Dedemsvaartweg naar Wateringse Veld. Langs het nieuwe traject komen de haltes op de Erasmusweg (nabij de Loevesteinlaan), de Dedemsvaartweg (ter hoogte van de Steenwijklaan), Hogevelde (ter hoogte van het Panamaplein/Limastraat), Parkbuurt Oosteinde (ter hoogte van de Boksbergenlaan), Lage Plein (ter hoogte van de Dublinweg/Wenenweg), de Middenweg (nabij Parijsplein) en bij de keerlus aan de Dorpskade. Het nieuwe traject krijgt ook een aantal verbindingssporen om omleidingsroutes en remiseritten mogelijk te maken. Zo blijft de keerlus in Moerwijk gehandhaafd en kan via de Dedemsvaartweg rechtdoor worden gereden. Verder komt er op het Parijsplein in Wateringse Veld een wisselcomplex waarbij men alle kanten op kan. Niet voorzien zijn verbindingsbogen vanaf Vrederust richting Wateringse Veld en bogen vanaf de Loevesteinlaan richting het Zuiderpark. Het is op dit moment nog niet helemaal duidelijk of de keerlus in Moerwijk ook vanaf de Loevesteinlaan gereden kan gaan worden. De werkzaamheden zullen in fasen worden uitgevoerd en lopen door tot mei 2007. De voorlopige planning is als volgt:

Dedemsvaartweg: januari 2006 tot en met oktober 2006

Loevesteinlaan: augustus 2006 tot en met april 2007

Middenweg/keerlus Dorpskade: september 2006 t/m januari 2007

Erasmusveld: september 2006 tot en met december 2006

Hogevelde: januari 2007 tot en met april 2007

Noordweg: december 2006 t/m januari 2007

Vlietparkbrug: april mei 2007

Oosteinde: april mei 2007

Parkbuurt Oosteinde: februari 2007 t/m april 2007

Brug Hemelwater: januari 2007 tot en met april 2007

Laan van Wateringse Veld: april en mei 2007

De gemeente Den Haag heeft een speciale website voor tramlijn 16 gemaakt: <http://www.denhaag.nl/smartsite.html?id=44412>

Aanpassingen infrastructuur

Op 23 december werd de aangepaste halte Brouwersgracht voor lijn 2 richting Kraayenstein en lijn 3 richting Loosduinen in gebruik genomen. De halte is breder en langer gemaakt waardoor het wegverkeer minder ruimte heeft gekregen. Op 10 januari zijn de werkzaamheden gestart om de halte aan de andere kant aan te passen. Vanaf deze datum stoppen de trams ter hoogte van de Warmoezierstraat.

Binnenkort zal worden begonnen met het aanpassen van de sporensituatie op het Savornin Lohmanplein. De sporen worden geschikt gemaakt om kort traject diensten mogelijk te maken. Niet alle trams vanuit Zoetermeer zullen doorrijden naar Loosduinen. Tegelijkertijd zal ook gestart worden met de aanpassingen aan het traject vanaf het Savornin Lohmanplein naar Loosduinen. Niet alle haltes op dit traject zijn op dit moment al aangepast.

In december is de tramhalte Thorbeckelaan van lijn 2 richting stad enige tijd naar de andere kant van de straat verhuisd in verband met aanpassingen en werkzaamheden. De halte werd bij deze gelegenheid volledig afgebroken en wat ruimer opgezet. Opmerkelijk is wel dat men niet gelijk de halte heeft aangepast voor breder materieel. Er bestaan immers plannen om ook lijn 2 uit te rusten met nieuw materieel.

Op 20 december werden op het Anna van Buurenplein betonnen liggers voor het buitenste spoor richting stad op hun plaats gehesen. De liggers werden per vrachtwagen aangevoerd en met een enorme kraan over de gebouwen getild. Naar verwachting zal begin april dit viaduct enige tijd door GTL's bereden worden. De buitenste sporen zijn eigenlijk bestemd voor RandstadRail maar omdat de twee middelste sporen op het station nog omgebouwd moeten worden zal er een tijdelijke haltevoorziening worden aangelegd.

Bij remise Zichtenburg is inmiddels hard gewerkt aan de realisatie van een nieuw onderkomen en een werkplaats voor de RandstadRail-voertuigen. De kleine werkplaats is helemaal gesloopt en de achterwand is verdwenen. Omdat de gemeentereiniging nog steeds haar depot ter plekke heeft lijken de werkzaamheden wat vertraging op te lopen. Het inrukspoor vanaf de Nik-

kelworf zal binnenkort vervangen worden door een spoor dat vanaf de Werf direct het remise terrein op gaat. Het tijdelijke overloopwissel tussen de in- en uitruksporen van en naar Zichtenburg is om die reden enige weken geleden verwijderd.

Vakantiedienstregeling

In de periode van 27 december 2005 tot en met 6 januari 2006 werd er op doordeweekse dagen een vakantiedienstregeling gereden waarbij op een aantal tram- en buslijnen lijnen de frequentie werd aangepast. De vakantiedienst zal ook worden gereden van 27 februari 2006 tot en met 3 maart 2006 en van 26 april 2006 tot en met 5 mei 2006. Deze vakantiedienstregeling wordt overigens niet door iedereen gewaardeerd. In de eerste week van januari waren vooral de lijnen 2 en 3 stampvol. Lijn 2 reed in de avondspits om de 11 minuten. Normaal is dat om de 5 minuten.

Korte berichten

* Op 28 december ontspoorde op het Rijswijkseplein de 3044 van lijn 12. Het eerste draaistel reed nog wel de goede kant op maar het tweede draaistel koos het spoor van lijn 17.

* **Sneeuwpret (3)**: op 30 december werden vanwege een kleine sneeuwstorm alle tramdiensten rond de klok van 17:30 uur gestaakt. Vooral vastgelopen wissels maakten tramdiensten onmogelijk.

* De toekomstige tramlijn 19 gaat toch dwars door winkelcentrum Leidsenhage. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg stemde afgelopen maand unaniem voor het zogeheten Weigelia-tracé.

* De halte "Nederlands Congrescentrum" van spitstramlijn 10 kreeg een andere naam. Voortaan heet deze halte "World Forum Convention Centre".

* Het Haags Openbaar Vervoer museum heeft er een paar webcams bij. Kijk op www.hovm.nl.

* Op 14 januari was in de AD-HC te lezen dat het CDA plannen heeft geopperd om 60 meter lange trams door Den Haag te laten rijden om winkels te gaan bevoorraden. De trams zouden dan bijvoorbeeld kunnen gaan rijden vanaf distributiecentra in Zichtenburg, De Binckhorst, Het Forepark of Ypenburg. Misschien een goed idee om dan sporen aan te leggen in de Grote Marktstraat....

* Op 14/1 strandde de 3143 van lijn 16 ter hoogte van Station Moerwijk richting Centraal Station met een gebroken as in het derde draaistel. Achter de 3143 kwamen achtereenvolgens de 3112, 3144, 3136 en 3135 gestremd te staan ter hoogte van de Brandweerkazerne. De 3143 werd door de hulpdienst langzaam tot onder het viaduct van Station Moerwijk geloodst waar twee asbreukwagentjes onder de tram werden geplaatst. Tram 16 werd gedurende deze operatie naar Station Voorburg omgeleid.

Materieel tram

Op 16 januari werd gestart met de inbouw van airco-installaties bij 98 GTL's. Uiteindelijk zullen de 3049 t/m 3147 een dergelijke installatie hebben. Op dit moment zijn er 6 GTL's met een proefinstallatie.

De 3016, 3052 en 3082 moeten nog steeds hun midlife-beurt ondergaan. Dit heeft echter geen prioriteit omdat alle aandacht uitgaat naar het moderniseren en aanpassen van de Haagse trams.

De 3127 is de enige tram in de oorspronkelijke blauw-grijswitte uitvoering. Dit is echter niet zichtbaar omdat dit verscholen gaat achter een oranje totaalreklame voor de Rabobank.

Nog steeds is het onduidelijk wat er gaat gebeuren met de TW6000-en. De 6037 en 6057 werden op vrijdag 19 december door een Unimog vanaf het achterterrein van remise Scheveningen weer binnen in de remise gezet. Ze staan daar nu met de 6053, 6058, 6064 en 6098 te wachten op de dingen die komen gaan. De 6099 staat nog steeds bij van der Vlist in Moerdijk. In Hannover staat op het buitenterrein van Btf. Leinhausen de in Haagse kleuren herstellende 6055. Deze tram heeft inmiddels wel weer schade door een kleine ontsporing. De 6021 staat voor de 6055 eveneens op het terrein van Btf. Leinhausen. Deze tram is geplaatst op noodtrucks en ziet er slecht uit. De Houtense kleurstelling is zowel in- als extern in stand gebleven. De vloerdelen in de geleidingen zijn verwijderd. De verf is op sommige plekken verdwenen en roest wint langzaam maar zeker terrein. Het lijkt niet waarschijnlijk dat er nog een rijdende toekomst is voor deze tram.

Dichtbij deze twee 'Haagse trams' bevinden zich ook de zeven 6000-en waar de HTM destijds een optie op heeft genomen. Dit zijn de 6008, 6017, 6025, 6027, 6035, 6044 en 6045. Deze trams reden tot eind vorig jaar nog diensten in Hannover maar inmiddels zijn alle resterende TW's uit de serie 6001-6100 per 1 januari buiten dienst gesteld. Het wachten is nu op een koper.

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

Bij Alstom in Salzgitter beginnen de toekomstige trams vorm te krijgen. Inmiddels zijn er foto's van de 4002 te zien op een aantal websites. Waarschijnlijk zal de eerste tram in maart zijn opwachting maken. Naar alle waarschijnlijkheid zal de 4002 de priemeur hebben om het eerste nieuwe RandstadRail-voertuig in de Haagse regio te zijn.

Vanaf 1 januari 2007 wordt de chipkaart ingevoerd voor het Openbaar Vervoer in de regio Haaglanden. Voor RandstadRail wordt de kaart eerder ingevoerd, namelijk op de eerste dag dat de sneltram gaat rijden begin september dit jaar. De gewone trams en bussen van HTM volgen dan per januari 2007.

Volgens regiobestuurder Bruno Bruins biedt de OV-chipkaart veel voordelen voor de reiziger. De OV-chipkaart wordt namelijk het algemene betaalmiddel in bus, tram, trein en de metro.

De Netkous op de Prinses Beatrixlaan te Den Haag begint het straatbeeld al aardig te domineren. Eind januari zal de montagehal worden afgebroken zodat ook op deze plek de Netkous kan verschijnen. Tijdens de kerstvakantie was er op de toekomstige halte halverwege de Netkous een sfeervol kerstboompje geplaatst.

De haltes van RandstadRail krijgen allemaal een of meerdere beveiligingscamera's. De HTM wil de veiligheid voor reizigers verder vergroten door extra veiligheidsmensen en goede verlichting. Toch zullen het niet alleen camera's zijn die daar voor moeten zorgen, maar ook 150 extra toezichthouders. Zij controleren geen kaartjes, maar gaan op perrons staan en stukken mee rijden met RandstadRail. Het is te hopen dat dit effect heeft want de huidige Zoetermeerlijn heeft qua veiligheid een slechte reputatie.

Korte berichten:

- Blijkens het *Leidsch Dagblad* gaat aannemer BAM NBM de ombouw van de infrastructuur van de Zoetermeerlijn verzorgen. Alle sporen op de lus worden vervangen door staven van een lichter type.
- Op 09-01 werd gestart met de ombouw van een gedeelte van het emplacement bij het onderhoudsbedrijf Leidschendam voor het opstellen van RandstadRail-materieel. In de dagen ervoor was een behoorlijke hoeveelheid werkmaterieel aangevoerd. De ombouw duurt tot augustus. In de toekomstige sporensituatie zal één verbinding tussen de sporen van RandstadRail en de rest van het emplacement bestaan. De betreffende wissels zullen waarschijnlijk met grendels beveiligd worden.
- Ook in en rond de Binckhorst en Den Haag Centraal wordt de komende tijd druk gewerkt. In de Binckhorst is tot 26-02 een spoor buiten dienst, terwijl andere sporen alleen voor het opstellen en niet voor het schoonmaken van materieel beschikbaar zijn. Tevens wordt ruimte gemaakt voor de bouw van een nieuwe wasmachine en een werkput.
- Vanaf 03-06 zal NS definitief stoppen met de exploitatie van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn. Om tijdens de ombouw van de lijnen voldoende vervoerscapaciteit te bieden tussen Den Haag en Zoetermeer, wordt in de ochtend- en avondspits een extra stoptreinserie gereden die stopt te Zoetermeer en Zoetermeer Oost en vanaf daar leeg doorrijdt naar Gouda om kop te maken.
- In het weekend van 03-06 zal het wisselcomplex bij Den Haag Laan van NOI geklemd worden, zodat overlopen daar niet meer mogelijk is. Met ingang van 15-04 zullen de opstelsporen 26, 27, 28, 29 en 30 op emplacement Den Haag C niet meer gebruikt kunnen worden, maar begin juli zullen de sporen 26 en 27 weer bruikbaar zijn. Ze zijn dan wel circa 50 meter korter. De huidige sporen 29 en 30, die geheel aan de buitenzijde van het emplacement liggen, zullen door RandstadRail-metro's gebruikt kunnen worden.
- De sporen 9 en 10 nemen de functie over van de huidige sporen 11 en 12 en zijn daartoe circa 90 meter verlengd tot ongeveer 340 meter. De werkzaamheden hiervoor beginnen begin juli.
- In de eindsituatie zal het niet meer mogelijk zijn vanaf spoor 1, 2, 3, 4 en 5 richting Den Haag Laan van NOI te vertrekken.
- Het verbouwen van de stationshal van Den Haag centraal zal waarschijnlijk duren tot eind 2008. Nadat de winkels hun definitieve plaats hebben gekregen aan de kop van spoor 7 en 8, zal een ander deel van de hal worden afgesloten om te worden verbouwd. Totdat de verbouwing volledig is afgerond, blijven de sporen 3 t/m 8 de huidige beperkte lengte.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Van de redactie

Als we de 21 lezers die positief gereageerd hebben op deze rubriek mogen beschouwen als het topje van de ijsberg, dan zullen volgens de ijsbergformule ruim 100 lezers het busnieuws op prijs stellen; de hoofdredacteur heeft redenen dit aantal te verdubbelen. Daarom is besloten in het jaar 2006 volgens dezelfde opzet – slechts 1 lezer had aanvullende wensen – voort te gaan, met een nieuw ijkmoment op 31 december. De redactie spreekt de hoop en de verwachting uit dat in de ondersteuning door de lezers een stijgende lijn waarneembaar zal zijn.

Materieelbestand stadsvervoerondernemingen 1.1.2006

Amsterdam GVBA

001-006, 010-015, 101-267, 416-419, 430-435, 445-469, 471-495, 500-504, 545-585

Den Haag HTM

101-116, 128-177, 181-183, 191-200, 301-330, 791-792, 801-840, 901-923

Dordrecht SVD

117-126, 178-180, 184-190, 201-207, 651-654, 6513-6518

Maastricht SBM

101-104, 106-120, 800, 806, 813-825, 840-853

Nijmegen NOViO

601-602, 606, 609-612, 613-620, 622, 624, 631-647, 701-716, 901-806, 901-910

Rotterdam RET

115, 116, 132, 420-425, 427-432, 434, 436-438, 440-441, 443-453, 455-459, 480, 486-495, 497-498, 501-502, 505-508, 512, 514, 600-622, 624-644, 646-652, 654-656, 658-690, 692-699, 750-754, 801-835, 901-945

Utrecht GUV

33, 41-44, 60-84, 86-100, 102-133, 404, 451-454, 519, 521, 523-529, 531-545, 547-554, 556-590, 601-629, 901-927

ARRIVA

In 2004 werden ook nog in dienst gesteld MB 0530G 234 en 7821-7823 en Ambassador200 8057-8063 (tijdelijk in Amsterdam). De Scania's voor Waterland zijn van het type **Omnilink** met achter in de lengterichting staande motor en lage vloer vanaf de voordeur tot en met de (eerste) uitstapdeur. De gelede bussen zijn nog gebouwd op het chassistype 4, maar de in maart te leveren 8081-8090 hebben als basis het nieuwe type K met Euro4 diesel, als getoond in Kortrijk. Van de oudere bussen zijn er nog meer in dienst dan door ons gesuggereerd. Wel is – net als bij Connexion – afscheid genomen van de DAF MB230 en de Mercedes 0405; volop in dienst zijn nog de Mercedes 0408.

De in december genoemde TCR 63 was afkomstig van Connexxion. In 2005 werd hier onder nummer 85 de van aanrijdingschade herstelde ex Hermes 8053 in dienst gesteld. (*arriva/scania-beers/wp*)

BBA

Veolia Environnement, het moederbedrijf van Connex Nederland, heeft de naam van haar transportdochters gewijzigd in Veolia Transport, waardoor er vanaf nu sprake is van Veolia Transport Nederland. Er komt een nieuw logo en we wachten maar af of de naam BBA gehandhaafd zal blijven.

In oktober 2005 werden in Breda nog 3 stuks VDLBerkhof Ambassador200 in dienst gesteld met nummers 5050-5052. In verband met de voortdurende onzekerheid over de concessies in Brabant schorten wij ons bericht over de stadsbussen even op. Wel staat vast dat de laatste CSAII en 11 DAF SB220 in Tilburg op korte termijn vervangen moeten worden. Omdat nieuwe bussen bestellen op dit moment niet verantwoord is werd een bus van Connex Danmark – DAF SB220LF-LPG/Berkhof 1999 – naar Tilburg gehaald om te zien of dit type voorlopig kan worden ingezet.

(*ned verv/adv/wp*)

CONNEXXION

De vanaf maart in dienst te stellen MAN Lion's City TU Euro4 zijn ingericht met 38+2+1 zit en 42 staan. In MO (= Midden-Oost) verschenen in oktober de buurtbussen 7399-7401 Mercedes-Benz 308CD en kort daarna de Mercedes-Benz 0530G 9176-9181 in standaarduitvoering.

Per 11 december 2005 werd afscheid genomen van de DAF MB230, waarvan alleen 4323 en 4717 hun bestaan nog weten te rekken. Ook waren de dagen geteld van de DAF SB220 – behalve de 4956-4966 en een aantal 1031..1069, de DAF SBG220, de Alliance Intercity B91, de 0405 en de 0405G. Van de 0405 zijn evenwel als zgn "NS-vloot" aangewezen 3966, 4352, 4353, 4358, 4364, 4366, 4376, 4377, 4402, 4422 en 4430 en van de 0405G blijven 7815-7817, 7838-7840 en 9026-9033 nog een poosje. Eerder in het jaar waren de B10M 4339-4347 (Almere) al vertrokken. 2157 is in december (deels) uitgebrand. De 1002 ging als laatste van zijn reeks op reserve, en onderzocht wordt of de Alliance City in Middelburg de af te voeren 2092-2099 kunnen vervangen.

Op 11 december kwam met de ontruiming van het complex Leidsevaart te Haarlem een eind aan een historische lokatie. In 1899 startte hier de Eerste Nederlandsche Electriche Tram, die in 1904 opging in de Electriche Spoorweg Maatschappij, die de etablissementen aanmerkelijk vergrootte in verband met het tramvervoer naar Amsterdam. De ESM werd in 1946 omgezet in de NZHVM, maar had haar exploitatie sinds 1924 uitbesteed aan de NZHTM, die de bekende blauw/grijze kleurencombinatie introduceerde. Deze bleef in 1946 gehandhaafd voor de tram, terwijl de bus overging op het verplichte NS-groen, en later toch weer grijs werd. In 1957 was het over met de tram en tien jaar later werd de bus geel, om uiteindelijk per 10 mei 1999 Connexxion te gaan heten Met het vertrek naar de Waarderpolder wordt hier ruim 100 jaar vervoergeschiedenis afgesloten.

De inwoners van Urk hebben sinds 7 januari op maandag t/m zaterdag elk uur – en in de spitsuren elk half uur – een pendelbusverbinding met de halte van de Q315 op de A6. (*man/en/wp*)

DEN HAAG HTM

De diplomaten werden in 2005 t/m 327 afgeleverd in Den Haag. De 328-330 voegden zich bij de 301-306 op Schiphol, waarvan niet 812, doch 822 terugkeerde, in december gevolgd door 181-183. Op 4 november waren de laatste vijf Neoplans voor het laatst in dienst. Veel wagens van dit type vertrokken, nadat voor het Haags Busmuseum voldoende componenten waren afgezonderd, naar de etablissementen van Van Leeuwen in Noordwijkerhout. Daarheen gingen ook 786 en 787. De 0405-en van SVD werden terstond bij afvoer al verkocht aan Van Leeuwen, die ze op huurbasis aan HTM ter beschikking stelde. In december werden 117-120 en 127 aan SVDordrecht overgedragen (*hbm*)

DORDRECHT SVD

In december kwamen van HTM de 117-120 en 127 over ter vervanging van de laatste 0405. (*en*)

FRIESLAND NoordNed

Deze onderneming sinds vorig jaar volledige dochter van Arriva verzorgt het busvervoer in het noorden en westen van Friesland. Hij huurt de bussen bij ARRIVA. Aanvankelijk betrof dit steeds wisselende tweedehandsjes ex FRAM/VEONN, doch sinds 2002 is ook nieuw materieel ter beschikking gesteld: (*en/arriva*)

6100-6109	Ambassador200	43 27	2002
6111-6112	MB 208CDI	8	2002
6138-6140	MB 0550 Integro	43 27	2003
6157-6158	idem		
6171-6189	Ambassador200	43 27	2003
8064-8069	Ambassador200	43 27	2004

GELDERSE ACHTERHOEK Syntus

Voor de verbinding met Enschede worden 12 Ambassador 200 1461-1472 geleverd. Om het twentse karakter van de lijn te benadrukken worden zij uitgevoerd in rood. Aldus wordt het einde van 1016-1030 ingeluid. (*adv*)

NOORD-BRABANT

Vanwege de door BBA aangespannen – en in voorlopige voorziening gewonnen – procedures zal de provincie de in 2005 gestarte aanbestedingen overdoen, waarbij de Interliner Breda-Utrecht waarschijnlijk bij West-Brabant gevoegd zal worden. De nieuwe concessies zullen ingaan medio december 2006 c.q. 1 januari 2007. (bba)

NIJMEGEN NOVIO

Uit ons overzicht per 1.10.2005 zijn weggevallen: 901-910 DAF SB250RS Berkhof Premier Jonkheer met 29 zit en 67 staan uit 1998. De overname van het bedrijf door HTM ontmoet bezwaren in de Tweede Kamer, vooral nu HTM niet meewerkt aan het openstellen van de vervoermarkt regio Haaglanden voor 2009. (en)

ROTTERDAM RET

De bussen van de reeksen 800 en 900 (80 stuks) worden voorzien van CRT filters, waardoor de uitstoot van schadelijke gassen met 90% wordt gereduceerd. Wethouder Hulman plaatste op 20 december persoonlijk het 45e filter. De aanpassing van nog eens 90 stuks wordt aangehouden omdat er nieuwe bussen in aantocht zijn. Er is sprake van 90 stuks, waarvan een deel door de stadsregio wordt "gegarandeerd", d.w.z. door de nieuwe concessiehouder moet worden overgenomen, mocht de RET de aanbesteding verliezen.

Op zaterdag 17 december was het servicepunt voor bussen van de RET gesloten in verband met bezuinigingen. Drie bussen kwamen die dag stil te staan met defecte accu's en moesten worden weggesleept door de firma Tieleman. Kosten 1.000,- per bus. De chauffeurs moesten met het openbaar vervoer vervangende bussen ophalen. Enkele ritten konden hierdoor niet worden gereden. Er werd dus 'flink bezuinigd'.

UTRECHT

De provincie heeft de concessies van BBA en Connexxion verlengd tot 2008, maar daar wel nadere kwaliteitseisen aan verbonden. In 2008 zal dan het rommeltje dat hier ontstaan is worden gesaneerd, door de provincie in twee stukken – oost en west – te herverdelen. De rol van BRU wordt dan waarschijnlijk beperkt tot Stadsvervoer Utrecht e.o. (utrecht)

VELUWE BBA

De BBA verzorgt niet alleen het stadsvervoer in Apeldoorn, doch ook dat in Ede en Harderwijk. Voor Ede zijn geen specifieke wagens aangewezen, doch in Harderwijk rijden 1051 en 1053 (ex MTI 01-20 en 01-18) in afwachting van een definitieve materieelkeuze. In verband daarmee is proefgereden met Hermes 1514, een duitse Mercedes-Benz Sprinter LF demo en de Optare Solo, als getoond in Kortrijk.

Voor de dienst Ede-Wageningen (universiteit), in aansluiting op de Connexxion Vallei-treindienst Amersfoort-Ede, zijn 7 MAN Lion's City CNG geleed besteld. Zij moeten een waardige remplaceant zijn voor het plan de hier ooit rijdende tram te doen herleven. In verband daarmee reed een enkelvoudige bus van dit type in Breda, om chauffeurswensen vast te stellen. (wp)

BUITENLANDS STADSVVERVOER**2005.**

Van de 360 bladzijden van de jaargang 2005 (2004: 312 blz.) waren er 44 gewijd aan Buitenlands Stadsvervoer: 620 berichten over 298 bedrijven uit 55 landen. Een overzicht:

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
bladzijden	40	48	49	43	44
landen	46	52	57	59	55
bedrijven	309	322	341	328	298
berichten	535	662	657	666	620

Er is heel veel buitenland en er is heel veel buitenlands stadsvervoer. Een enkel trambedrijf werd opgeheven en een aantal bedrijven rijdt letterlijk op laatste wielen. Met name in de republieken in de vroegere Sovjet Unie lijkt het voortbestaan een worsteling die het ergste doet vrezen. Des te verrassender dat de "tijdelijk" opgeheven trambedrijven van Druzhkovka en Konstantinovka weer blijken te functioneren. De zorgwekkende situatie bij de Roemeense bedrijven kan mogelijk door de toetreding tot de Europese Unie met financiële steun worden gekeerd.

Zo af en toe komen er ook verontrustende berichten uit Duitsland. Weliswaar is het trambedrijf van Halberstadt gered, maar daar staat tegenover dat een enkele bezuinigende gemeente de financiële oplossing denkt te vinden in het (gedeeltelijk) opheffen van het trambedrijf. Soms een politiek spelletje, maar toch. Meer zorg wekt het hier en daar verlagen van de frequenties waardoor een neerwaartse spiraal wordt ingezet.

Een somber beeld? Toch niet. Tal van bedrijven presteren buiten gewoon, investeren in de uitbreiding van het net en materieel. Uit enkele landen valt al mogelijk dit jaar de opening van nieuwe bedrijven te melden.

Kortom: ook in 2006 valt er weer veel te berichten.

BELGIË.

Antwerpen. In samenhang met de voortgang van de werken aan de Leien werden op 19.12.2005 nieuwe halten in gebruik genomen. Op de Frankrijklei is dat de nieuwe halte voor de tramlijnen 7, 8, 12, 24 en buslijnen 1, 13, 23, 500, 290, 292, 294 vóór de Nationale Bank. Wie gebruik maakt van de lijnen 7 en 8 in de Lange Gasthuisstraat gebruikt nu de nieuwe halten Oudaan of Mechelseplein.

In december 2005 werd met Hermelijn motorrijtuig 7258 de aflevering hervat van de resterende 7258 – 7260. Inmiddels kampt men in de remises met ruimteproblemen. De nieuwe remise op de grens van Wijnegem/Deurne komt met vertraging pas in 2008 in gebruik. Om ruimte te maken worden de nog niet omgebouwde PCC's 7015 en 7024 terzijde gesteld. Het gerucht gaat dat binnenkort een aantal van de oudste PCC's buiten dienst gesteld gaat worden.

En wat dan met de 7009 en 7027? Wel, de 7009 kwam in november 2005 weer in dienst en de 7027 is als laatste in behandeling.

Brussel. Vanaf 6.3.2005 wordt een spitslijn 24 ingesteld op de route Schaarbeek – Boondaal ter versterking van de lijnen 23 en 90 op de Grote Ring. Vanaf deze dag volgt lijn 52 een gewijzigde route via de Werkhuizenkaai. Bij CAF werden 15 zesdelige metrotreinstellen besteld van het type "Boa". De doorgaande stellen met een lengte van 94 meter bieden plaats aan 726 reizigers. Ze worden voorbereid voor automatisch treinverkeer. De aflevering begint al in 2006. Het nieuwe materieel is nodig voor de trajectwijzigingen in 2008. Metrolijn 1 verbindt dan het Weststation met Stokkel, lijn 2 wordt een ringlijn Simonis – Simonis, lijn 5 gaat rijden tussen Erasmus en Hermann Dubroux en er komt een lijn 6 tussen Koning Boudewijn en Simonis.

Gent. In december 2005 werd de laatste Hermelijn afgeleverd. Men beschikt nu over 31 lagevloertrams van dit type, te onderscheiden in twee series: 6301-6314, 6315-6331.

Thuin-ASVi. Association pour la Sauvegarde du Vicinal. In de zomer van 2005 werd tussen Thuin Cimitière en Lobbes Ecluses een nieuwe brug over de Sambre geplaatst. Hierna werden door vrijwilligers de lasplaten gemonteerd. Binnenkort kan een aanemer de sporen gaan leggen. Er wordt alles in het werk gesteld om het komende seizoen (opening 26.3.2006) vanaf het museum te Thuin tot Lobbes Pont du Nord te kunnen rijden. Standaardmotorwagen 10284, die na een ontsparing in 1986 een tijd niet heeft kunnen rijden, heeft weer een pantograaf en is zover hersteld dat hij zelfstandig kan rijden. Het gaat om een Standard "Eugies": een exemplaar met geklonken carrosserie; in tegenstelling tot de 10308 die een gelaste carrosserie heeft. De inzender van dit bericht laat nog weten dat wegens reorganisatie de (gewijzigde) website tijdelijk te vinden is op:

<http://asvi.tram-way.be> Voorlopig alleen in het Frans maar met foto's die de moeite waard zijn.

CHINA.

Beijing. Alle diensten op metrolijn 13 worden nu gereden met nieuwe vierwagen stellen. Deze werden gebouwd in Changchun. Op deze lijn (ook wel aangeduid als een "lightrail") reden sinds de opening oudere driewagenstellen van andere lijnen en er werden zelfs enkele metrostellen teruggekocht uit Pjongjang. Deze laatste zijn in middels buiten dienst gesteld. Ook op metrolijn 1A verschenen nieuwe vierwagenstellen maar dan van een ander type.

Bombardier is bezig met de aanleg van een 2 kilometer lang volautomatisch peplemover-systeem met twee stations op de internationale luchthaven. In de fabriek in Pittsburgh (USA) worden hiervoor 11 rytuigen van het type CX-100 gebouwd die solo en maximaal als vierwagenstellen kunnen worden ingezet. De capaciteit is 4100 reizigers per uur per richting. Eind 2007 moet het functioneren en dat is ruim op tijd voor de Olympische spelen van 2008.

Changchun. Naast de enige tramlijn 54 is hier sinds 28.12.2001 nog een niet met deze tramlijn verbonden sneltramlijn in dienst. Door de Chinese fabriek CIECC werden hiervoor 12 driedelige motorrijtuigen geleverd met de nummers 01-12. De lijn heeft een lengte van 14,6 kilometer, is aangelegd in korte stukjes tunnel en op viaducten maar loopt overwegend gelijkvloers. Er wordt gewerkt aan verlenging. In de eindfase wordt het een 30 tot 34 kilometer lange ringlijn.

Dalian. Contrasten. Terwijl op lijn 203 uitsluitend vooroorlogse vierassers uit de serie 3001-3030 dienst doen, wordt lijn 202 compleet met de driedelige ter plaatse gebouwde en gekopieerde "Combino's" 9001-9025 geëxploiteerd. Op lijn 201 worden vierassers van de series 2000 en 7000 ingezet. De zesassers uit de serie 621, de vierassers serie 1000 en de moderne vierassers serie 8000 werden buiten dienst gesteld. Sinds 30.9.2004 is er een nieuwe sneltramlijn 3 in dienst op het 45 kilometer lange traject Dalian (Centr.Station) – Jinshitan. De lijn verloopt gelijkvloers met gedeelten op viaducten en korte tunnelstukjes. Door de plaatselijke locomotiefabriek werden 10 tram/treinstellen geleverd, elk bestaande uit vier vierassige motorrijtuigen. Hiermee wordt een 20/30 minuten frequentie uitgevoerd. Met de aflevering van meer materieel wordt deze frequentie verhoogd. Plannen zijn er voor een sneltramnet van 5 lijnen. Ook het bestaande tramnet wordt uitgebreid.

Harbin. Hier komt een 14,4 kilometer lange metrolijn. Opening: 2009.

Hongkong. Op 1.8.2005 kwam een 1,8 kilometer lange zijlijn vanaf het station Sunny Bay (aan de Tung Chung lijn) naar het nieuwe Disneyland in dienst. Hierop rijden onbemande pendeltreinen zonder tussenstop. Het pretpark zelf werd op 12.9.2005 geopend.

Macao. In deze voormalige Portugese kolonie komt een 14 kilometer lange tramlijn naar Taipa met een zijlijn naar het vliegveld en de veerhaven. Hiervoor loopt een aanbesteding. Men denkt de lijn in 2009 te kunnen openen.

Nanjing. De eerste metrolijn (Maigaoqiao – Xiaohang) kwam op 15.5.2005 in dienst. Omdat toen nog maar een deel van het materieel was afgeleverd werd een beperkte dienst uitgevoerd. Sinds 27.8.2005 is de dienstuitvoering normaal. Een tweede metrolijn is sinds eind 2003 in aanleg.

Shanghai. Bij Siemens en ZELC (Zhuzhou Electric Locomotive Company) werden 9 achtwagen metrotreinstellen besteld. Ze worden gebouwd in Zhuzhou en geleverd in 2007. Ze zijn bestemd voor een uitbreiding van de capaciteit op lijn 1. Bovendien gaat Siemens 24 zeswagen treinstellen van deze lijn verlengen tot achtwagen stellen. De capaciteit per treinstel neemt daarmee toe van 1860 tot 2480 reizigers.

DUITSLAND oost.

Berlijn. In een kranteninterview maakte de nieuwe directeur van de BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) een opmerking over een flexibeler en goedkopere inzet van autobussen op zwakker bezette tramlijnen. Het had de man gesierd als hij ook had gezegd dat enkele overbelaste buslijnen beter met trams zouden kunnen worden geëxploiteerd.

Meer en meer KT4Dt motorrijtuigen uit de serie 7001-7099 werden buiten dienst gesteld. Als we goed geteld hebben zijn er nu nog 29 in dienst.

In mei 2006 krijgen enkele S-Bahnstations een andere naam. Zo wordt Papestrasse: Südkreuz en wordt Gesundbrunnen: Berlin Nordkreuz. Zo zijn er dan "Kreuz" stations in alle richtingen. De BVG (metro) past zich hierbij aan en wijzigt zijn stationsnaam ook in Nordkreuz. Omgekeerd wil de BVG dat de DB de naam van het station Unter den Linden wijzigt in Brandenburger Tor in samenhang met de nieuwe metrolijn U5/55. De bedoeling is dat in de toekomst op de kruising van de toekomstige lijn U5 met

de bestaande lijn U6 een nieuw metrostation Unter den Linden komt, mede ter vervanging van het U6 station Französische Strasse.

Dresden. Nu Bombardier in Bautzen zijn testsporen gaat uitbreiden is de kans klein dat er een testtraject in Dresden komt (HOV/RN 557). Toch bekijkt de DVB (Dresdner Verkehrsbetriebe) een aantal varianten voor een tramlijn naar de Neue Messe in Ostragehege.

Erfurt. Alle Combino's gaan voor sanering terug naar Siemens in Krefeld. De KT4D motorrijtuigen 452, 459, 505 en 529 ver trokken in september 2005 naar Liepaja (Letland).

Naumburg. Bij de rijdagen vanaf september 2005 werd de dienst ingekort tot de Wiesenstrasse. Het stukje richting Hauptbahnhof kon niet worden bereden in verband met de verlenging die tot daar in aanleg was. Tot nu toe eindigde de tramlijn ongeveer 200 meter voor het Hauptbahnhof. Sinds december 2005 is een korte verlenging en een nieuw eindpunt met omloopspoor beschikbaar op een afstand van ± 50 meter van het station.

DUITSLAND west.

Augsburg. Voor de geplande lijn 6 moet het knooppunt Königsplatz worden omgebouwd. Er zijn plannen voor een tramtunnel. Overigens zijn de procedures voor de aanleg van deze lijn naar Hochzoll nog in gang. Inmiddels plant men al een verdere verlenging vanaf het Dieselgymnasium naar Friedberg-West. Andere plannen zijn de ombouw bij het Hauptbahnhof (in 2007-2011), een verlenging van lijn 1 naar Hochzoller Bahnhof (2008-2010) en de aanleg van lijn 5 naar Klinikum (2009-2011).

Dortmund. Bij Bombardier Transportation werden 47 (+ 5 optie) lagevloertrams van het type Flexity Classic besteld. Ze worden geleverd tussen oktober 2007 en augustus 2010. De 30 meter lange trams bieden plaats aan 178 passagiers. De trams worden gebouwd in Bautzen en krijgen een elektrische installatie van Vossloh Kiepe.

Düsseldorf. In 2006 kan met de aanleg van "Messe"-lijn U80 worden begonnen. Aanvankelijk was er sprake van een 1,3 kilometer lange tunnel onder het Nordpark maar dat wordt door de deelstaatregering als te luxe en te duur beschouwd. Men wil hiervoor geen subsidie verstrekken. Er wordt nu gesproken over een bovengronds traject door de Engländerwiese.

De in 2002 op het vliegveld van Düsseldorf in gebruik genomen zweefbaan (Skytrain) veroorzaakt nogal wat problemen. Het luchthavenbedrijf, dat het systeem nog niet heeft afgenomen, is al maanden lang in gesprek met Siemens om dat opgelost te krijgen. In november 2005 lag het systeem stil en ook in de periode maart-september 2006 zal het niet in dienst zijn. Siemens vervangt dan een deel van de draagconstructie en reviseert de voertuigen. Voor rekening van Siemens is er in die periode een vervangende busdienst.

Frankfurt am Main. Onder invloed van het CDU waaide hier decennia lang een politieke tram tegenwind. Een tramvrije binnenstad leek ooit het ideaal. Het standpunt van deze partij is inmiddels gewijzigd en de tram wordt weer geaccepteerd. In dit stadium vinden wij het nog te vroeg om over de uitbreiding van het tramnet te schrijven. Politieke wind kan altijd weer draaien – de tijd zal het leren. Deze koerswijziging houdt wel in dat er minder gefocust wordt op de uitbreiding van het U-Bahnnet. De lijnen naar Ginnheim (U4) en Europaviertel (U5) worden, hoe omstreden dan ook, nog wel aangelegd.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. De in 1997 begonnen verbouwing/modernisering van 60 S-Bahn treinstellen ET472/473 werd in 2005 voltooid.

Hannover. Per 1 januari 2006 zijn de nog resterende TW6000 Stadtbahnwagens (de Düwags) uit de serie 6001-6100 buiten dienst gesteld. De meeste trams uit de vervolgserie van 160 wagens van dit type blijven nog in dienst (6101-6260). Dit zijn de wagens die door LHB zijn gebouwd.

Al deze trams worden voorzien van een digitale richtingfilm. Als proef zijn 2 trams uitgerust met deze films. Het zijn de 6208 en 6214 die om deze reden gekoppeld rijden, meestal op lijn 10. In Hannover zijn verder de volgende trams (type Silberpfeile) in dienst: 48 trams uit de serie TW2000 (2001-2048) en 96 trams uit de serie 2500 (2501-2596).

Medio mei komt er een ongeveer 5 kilometer nieuw traject in dienst naar Altwarmbüchen. Deze nieuwe tak wordt gekoppeld aan lijn 3.

Karlsruhe. Zelden besteden wij in deze rubriek aandacht aan personele zaken. Maar aan het vertrek van de 67 jarige Dr. Ing. Dieter Ludwig, directeur van de VBK (Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG (Albtal Verkehrsgesellschaft) en het KVV (Karlsruher Verkehrsverbund) willen wij niet voorbij gaan. Onder zijn leiding kwam het "Karlsruher Modell" tot stand waarbij het tramnet vanuit Karlsruhe tot ver in de regio uitgroeide. Meersysteem trams over spoorlijnen hebben nadien wereldwijd belangstelling en navolging gevonden. Bij de VBK en AVG wordt hij opgevolgd door Dr. W. Casazza, directeur van de Innsbrucker Verkehrsbetriebe en Stubaitalbahn.

Kassel. Niet voor het eerst is de discussie over het weren van de tram door de voetgangerszone Königstrasse weer opgelaaid. Vergelijkt u dit maar met het opheffen van de tram door de Amsterdamse Leidsestraat. Het zijn voornamelijk de winkeliers die de tram kwijt willen. Een meerderheid van de bevolking ziet daar helemaal niets in.

Krefeld. Er lijkt een doorbraak te zijn in de lang slepende kwestie van de verlenging van lijn 044 in Hüls. Het plan voor een grote lus is gewijzigd in een kleinere lus door Hüls via de Schulstrasse. Hierover is politieke overeenstemming bereikt. Alleen liggen de omwonenden nu nog dwars.

Mainz. In Hechtsheim vinden omvangrijke werken plaats aan de autoweg A60. Vanaf medio 2006 zal de tak naar Hechtsheim Am Schinnergraben gedurende een jaar worden stilgelegd. Er komt een vervangende busdienst.

Neurenberg. De opening van de nieuwe metrolijn U3 verschuift van voorjaar 2006 naar najaar 2006. Op 16.10.2005 kon het publiek een kijkje nemen in de drie nieuwe stations van deze lijn. In het station Gustav Adolf Strasse stond een nieuw DT3 treinstel opgesteld en werd informatie gegeven over de toekomstige automatische dienstuitvoering.

Salzgitter. Bij het recyclingbedrijf SIM Industrietechnik staat afgevoerd trammaterieel uit Braunschweig, Bonn, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Freiburg, Mannheim en Würzburg. Een deel hiervan vindt mogelijk nog een nieuwe eigenaar.

Stuttgart-DB. S-Bahn. Twee treinstellen van de serie ET420 worden als proef gemoderniseerd. Het eerste omgebouwde "ET420 Plus" treinstel 420.900+421.400+420.400 verbleef in november 2005 voor klimaatattesten bij Rail TEC Austria in Floridsdorf (Wenen). Als de proef slaagt, wil men meer van deze stellen uit de tussen 1990 en 1997 geleverde deelseries moderniseren. De kosten hiervan bedragen een kwart van de aanschafkosten van een nieuw ET423 treinstel.

ESTLAND.

Tallinn. In september 2005 werden de laatste T4 trams afgevoerd. Tot medio mei 2005 deden ze nog dienst. De 294 ging naar een museum elders in Estland. Het wagenpark bestaat nu uitsluitend uit KT4 motorrijtuigen waarvan 12 stuks met een lagevloer gedeelte. Ze zijn niet allemaal dienstvaardig en men wil er nog 7 uit Cottbus overnemen.

FINLAND.

Helsinki. Men gaat de zesassige gelede motorrijtuigen 71-112 (uit 1983-1988) met een lagevloerbak verlengen tot achtassers.

GROOT BRITANNIË

Londen. De Docklands Light Railway heeft een nieuwe zijtak geopend van Canning Town naar King George V, met de tussenhalthes West Silvertown, Pontoon Dock en London City Airport. De lijn is op 5 december in gebruik genomen, en wordt door twee treindiensten bereiden. Dit zijn de lijn King George V - Bank en een tussendienst King George V - Canning Town, die gezamenlijk een 5 - 7 1/2-minutendienst bieden. De reistijd van City Airport naar Bank bedraagt 22 minuten, en is daarmee aanmerkelijk sneller dan de (duurdere) busdienst naar Liverpool Street Station.

De lijn ligt van Canning Town tot London City Airport op een viaduct, dat ter voorkoming van grondaankopen een paar merkwaardige slingers heeft. Direct na City Airport wordt het dock waarin de City Airport is gebouwd ondergronds gepasseerd. Het eindstation ligt weer bovengronds. Vanaf King George V wordt inmiddels gewerkt aan een doortrekking naar North Woolwich, waartoe een tweede tunnel onder de Thames gebouwd wordt.

ITALIË.

Cagliari. Als alles is goed gegaan werd nog in 2005 de eerste Skoda 06T tram afgeleverd en volgen de vijf andere in het eerste kwartaal van 2006. De 06T is een verdere ontwikkeling van de Skoda typen 10T en 05T. De vijfdelige trams met airco krijgen de nummers CA01 – CA06.

Genua. De tandradtram is nog steeds ingekort tussen Piazza Principe en Via Bari. Het traject tot het bergstation Granarolo is al enkele jaren buiten dienst.

Padova. Nog steeds is men bezig met de aanleg van een Translohr spoorbuslijn. Het depot is in ruwbouw gereed. Eén ding is duidelijk: de opening eind 2004 (volgens een bericht uit juli 2003) vindt later plaats.

JAPAN.

Fukui. Van het opgeheven trambedrijf in Gifu arriveerden in oktober 2005 twee lagevloertrams en achttien motorwagens. Ze kregen nog in Gifu een nieuw verfje (wit/blauw/groen) en komen dan vanaf maart 2006 in dienst. De lagevloertrams waarschijnlijk al eerder.

Hiroshima. Aansluitend op het bericht in HOV/RN 557 kan nog worden bericht dat er tot 2008 tien lagevloertrams worden geleverd (5101 – 5110).

Hitachi. De voorstadlijn (18 km.) van de particuliere Hitachi Electric Railway werd op 31.3.2005 opgeheven.

Kagoshima. Men heeft inmiddels 9 lagevloertrams (1001-1009) in dienst waarvan de laatste drie (afgeleverd in februari 2005) door een wijziging in het interieur meer zitplaatsen hebben (58 i.p.v. 55). Voor de levering van vier lagevloertrams in 2006/2007 vraagt men offerten. Men wil een nieuw type, tweedelig, tramrijtuig.

Matsuyama. In Japan gaat het steeds om kleine aantallen. In maart 2005 werden de lagevloer motorrijtuigen 2107 en 2108 afgeleverd. Sinds 2002, twee per jaar, heeft men er nu acht.

Nagoya. In verband met een tentoonstelling kwam op 5.3.2005 een linear aangedreven magneet zweefbaan met een lengte van 6,3 km. in gebruik tussen Fujigaoka en Yakusa. Ingezet worden driedelige rijtuigen.

Sakai. In deze stad met ± 835.000 inwoners wil men een oost/west lijn aanleggen. Een spoor- of metrolijn lijkt financieel gezien te hoog gegrepen en zo komt een tramlijn in beeld. Het bedrijf Mitsui Bussan propageert een spoorbussysteem van Translohr en zo kwam er in het havengebied een 300 meter lang geëlektrificeerd testspoor met een driedelig voertuig. Na een testperiode wil men vanaf maart 2006 demonstratieritten organiseren voor mogelijke klanten zoals de gemeente Sakai en andere geïnteresseerden uit Aziatische landen.

Sapporo. In alle tramwagens werden rekken aangebracht met paraplu's die door de passagiers bij een buitje meegenomen kunnen worden. De regenschermen zijn afkomstig van de afdeling gevonden voorwerpen van de metro. 's Zomers wil men waaiers verstrekken.

Tokyo. Op 24.8.2005 werd een ruim 58 kilometer lange voorstadlijn geopend tussen Tokyo Akihabara en Tsukuba. Van de 20 stations liggen er 6 ondergronds. Ingezet worden de nieuwe zesdelige treinstellen type 1000 en 2000.

Toyohashi. Van de zeven uit Gifu overgenomen trams kwamen de eerste twee, na enkele kleine aanpassingen, begin augustus 2005 in dienst. Het lagevloer motorrijtuig 801 (de 802 en 803 gingen naar Fukui) behield zijn Gifu kleur.

Wakayama. De particuliere Nankai Railway wil per 31.3.2006 haar Kishigawa lijn opheffen. Het trambedrijf van Okayama wil de exploitatie als tramlijn met trammaterieel overnemen. De gemeenten Wakayama en Kishigawa willen financieel bijdragen.

KOREA noord.

Chongjin. Dit in 1999 geopende trambedrijf blijkt al weer stilgelegd. Een hervatting is afhankelijk van de problematische stroomvoorziening in dit land.

KROATIË.

Zagreb. In aflevering is een serie van 70 vijfdelige lagevloertrams (2201-2270). Zie ook HOV/RN 559. De eerste van deze nieuwe trams rijden op de lijnen 11 en 12. Men overweegt nog eens 100 van deze trams bij te bestellen zodat men rond 2010 over 170 lagevloertrams beschikt.

LETLAND.

Liepaja. Uit Erfurt werden de motorrijtuigen 452, 459, 505 en 529 overgenomen. (Transport september 2005).

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl – GM. Strassenbahn Gmunden. Al sinds 2003 wordt met stukjes en beetjes gewerkt aan het opknappen van de tramlijn. Tijdens spoorvernieuwingen was regelmatig de tramdienst (gedeeltelijk) opgeheven. Op 15.10.2005 kon het gehele traject weer worden bereiden na het vernieuwen van de sporen tussen de remise en de halte Gmundner Keramik. Bij deze halte werd een nieuwe wisselplaats in gebruik genomen die in links verkeer wordt bereiden en geschikt is voor het kruisen van twee lagevloertrams. Deze trams worden naar verwachting binnenkort besteld. Verder ligt het in de bedoeling om in 2006 het eindpunt van de Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf-Eggenberg vanaf het Seebahnhof te verleggen naar de Klosterplatz. In 2009/2010 wordt de Lokalbahn dan met de stadstram verbonden.

Stern & Hafferl – GV. Lokalbahn Gmunden Traundorf – Vorchdorf-Eggenberg. In verband met de verkoop van het ÖBB-emplacement Gmunden Seebahnhof en de hier geplande bouw van een hotel moet de Lokalbahn verdwijnen. In 2006 wordt het eindpunt verlegd naar de Klosterplatz. Zie ook het bericht hierboven. De overheid investeert € 3 miljoen in de infrastructuur van de lijn. Door een verhoging van de rijsnelheid kan bij de nieuwe dienstregeling in december 2006 een uurdienst worden ingevoerd.

Stern & Hafferl – LH. Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck. Door toedoen van het Land Oberösterreich is de ophef van de personendienst per 11.12.2005 ongedaan gemaakt. De “Haager Lies” heeft tot eind 2006 uitstel van executie gekregen. In 2006 vindt in het Hausruckviertel een Landes tentoonstelling plaats waarbij de tram nog van nut kan zijn. Misschien komt van uitstel nog afstel. Van de zijde van ST&H werd opgemerkt dat de aansluiting op de Westbahn in Neukirchen bij Lambach geen reden hoeft te zijn voor ophef. (Zie HOV/RN 551).

Stern & Hafferl – LLB. LiLo = Linzer Lokalbahn. Al eerder berichtten wij over het nieuwe eindpunt van de “LiLo” in Linz. Per 18.11.2005 vertrekken de trams hier vanuit het Hauptbahnhof. Op het traject Linz – Leonding rijden de trams onder de ÖBB bovenleiding (15kV/16,7Hz), even voor het station Leonding is de systeemgrens en wordt verdere gereden met 750V gelijkstroom. Op 8.11.2005 vertrok, luid toeterend, motorrijtuig ET 22.160 als laatste tram vanaf het oude eindpunt Linz Lokalbahn. Die dag werden met de historische motorwagen ET 22.105 nog afscheidsritten gereden tussen Linz en Leonding en ook de ET 22.143 (ex Köln-Bonner Eisenbahn) was van de partij. De ex KBE stellen worden afgevoerd waarbij de kans groot lijkt dat één stel terugkeert naar Keulen. Van 8 t/m 17.11.2005 was de tramdienst ingekort tot Leonding en reden er tussen Leonding en Linz bussen. In deze periode werd de aansluiting met het Hauptbahnhof gerealiseerd. Ook op 18.11.2005 was de ET 22.105 bij de feestelijke opening van de nieuwe aansluiting aanwezig. Met het historische motorrijtuig ET 24.101 werden met behulp van gelijkrichterwageng EGL 25.051 ritten gereden tussen Linz Hauptbahnhof en Untergaumberg. Met het verlaten van het Lokalbahn-hof eindigt een tijdelijke periode van 93 jaar. Al bij de opening van de Lokalbahn in 1912 was het de bedoeling om het eindpunt onder te brengen in het toen geheten Staatsbahnhof. Een tijdelijk eenvoudig kopeindpunt met twee perronsporen en een zijspoor werd voldoende geacht. De voortdurende discussies over de plannen voor een verlegging van het eindpunt naar het Hauptbahnhof hebben investeringen en verbeteringen altijd voor zich uit geschoven zodat al die jaren de situatie nagenoeg onveranderd is gebleven. In 2006 wordt het Lokalbahn-hof afgebroken en komen er op die plaats woningen. Vanaf 2006 investeert de overheid € 34,2 miljoen in de infrastructuur (spoorvernieuwing, beveiliging, bruggen, overwegen, halten en stroomvoorziening) van vier St&H lijnen. Hiervan gaat € 25 miljoen naar de Linzer Lokalbahn. Hiervoor worden tussen Linz en Eferding (25 km.) en Eferding en Peuerbach (24 km.) de sporen vernieuwd, de perrons langs de lijn aangepast en de overwegen beveiligd. Een aantal bruggen wordt vernieuwd en in Peuerbach wordt het emplacement aangepakt. Hier komt een nieuwe remise. Met het nieuwe materieel kan dan overal de maximale snelheid van 80 km/u worden gereden. Daardoor kan de frequentie worden verhoogd. Jaarlijks worden ± 1,6 miljoen reizigers vervoerd.

Stern & Hafferl – LVE. Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg. Ruim € 3 miljoen wordt in 2006 uitgegeven aan een nieuw beveiligingssysteem.

Stern & Hafferl – VA. Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee. In 2006 wordt € 3 miljoen geïnvesteerd. Dit bedrag gaat grotendeels op aan het vernieuwen van de sporen.

Innsbruck. Ter afsluiting van de omvangrijke spoorwerken deze zomer in het centrum werd op 14.10.2005 een tramparade georganiseerd. Hierbij reden voertuigen mee die zelden op straat komen. De komende maanden wordt de remise- en werkplaatsinfrastructuur aangepast voor het nieuwe lagevloermaterieel dat vanaf 2007 instroomt. Om het publiek al vast lekker te maken komt er vanaf midden januari 2006 voor ongeveer een jaar een Cityrunner uit Lodz op bezoek.

Linz. Het moderniseren van de Pöstlingbergbahn, vooral de aanschaf van nieuw materieel, blijft de gemoederen bezig houden. Het oude trammetje blijkt geliefd. Zelfs het Bundesdenkmalamt (Monumentenzorg) is in beweging gekomen en bestudeert of modern materieel het culturele erfgoed niet schaadt. Wij gokken er op dat het oude materieel technisch gemoderniseerd en omgespoord gaat worden. Dit laatste in verband met de voorgenomen aansluiting op het tramnet.

Ruim een jaar na de opening van de tramtunnel bij het Hauptbahnhof heeft Linz Linien de balans opgemaakt. In een persbericht worden cijfers gegeven. Per dag gebruiken 36% méér reizigers de tramlijnen 1, 2 en 3 vanaf het Hauptbahnhof naar het centrum. In de omgekeerde richting worden tot 80% méér reizigers geteld. Dagelijks passeren circa 42.000 reizigers de tunnel. Ondanks een verschuiving van het vervoer van bus naar tram heeft het groeiende aantal reizigers ook een positieve invloed op het busvervoer. In de ochtendspits vervoeren de bussen 43% méér reizigers richting centrum.

Salzburg. Al bij de aanleg van de lijn naar Lamprechtshausen, in 1896, was er een plan voor een verlenging naar Burghausen in het Duitse Beieren. Ruim honderd jaar later verricht de Salzburger Lokalbahn een studie naar de haalbaarheid van dit plan. Burghausen ligt in de zogenaamde chemie driehoek met druk forensenvervoer vanuit Oberösterreich en Salzburg over een steeds drukker wordend wegennet. Naast personenvervoer mikt de SLB ook op het omvangrijke goederenvervoer. Nu al rijdt het in samenwerking met de SETG en MWB goederentreinen vanaf Kastl bij Burghausen via Freilassing naar Salzburg. Ook voor dit vervoer is een directe lijn aantrekkelijk. De verlenging zou in St. Pantaleon van de bestaande lijn moeten aftakken en krijgt een lengte van ± 25 kilometer. Verschillende tracés zijn in studie. Bij Burghausen moet een brug over de Salzach (staatsgrens) worden aangelegd. De gemeente Burghausen en de regio's staan positief tegenover het plan. Het grootste probleem lijkt de financiering van het project.

Vanaf 3.10.2005 werd diesellocomotief V82 gedurende de suikerbietencampagne verhuurd aan de suikerfabriek in Hohenau. Ze doet dienst op de aansluiting van de suikerfabriek naar het ÖBB station Hohenau. Hiertoe werd de loc van automatische koppelingen voorzien.

Wenen. De E1 motorrijtuigen 4472, 4635 en de c3 aanhangrijtuigen 1215 en 1218 gingen naar Krakow. In totaal zijn er nu 23 motor- en 20 aanhangrijtuigen naar Krakow gegaan. In een volgend nummer geven wij een overzicht. Inmiddels werden ook de ULF motorrijtuigen A51 (kort) en B701 (lang) afgeleverd. Nog niet alle vergunningen zijn afgegeven voor de verlenging van metrolijn U2 (Stadion - Aspern). De werkzaamheden beginnen nu medio 2006 (in plaats van najaar 2005) en de opening is op zijn vroegst in 2010.

Wenen-ÖBB. Wenen-S-Bahn. Met ingang van 11.12.2005 werd op lijn S80 een halfuur dienst ingevoerd. Nieuw is de toegevoegde lijn S8 (halfuurdienst) vanaf Floridsdorf via Leopoldau en Erzherzog Karl Strasse naar Wien Süd. De S-Bahndiensten naar Stockerau werden verlengd tot Absdorf-Hippersdorf, waarbij elke twee uur een dienst doorgaat tot Krems a.d.Donau. Op een aantal lijnen werd de lijnnummering aangepast, waarbij het lijncijfer de eindbestemming aangeeft.

Wenen-WLB. Wiener Lokalbahn. Van het Weense vervoerbedrijf werden twee metro draainen (UDD 6901, 6902) overgenomen en als werkwagens UDD 01 en UDD 02 in dienst gesteld. Van twee oude tramdraaistellen werden twee container draagwagens gemaakt met daarop containers met hydraulische ontsporingsapparatuur en gereedschap.

PORTUGAL.

Porto. Na het gereedkomen van een omleidingroute voor het wegverkeer en de voltooiing van de lus rond Hospital St.Antonió, werd op 15.12.2005 de klassieke stadstramlijn 18 verlengd van Largo do Viriato naar Carmo. In verband met deze werken was lijn 18 enkele weken opgeheven. Het plan is om lijn 18 verder te verlengen naar het bovenstation van de Elevador dos Guindais op het Praça de Batalha. Deze kabelspoorlijn daalt hier af naar de oever van de Douro bij de Dom Luiz I brug.

TAIWAN.

Kaohsiung. Op 4.10.2005 verscheepte Siemens vanuit Bremerhaven het eerste driewagen metrotreinset. Dit stel kwam drie weken later aan op de plaats van bestemming. Tot maart 2007 worden 42 stellingen geleverd. De twee metrolijnen worden op 31.10.2007 geopend.

TSJECHIË.

Pízen. De T3 motorrijtuigen 101 en 102 (ex Praag) worden bij PARS omgebouwd tot achtassige gelede trams met lagevloer middenbak. De nieuwe typeaanduiding wordt K3N.

Praag. In aflevering is een serie van 20 vijfdelige Skoda eenrichting lagevloertrams 9111 – 9130. Ze worden geleverd van 2005 tot 2007. De twee prototypen hebben de typeaanduiding 14T0, de rest van de serie wordt aangeduid als 14T1. De zesassige trams, in een Porsche design, zijn een verdere ontwikkeling van de driedelige vierassige motorrijtuigen type 05T. Men heeft een optie op een vervolgbestelling van 40 trams. Bij PARS worden 48 KT8 trams gemoderniseerd en van een lagevloer middenbak voorzien. Bij een tramparade ter gelegenheid van 130 jaar tram reed de 9082 (ex 9032) als eerste omgebouwde tram mee. Ze krijgen de typeaanduiding KT8.N2 en een met vijftig verhoogd wagennummer. Zo ontstaat de "nieuwe" serie 9051 – 9098. In 2005 werd de modernisering voltooid van 43 metrotreinstellen type 81-71 (nieuwe typeaanduiding 81-71M). Dit gebeurde bij Skoda in Pízen.

TURKIJE.

Istanboel. De verlenging van de tramlijn Zeytinburnu – Bagcilar (5,8 km.) is praktisch gereed. Van de tweede tramlijn tussen Sultanciftligi en Vezneciler (15,8 km.) is een eerste gedeelte vanaf Sultanciftligi met een lengte van 5 kilometer gereed. De aanleg van het aansluitende ondergrondse deel zal nog enige tijd duren. Wanneer de nieuwe trajecten in dienst komen is niet duidelijk. De 55 beschikbare lagevloertrams 701-755 zijn hiervoor ontoereikend. Omdat destijds geen optie werd genomen hangt er aan een vervolgbestelling een hoger prijskaartje. Mogelijk valt de keus op een andere fabrikant of moet men shoppen op de tweedehandsmarkt.

VERENIGDE STATEN (USA).

New Orleans. Drie en een halve maand na de orkaan Katrina rijden er weer trams in de stad. De historische motorwagens werden na een wijziging van de gemeentelijke verordening ingezet op delen van de Riverside- en Canal Streetlijn. De historische route in het Garden District, waar de oldtimers normaal dienst doen, is voorlopig nog niet berijdbaar. De replica motorrijtuigen die onder water hebben gestaan moeten worden hersteld. Dit gaat naar schatting per rijtuig 1 miljoen dollar kosten; 10 miljoen dollar is nodig voor het herstellen van de bovenleiding.

Philadelphia. Met de heropening van tramlijn 15 op 4.9.2005 (zie HOV/RN 563) kwam ook de remise Callowhill weer in gebruik. Behalve de PCC's voor lijn 15 herbergt dit depot ook de Kawasaki motorrijtuigen van lijn 10. In de eerste weken werden op lijn 15 op enkele diensten bussen ingezet. In de 13 jaar die deze lijn tijdelijk was opgeheven heeft men wel kans gezien om 18 PCC's te moderniseren maar is men vergeten om voldoende trambestuurders op te leiden. De kwartierdienst wordt regelmatig ernstig ontregeld door het tijdrovende gebruik van de rolstoellift. Tot 2008 krijgen 127 metro motorrijtuigen een nieuwe elektrische installatie van Vossloh Kiepe.

San José. Op 1.10.2005 kwam de zogenaamde Vasonia Line (8½ km., 8 haltes) in dienst tussen het centrum van San José en de naburige gemeente Campbell; een verlenging van de groene lijn, gedeeltelijk via een nog in gebruik zijnde goederenspoorlijn. Het tramnet van 3 lijnen heeft nu een lengte van 67½ kilometer.

ZWEDEN.

Stockholm. Zoals bekend, rijden hier 15 voorstadtreinstellen ex serie 420 van de S-Bahn München. Op 20.1.2003 kwam na een lange ombouwperiode het eerste stel in dienst voor naar men toen aannam een periode van vijf jaar. De treinstellen werden van de DB gehuurd. De huurovereenkomst werd beëindigd. Volgens afspraak gaan de stellingen niet terug maar worden in Zweden gesloopt.

ZWITSERLAND.

Basel. De kantonale regering heeft de verlengingen van de tramlijnen naar Saint Louis (F) en Weil am Rhein (D) opgenomen in haar OV programma voor 2006-2009. In deze periode moet het tot een politieke besluitvorming komen. Een verlenging van lijn 3 in Birsfelden is na veel tegenstand van tafel.

Bern-BLS/RM. S-Bahn Bern. Omdat op lijn S1 (Thun – Bern – Fribourg/Laupen) enkele treinen overvol zitten werd van 24.10.2005 t/m 22.11.2005 een proef gehouden met twee van de Luxemburgse spoorwegen geleende dubbeldektreinen bestaande uit een elektrische locomotief + vier tussenrijtuigen. Ze werden in deze periode ingezet op maandag t/m vrijdag.

Genève. Alhoewel het traject Pont Rouge – Palettes pas op 20.5.2006 in dienst komt, werd al wel op 11.12.2005 een lijn 17 in dienst gesteld op de route Pont Rouge – Gare des Eaux Vives.

Lausanne. Op 11.10.2005 werd in de fabriek van Alstom in Valenciennes (F) de eerste van de vijftien bestelde dubbele motorrijtuigen voor lijn M2 gepresenteerd. Na uitvoerige proefritten arriveert dit motorrijtuig binnenkort in Lausanne. Op 21.1.2006 is de laatste dag van exploitatie met oud tandrad metromaterieel tussen Ouchy en Flon.

Waldenburg-WB. Waldenburgerbahn. Op 1.11.2005 bestond dit bedrijf 125 jaar. Dat werd al op 24 en 25.9.2005 gevierd met een open dag en stoomritten. Zo lang het huidige wagenpark nog mee gaat blijft de spoorbreedte op 750 mm. gehandhaafd. Wel wordt het materieel omgebouwd met lagevloer gedeeltes om ook voor minder validen toegankelijk te zijn.

Zürich. De nieuwe Cobra's worden vanaf april 2006 verwacht.

SPOORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Voorstel nieuwe toelatingsregels materieel

De Duitse en Franse belangenbehartigers van de spoorwegindustrie (VDB en FIF) hebben een voorstel gedaan voor een eenvoudiger toelatingsprocedure voor materieel. Uitgangspunt is een wederzijdse erkenning van nationale toelatingen, waarbij voor afzonderlijke netwerken nog slechts getoetst wordt op relevante specifieke omstandigheden zoals de bovenleidingsspanning of het beveiligingssysteem. Dit moet een einde maken aan de dure, langdurige en moeilijk planbare individuele toelatingsprocedures. Met name de toelating van meersysteem-locomotieven moet daarmee aanzienlijk eenvoudiger worden, wat gezien de perikelen rondom de toelating van de *Baureihe 189* in Italië of de Italiaanse *E412* in Oostenrijk geen overbodige luxe is.

In het verlengde daarvan wil men ook paal en perk stellen aan allerlei specifieke regels die niet altijd een duidelijk doel hebben, en soms zelfs tegenstrijdig zijn. Bijvoorbeeld het verplichte gele of witte front in Nederland en de verplichte rode balk in Italië of de verplichte rode wijzer voor luchtdruk-meters, terwijl in andere landen een zwarte wijzer is voorgeschreven. Duitsland en Frankrijk zijn van plan deze nieuwe regels in een gemeenschappelijk verdrag vast te leggen, in de hoop dat andere Europese landen zich daarbij aansluiten. Met name het internationale goederenvervoer zal hier van kunnen profiteren.

Winststijging DB

De winst van de Deutsche Bahn AG is in 2005 sterk gestegen. President-directeur Hartmut Mehdorn maakte bekend dat de winst boven de € 400 miljoen uit zal komen, tegenover € 372 miljoen in 2004. Dat is weliswaar een kapitaal bedrag, maar vergeleken met een omzet van zo'n € 24 miljard bedraagt de winst slechts 1,7%. Het rendement van uw bankrekening is met een beetje handigheid hoger. Overigens is het niet bij alle DB-bedrijven hosanna. Het goederenvervoer is nog steeds verliesgevend, hoewel minder dan vooraf gedacht. Mehdorn gaf aan dat DB zich in het goederenvervoer wil concentreren op het uitbouwen van de verbindingen met Turkije en Rusland.

Internet in ICE en op stations

DB heeft met telecommunicatiebedrijf T-Mobile een overeenkomst gesloten voor het aanbieden van draadloos internet op stations en in ICE-treinen. Als eerste wordt de service ingevoerd in de ICE's tussen Köln en Dortmund, waartoe zeven ICE-3-treinstellen zijn aangepast. De stellen kregen hiervoor zelfs reclame op de dakrand. Als alles technisch goed functioneert wordt het aanbod uitgebreid. Tevens zijn 20 stations uitgerust met draadloos internet; dit wordt uitgebreid naar 90.

Reizigersrechten

De Deutsche Bahn en reizigersorganisatie Pro Bahn ruziën al enige tijd over het instellen van reizigersrechten. Een onafhankelijke commissie heeft in opdracht van de Bundesregierung een voorstel gemaakt, onder meer voor schadevergoeding bij grotere vertragingen. De DB ziet dit absoluut niet zitten, en heeft inmiddels gedreigd de tarieven met 10% te verhogen wanneer een "niet goed, geld terug"-regeling zou worden ingevoerd. Pro Bahn betichtte de DB vervolgens van machts-misbruik. De bondsregering zal naar verwachting het laatste woord hierover moeten spreken.

Mehdorn onaangenaamste Berlijner

In een verkiezing van de krant Berliner Morgenpost werd Hartmut Mehdorn door de lezers gekozen tot onaangenaamste Berlijner van 2005. Negatieve pers kreeg Mehdorn onder meer over het opheffen van de IC(E)-stops op Berlin-Zoo, de ruzie over het plafond van het nieuwe Hauptbahnhof en de geplande verhuizing van het DB-hoofdkantoor naar Hamburg. (*Laatste nieuws is dat het hoofdkantoor toch in Berlijn blijft*, red.)

Splitsing infrastructuur en exploitatie

Nog een nederlaag voor Hartmut Mehdorn en de DB-directie was het uitlekken van een onderzoeksrapport over de beursgang van DB. Dit nota bene door DB zelf bestelde rapport adviseert het bedrijf te splitsen, en alleen het exploitatiebedrijf naar de beurs te brengen. Belangrijkste reden is dat zelfs een "gestript" spoorwegnet de komende 10 jaar nog zo'n € 25 miljard overheidssubsidie nodig zal hebben. Dat is tegen het zere been van Mehdorn, die elke gelegenheid aangrijpt om tegen een eventuele splitsing van DB te pleiten.

Verkoop HHLA en Hamburger Hochbahn

Een nederlaag leed DB in de overnamestrijd met als inzet het Hamburgse havenbedrijf. Zowel de raad van toezicht als de directie spraken zich tegen een overname door DB uit. Hoewel de Hamburgse senaat zich niet aan deze voorkeur hoeft te houden, is hiermee wel een duidelijk politiek signaal gegeven. Ook de lokale SPD en diverse parlementariërs hebben aangegeven een

dergelijke koehandel tegen te willen gaan. De kans dat de aan de verkoop gekoppelde verhuizing van het DB-hoofdkwartier naar Hamburg doorgaat is daarmee aanzienlijk kleiner geworden.

Op 7 januari dook in de pers een geheime overeenkomst tussen DB en de Hamburger senaat op, waarin de verhuizing van het DB-hoofdkantoor en de verkoop van beide bedrijven klip en klaar aan elkaar gekoppeld werden (te lezen op <http://www.abendblatt.de/daten/2006/01/07/520754.html>). Hoewel het document niet ondertekend is, zouden de afspraken wel beklonken zijn. De handtekeningen waren alleen achterwege gebleven om de bondsregering niet te bruuskieren. Of, en zo ja, welke invloed dit zal hebben op uitvoering van de plannen is thans niet in te schatten.

Rechtszaak energielevering

In Duitsland wordt –net als in Nederland– de stroomtoevoer naar de bovenleiding geleverd door het voormalige staatsbedrijf. Hiervoor heeft Deutsche Bahn een apart dochterbedrijf opgericht, DB-Energie. Het Eisenbahn Bundes Amt (EBA) was van mening dat DB-Energie geen monopolie-positie mocht innemen vanwege het risico op concurrentie-valsing, en dus het bovenleidingnet open moest stellen voor stroomleveranties door derden. Omdat DB hier niet op inging werd een rechtszaak aangespannen, waarin werd geëist dat de openstelling onmiddellijk moest plaatsvinden. Deze zaak diende begin januari bij de rechtbank van Keulen, en werd gewonnen door het EBA. Hoewel de DB beroep aantekende, weigerde de rechter het verzoek van DB toe te wijzen om –hangende dit beroep– de directe openstelling op te schorten.

Bezuinigingsdiscussie

De discussie over de geplande bezuinigingen op de regionale middelen voor openbaar vervoer woedde ook in december vrolijk voort. Minister Wolfgang Tiefensee verweet in dagblad *Die Zeit* de deelstaten dat zij de gelden voor openbaar vervoer maar ten dele gebruiken voor dit doel. Zeker 30 procent zouden de deelstaten oneigenlijk gebruiken, bijvoorbeeld voor het opknappen van stationsgebouwen en –pleinen. Hierdoor zou er voldoende geld over zijn voor de exploitatie, dan maar een paar minder mooie stations. Daarnaast krijgen de deelstaten vanaf 2007 meer inkomsten door de BTW-verhoging, zodat de federale regering de bijdrage makkelijk zou kunnen verminderen.

De deelstaten hadden uiteraard een andere visie, die eveneens breed in de pers werd uitgemeten. Het opknappen van stationsgebouwen en –pleinen zorgt er volgens Rheinland-Pfalz juist voor dat de aansluiting tussen trein en bus wordt verbeterd, iets wat in de DB-tijd nauwelijks de aandacht had. Ook nu heeft DB, aangestuurd door de federale regering, meer aandacht voor de beursgang dan voor ordentelijke stations. Wordt ongetwijfeld vervolgd.....

HSL Duitsland – Frankrijk slecht voor regionaal vervoer

De indienststelling van de HSL tussen Frankfurt / Stuttgart en Parijs (POS) zal een negatief effect hebben op het regionale verkeer in Rheinland-Pfalz. De TGV- en ICE-verbindingen verstoren het bestaande aansluitschema, en vereisen bovendien het breken van doorgaande regionale verbindingen. Dit speelt vooral in Kaiserslautern, waar vrijwel geen enkele aansluiting gehandhaafd kan worden, en op de onlangs gestarte S-Bahn-verbinding Kaiserslautern – Mannheim. Daarnaast verliezen enkele stations hun lange-afstandstreinen, zoals bijvoorbeeld Neustadt an der Weinstraße.

Weerperikelen

Het treinverkeer ondervond in december meerdere keren last van de weersomstandigheden. Op 16 december veroorzaakte een storm voor kapotte bovenleidingen en omgevallen bomen, met name in het noorden en in de regio Passau. De overvloedige sneeuwval in het zuiden van Duitsland zorgde tussen kerst en nieuwjaar voor problemen.

Trein is veiliger dan de auto

Wij wisten het als spoorwegliefhebbers al langer, maar nu is het wetenschappelijk onderzocht door het Duitse verkeersministerie en belangenvereniging *Allianz pro Schiene*. Het reizen per trein is aanzienlijk veiliger ten opzichte van het reizen per auto of motor. Om precies te zijn is de kans op overlijden door een ongeval voor automobilisten en hun passagiers 42,2 maal hoger dan voor een treinreiziger. Ook de bus moet het afleggen tegen de trein, doch slechts met een factor 2,1.

Minister in top-10

De Thüringer Verkeersminister, Andreas Trautvetter, heeft een top-10 notering behaald in de hitparade van MDR1 – Radio Thüringen. Als Andi T. nam hij een versie op van het historische Rennsteiglied. Wellicht een idee voor Karla Peijs?

Museum

Stichting “Deutsche Eisenbahn”

Exact 170 jaar na opening van de eerste Duitse spoorlijn tussen Nürnberg en Fürth werd de stichting *Deutsche Eisenbahn* opgericht. De stichting is bedoeld om grootschalig fondsen te werven voor de restauratie van historisch spoorwegmaterieel, spoorlijnen en de bijbehorende gebouwen.

Stoomloc 012-100-4

Nog meer slechte publiciteit door en voor DB was de opzegging van de overeenkomst voor het beheer en gebruik van stoomloc 012-100-4. De loc was in beheer bij de Rendsburger Eisenbahnfreunde, die recentelijk een half miljoen euro bijdroegen aan een revisie met ketel-vernieuwing. De opzegging kwam voor de vereniging als een donderslag bij heldere hemel; men heeft gerechtelijke stappen aangekondigd.

Berlin macht Dampf

Onder deze noemer worden ook in 2006 weer diverse stoomritten in en rondom Berlijn gereden. Gepland zijn onder meer stoomritten naar Rennsteig, Staßfurt, Stettin, Wolsztyn, Dresden en Rostock. De 100^e verjaardag van werkplaats Schöneweide zal eveneens worden aangegrepen om de nodige stoomwolken te produceren. Meer informatie is te vinden onder www.berlin-macht-dampf.de.

Regionale vervoerbedrijven

HGK neemt spoorbedrijf Zons – Nievenheim over

Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) heeft de exploitatie van de industriële Zons – Nievenheim overgenomen van de Verkehrsgesellschaft Dormagen. De lijn wordt vooral gebruikt voor vervoer van chemische producten van en naar de fabriek van Bayer.

Aanbesteding “Mittelrheinbahn”

De gelegenheidscombinatie van het Keulse stadsvervoerbedrijf KVB en spoorvervoerder HGK heeft bekend gemaakt toch geen offerte uit te brengen voor de exploitatie van de Mittelrheinbahn Köln-Deutz – Koblenz – Mainz. Belangrijkste reden was de twij-

fel over de juridische mogelijkheden om de exploitatie uit te laten voeren door beide moederbedrijven. Om dit soort problemen in de toekomst te voorkomen zal de KVB een aparte dochteronderneming oprichten.

Bocholter Eisenbahn (BEG)

De in Op de Rails van december 2005 gemaakte voorspelling dat de BEG nog eens in het lange-afstands-vervoer zou stappen is sneller dan gedacht bewaarheid. Op maandag 9 januari reed de eerste BEG-trein van Lünen naar Hettstedt in Sachsen-Anhalt. De BEG maakt voor dit vervoer gebruik van een loc type V100 van de Mittelweserbahn. Wie de trein gemist heeft kan gerust zijn, tot medio 2006 volgen nog zo'n 100 slagen. De treinen vertrekken maandags en woensdags uit Lünen en keren in de nachten van dinsdag en vrijdag terug.

Connex

Connex Cargo Logistics GmbH heeft het spoorbedrijf van de buizenfabriek Vallourec & Mannesmann in het Sächsische Zeithain overgenomen. Connex verrichtte reeds het langeafstandsvervoer van en naar Duisburg. Connex-dochter Regiobahn Bitterfeld Berlin neemt de rangeerdienst over met één loc en vier medewerkers. Jaarlijks worden 7.500 wagens afgehandeld.

Pressnitzalbahn actief in Rostock

PRESS heeft haar werkgebied uitgebreid naar de zeehaven van Rostock. In aansluiting op de eigen treinen vanuit de regio Lausitz wordt nu ook rangeerwerk verricht. Hiervoor worden locs van de *Baureihe* 204 en 346 gebruikt. Ook andere vervoerders kunnen gebruik maken van deze rangeerdienst.

ARCO verliest onderhoudscontract Burgenlandbahn

De opvolger van de failliet gegane Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft (KEG), ARCO Transportation, heeft het onderhoudscontract voor de 18 motorrijtuigen LVT/S van de *Baureihe* 672 verloren aan de DB-werkplaats in Halle. Het in Karsdorf gevestigde bedrijf verzorgt nu alleen nog het onderhoud aan het eigen materieel, dat voornamelijk uit voormalige KEG-diesellocs en op reserve staande MAN- railbussen bestaat.

Magneetweeftrein München

Nadat eerdere plannen voor een magneetweeftrein tussen Hamburg en Berlijn en in het Ruhrgebied een zachte dood stierven is nu München aan de beurt. In maart 2006 wil men gedetailleerde plannen voor zo'n verbinding tussen het Hauptbahnhof en het vliegveld voor inspraak vrijgeven. Uiteraard is er nu reeds kritiek op de plannen, die worden gezien als een prestige-object. Gevreesd wordt dat de Transrapid de bestaande en recentelijk uitgebreide S-Bahn-verbindingen zal leegrijden. Een Express-S-Bahn zou veel efficiënter en goedkoper zijn, omdat die grotendeels gebruik kan maken van bestaande sporen en zo makkelijk nieuwe verbindingen kan opleveren. Afwachten dus, want zoals bekend wordt de soep ook in de Münchense politiek doorgaans niet op serveer-temperatuur gegeten.

Problemen Nord-Ostsee-Bahn (NOB)

Net als eerdere gebruikers ondervindt ook de NOB problemen met de diesellocs type DE2700. De locs werden in 1996 aan de Noorse spoorwegen geleverd als serie Di6, maar werden wegens de geringe inzetbaarheid teruggegeven. Na een carrière als Dispo-lok als type ME26, waarbij ze onder meer in Luxemburg werden ingezet, kwamen de locs naar Vossloh in Kiel voor een grote revisie. Aansluitend zijn de locs verhuurd aan de NOB voor inzet in de treindienst Hamburg – Sylt. Ondanks de revisie vertonen de locs nog regelmatig storingen, zodat reizigerstreinen vertraging oplopen of helemaal uitvallen. De NOB heeft diverse maatregelen genomen om de problemen de baas te worden. Om de gunst van de klanten niet te verliezen is een hotline ingericht, waar reizigers kunnen informeren naar actuele vertragingen. Bovendien krijgen reizigers die meer dan 30 minuten vertraging oplopen de helft van de ritprijs terug. De twaalf DE2700-locs en de vier van Siemens geleasede Herculeessen worden over enkele jaren vervangen door nieuwe Vossloh-locs.

Weißeitzalbahn

De smalsporige Weißeitzalbahn van Freital-Hainsberg naar Kurort Kipsdorf raakte bij de overstromingen van 2002 zwaar beschadigd. Reeds twee jaar geleden werd door de deelstaat Sachsen en de Bondsregering € 20 miljoen voor de wederopbouw gereserveerd. Doel was toen de lijn eind 2004 te heropenen. De werkzaamheden zijn nog niet ver opgeschoten; feitelijk wordt alleen gewerkt aan het eerste gedeelte tot Dippoldiswalde. Voor het resterende deel is onvoldoende geld, zodat men nu naar oplossingen zoekt. Een heropening voor eind 2007 is evenwel niet te verwachten.

Harzer Schmalspur Bahn

De verlenging van de Selketalbahn komt in de eindfase. Op 4 maart aanstaande wordt de 17 kilometer lange doortrekking van Gernrode naar Quedlinburg feestelijk geopend met stoomritten en *Bahnhofsfeste*. Daarmee rijden er na 2 jaar weer treinen op deze verbinding, nu echter smalsporig. Op de website www.das-gleis-ist-heiss.de is informatie over de bouw en de opening, alsmede een prijsvraag te vinden.

Odenwaldbahn

Na de overname van de Odenwaldbahn (Frankfurt - Darmstadt / Hanau - Wiebelsbach-Heubach – Eberbach) door VIAS (de combinatie van Dürener Kreisbahn en het stadsvervoerbedrijf van Frankfurt am Main) is gebeurd waar velen al voor vreesden. De capaciteit van de Itino-treinstellen is op sommige ritten te klein om het aantal reizigers op ordentelijke wijze te kunnen vervoeren, ondanks de inzet van een aantal koppelstellen. Dit heeft de Itino inmiddels de spotnaam "Sardino" opgeleverd. Omdat het materieel door de opdrachtgever, het Rhein-Main-Verkehrsverbund, is aangeschaft zal deze ook actie moeten ondernemen. Verlenging van de stellen of de aanschaf van extra materieel lijkt de enige oplossing te zijn. Voor de korte termijn wordt onderzocht of, en zo ja, hoe de materieelinzet geoptimaliseerd kan worden.

De deelstaat Hessen heeft inmiddels € 2,7 miljoen beschikbaar gesteld voor het opknappen van 14 stations aan de Odenwaldbahn. De stations krijgen nieuwe, 550 mm hoge perrons om een gelijkvloerse instap mogelijk te maken. Tevens komt er nieuw meubilair en worden grotere wachtruimtes geplaatst. De totale kosten van deze maatregelen bedragen € 4,5 miljoen.

Donnersbergbahn

De deelstaat Rheinland-Pfalz heeft het exploitatiecontract voor de lijn Alzey – Kirchheimbolanden verlengd tot en met december 2014. De eerste treinen gingen hier in mei 1999 rijden op initiatief van Eurobahn, een dochter van Rhenus-Keolis. In eerste instantie werd met gehuurde motorrijtuigen LVT/S gereden. Al in 2000 werd de lijn als succesvol beoordeeld, en kwam er een 5-jarig contract met Eurobahn. Kort daarop werden de LVT/S-motorrijtuigen vervangen door de 3 Regioshuttles die nu nog steeds dienst doen. Sinds juni 2005 rijden op werkdagen twee treinparen door naar Mainz over DB-sporen. Het aantal reizigers bedraagt inmiddels 700 per dag.

Aanbesteding Rheinland-Pfalz

De samenwerkingsverband Rheinland-Pfalz Süd heeft in samenwerking met de deelstaten Saarland en Baden-Württemberg en de franse Région Alsace de aanbesteding van twee netwerken gestart. Het eerste net is het net "Westpfalz", dat de regionale treindiensten lijnen Kaiserslautern – Homburg (Saar) (KBS 670), Bingen – Bad Kreuznach – Kaiserslautern – Pirmasens (KBS 672), Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach (KBS 673), Kaiserslautern – Landstuhl – Kusel (KBS 671, thans geëxploiteerd door Transregio) en Pirmasens Hbf. – Saarbrücken (KBS 674) omvat. Het Südpfalz-net omvat de regionale treindiensten Neustadt – Landau – Wörth – Karlsruhe (alleen RegionalBahn, KBS 676), Neustadt – Winden – Wissembourg (Frankrijk, KBS 679), Winden – Bad Bergzabern (KBS 678), Wörth – Lauterbourg (Frankrijk, KBS 677.1), Landau – Pirmasens Hbf (KBS 675) en de dienst op zon- en feestdagen tussen Hinterweidenthal en Bunderthal (KBS 675.1). De offertes moeten op 30 juni worden ingediend. Het contract kent een looptijd van 15 jaar, van december 2008 tot december 2023.

Saarbahn

De aanleg van het volgende gedeelte van de Saarbahn, het traject Riegelsberg – Lebach, is definitief. De trams zullen in 2007 over het tracé van een vroegere spoorlijn gaan rijden. Daarmee is het eerste deel van het oorspronkelijke plan voltooid; in de eerste plannen werd overigens uitgegaan van realisatie omstreeks 2002. De tweede lijn van de Saarbahn, een grotendeels over bestaande DB-sporen lopende verbinding tussen Saarbrücken en Völklingen, komt er voorlopig niet. In 2008 moeten nieuwe berekeningen van het aantal reizigers en de vervoeropbrengsten, alsmede meer inzicht in de toekomstig beschikbare geldmiddelen een nieuwe beslissing mogelijk maken.

RegioStadtbahn Braunschweig

De plannen voor een regionaal *Stadtbahn*-net rondom Braunschweig circuleren al enkele jaren, maar nu lijkt het menens te worden. Op 22 december ondertekenden de burgemeesters en gedeputeerden van 20 betrokken gemeenten en *Kreise* de financiële toezeggingen voor in totaal € 16,8 miljoen. Het Verkehrsverbund Braunschweig draagt € 13,8 miljoen bij, de resterende € 144 miljoen moeten door het Land Niedersachsen en de federale overheid worden betaald. Ondanks de bezuinigingen is dit bepaald niet uitgesloten, omdat de verplichte maatschappelijke kosten-baten-analyse tot een positief resultaat leidde.

De RegioStadtbahn bestaat uit een door sneltrams te berijden netwerk van spoor- en tramlijnen, zoals we dat kennen van Karlsruhe. Het geplande net bestaat in een eerste fase uit een centrale as vanaf het Braunschweiger Hauptbahnhof via het stadscentrum naar het Nordbahnhof. De lijnen 2 en 3 eindigen hier, lijn 10 rijdt naar Gifhorn via het DB-net, lijn 1 rijdt zelfs verder naar Uelzen. Vanaf het Hauptbahnhof worden de spoorlijnen naar Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg (lijn 1) / – Goslar (lijn 10), Wolfenbüttel – Schöppenstedt (lijn 2) en Salzgitter (lijn 3) bereden. In Salzgitter wordt een kort tramtraject aangelegd vanaf station Salzgitter-Lebenstedt naar Fredenberg bij het stadscentrum; ook in Gifhorn wordt een kort stadstraject voor lijn 10 overwogen. Bovendien komen aan alle lijnen extra haltes.

Omdat slechts een deel van de te berijden DB-lijnen geëlektrificeerd is wordt gedacht aan hybride materieel, waarbij nadrukkelijk naar de RegioCitadis-trams van Kassel wordt gekeken. Aantrekkelijke bijkomstigheid is dat deze trams bij de LHB-fabriek in het nabijgelegen Salzgitter gebouwd kunnen worden, wat goed is voor de regionale werkgelegenheid. In de binnenstad van Braunschweig zal waar nodig en voor zover dit nog niet gebeurd is het tramnet drierailig worden gemaakt; de Braunschweiger stadstram heeft immers de afwijkende spoorbreedte van 1.100 mm. Als alles volgens plan verloopt kunnen de eerste lijnen in 2009 worden geopend.

Infrastructuur

Frankfurt/Oder

De bouwvallige spoorbrug over de Oder, gelegen tussen Frankfurt/Oder en het Poolse Kunowice wordt te lang en leste vervangen door een nieuwe brug. De kosten van het project bedragen € 20 miljoen. Hiermee wordt een knelpunt in de verbinding Berlijn – Warschau weggewomen. De bouw kan echter pas starten nadat aan beide zijden van de grens de nodige planologische procedures doorlopen zijn; op zijn vroegst is dat eind 2006. In de zomer van 2008 worden de nieuwe brugdelen ingevaren, wat tot langere stilleggingen van het treinverkeer zal leiden. De vervanging is inmiddels dringend geworden, want wegens de bouwvalligheid is per december 2005 één van beide sporen buiten dienst gesteld. Op het andere spoor mag niet sneller dan 50 kilometer per uur worden gereden, waardoor de huidige 26 dagelijkse treinpares zo ongeveer de gehele capaciteit nodig hebben.

Schwerin Hbf

In Schwerin is het vernieuwde Hauptbahnhof geopend. Het station is de afgelopen drie-en-een-half jaar stevig onderhanden genomen. Perrons, sporen, beveiliging en gebouw werden voor € 40 miljoen vrijwel integraal vernieuwd. Tevens werden roltrappen en liften geplaatst.

Erfurt Hbf

Ook in Erfurt wordt driftig gewerkt aan de vernieuwing van het Hauptbahnhof. De noordzijde van het station is inmiddels in gebruik genomen. Er kwamen nieuwe perrons, sporen en beveiliging, alsmede een nieuwe overkapping. Tevens zijn een nieuw busstation en een parkeergarage gebouwd. Hiermee is circa één derde van de omvangrijke werkzaamheden gereed. Eind 2007 moet het gehele station integraal vernieuwd zijn. Tegen die tijd is voor € 260 miljoen vertimmerd.

S-Bahn München

De eerste fase van de capaciteitsuitbreiding van de S-Bahn is inmiddels afgesloten met de opening van de nieuwe sporen naar Dachau en bij Deisenhofen. Belangrijkste maatregel was echter de modernisering van de beveiliging van de tunnel onder de binnenstad, bedoeld om een 10-minuten-dienst te kunnen rijden. De totale kosten bedroegen € 300 miljoen.

Inmiddels wordt gewerkt aan de tweede fase. Belangrijkste bouwwerk is de aanleg van een tweede, 10 kilometer lange centrumtunnel tussen de Donnersberger Brücke, het Ostbahnhof en de Leuchtenbergring. Deze tunnel komt min of meer parallel aan de bestaande tunnel te liggen, en krijgt alleen haltes bij het Hauptbahnhof en de Marienplatz (stationsnaam Marienhof). De bouw start naar verwachting nog dit jaar.

S-Bahn Leipzig

De aanleg van de stadstunnel in Leipzig is in een volgende fase gekomen. De boormachine is thans in onderdelen gereed gekomen. De onderdelen worden naar Leipzig getransporteerd, waar de 65 meter lange machine samengebouwd wordt. Net voor de kerst arriveerde de boorkop. De boorwerkzaamheden starten komende zomer vanaf het Bayrische Bahnhof via de binnenstad naar het Hauptbahnhof.

Containerterminal Schkopau

In het Sächsische Schkopau is een nieuwe containerterminal geopend. De terminal kent twee sporen van 420 meter lengte en een opslagruimte van 34.000 m². Het bekende expeditiebedrijf Hoyer en Dow Chemical zijn vooralsnog de belangrijkste gebruikers. De aan- en afvoer van treinen vindt plaats via het nabijgelegen rangeerterrein van Großkorbetha. In de periode tot 2010 kan de capaciteit in twee stappen verder worden uitgebreid tot een maximale capaciteit van 600.000 containers. De terminal kostte € 10 miljoen, waarvan € 5 miljoen door de Bond werden betaald.

Materieel

Nieuwe werkplaats in Magdeburg

In Magdeburg-Buckau heeft DB Regio op 10 december een nieuwe werkplaats geopend. Op het bestaande rangeerterrein is tweesporige 119 meter lange hal, een 95 meter lange wasinstallatie en een tankplaats verzezen. 39 dieseltreinstellen, 12 elektrische treinstellen en 84 wagons werden overgeplaatst vanuit Standal, Magdeburg-Rothensee, Magdeburg-Hauptbahnhof en Erfurt.

Ongeval Nechlin

In de vroege ochtend van 9 december reed in het station Nechlin (KBS 203 Pasewalk – Prenzlau) een lege keteltrein met loc 232 382 door een stootblok. De loc belandde hierdoor in het lager gelegen dal achter het stootblok, waarbij de tanks scheurden. Na het wegpompen van circa 5.000 liter dieselolie werd getracht de loc met twee spookranen weer in het spoor te hijsen. Dit mislukte, met als gevolg dat de loc in het midden doorknikte. De nu als verloren te beschouwen loc is later over de weg afgevoerd.

Reclamelocs

De locs van de serie 101 vallen in toenemende mate ten prooi aan de *Totalwerbung*. Inmiddels zijn 46 locomotieven in meerdere of mindere mate beplakt. 35 locs maken reclame voor het nieuwe tariefsysteem van DB, dat al zo'n twee jaar terug weer is afgeschaft. Deze locs hebben meestal alleen een tekst op de verder ongemoeid gelaten lockast. De overige 11 locs hebben een volledige beschildering. Onderstaand een overzicht van de *Werbelocs* per 1 januari 2005.

Loc	Reclame
101 001-6	"fair feels good"
101 014-9	Technisches Hilfswerk
101 029-7	www.polizei-beratung.de
101 047-9	Deutscher Feuerwehrverband
101 080-0	www.polizei-beratung.de
101 096-6	Italia
101 101-4	Zug um Zug - Azubis der DB
101 109-7	Italia
101 117-0	Italia
101 122-0	China-Airlines
101 141-0	Initiative gegen Haß und Gewalt
111 030-3	Tanz der Vampire
120 004-7	1. Hochleistungslok mit Scheibenbremsen (DB/ABB)
120 151-6	ZDF - Express
146 001-3	Rheinland-Pfalz Takt
146 002-1	Rheinland-Pfalz
146 003-9	Rheinland-Pfalz
146 006-2	Rheinland-Pfalz
146 007-0	Rheinland-Pfalz
146 200-1	Baden Württemberg
152 041-0	Porsche
182 009-1	DHL - Kooperation Post und Bahn
185 001-5	Bombardier - Traxx
185 002-3	Bombardier - Traxx
185 003-1	Bombardier - Traxx
218 212-9	Sonderzug nach Pankow"

Baureihe 423-426

De treinstellen van de *Baureihe* 425 zijn met ingang van de nieuwe dienstregeling op de lijn München Hbf – Garmisch-Partenkirchen weer vervangen door getrokken materieel. Belangrijkste reden voor deze maatregel waren de aanhoudende klachten over het gebrekkige (zit-)comfort van deze treinstellen, met name in de 1^e klasse. Wat dat betreft lijken ze aardig op de gemoderniseerde sprinters van NS. Ook in het Ruhrgebied wordt steen en been geklaagd over het slechte zitcomfort van de moderne elektrische treinstellen. Of de acties daar wat uithalen valt te betwijfelen, want de DB moet ze tenslotte ergens inzetten.

Baureihe 422

DB Regio heeft eind december 78 vierdelige S-Bahn-stellen besteld van een nieuw type, de *Baureihe* 422. Tevens is een optie genomen op 72 stellen. De serie 422 is te beschouwen als een verdere ontwikkeling van de *Baureihe* 423, die op vrijwel alle S-Bahn-netten wordt ingezet. Belangrijkste veranderingen zijn betere zitplaatsen (de protesten hadden dus zin), betere verlichting

en een nieuw remsysteem met railremmen. Daarnaast zijn tal van kleine zaken aangepakt. De treinstellen worden vanaf 2008 geleverd door een consortium van Bombardier en Alstom. Bombardier levert als hoofdaannemer de elektrische installatie, de Jakobs-draaistellen en zorgt voor de eindmontage van 27 treinstellen in Henningsdorf. Alstom Salzgitter levert de einddraaistellen en de bakken, en zorgt voor de eindmontage van 51 treinstellen. De stellen zullen als eerste in dienst komen op de lijnen S7 (Solingen – Düsseldorf) en S9 (Haltern – Bottrop – Essen – Wuppertal). Met de order is een bedrag van € 343 miljoen gemoeid.

Dubbeldekkers

DB Regio heeft voor de treindienst Rostock – Schwerin – Hamburg bij Bombardier een serie van 25 dubbeldekkers besteld. De wagens zijn van het bekende type, en worden vanaf 2007 geleverd. Inmiddels heeft DB al zo'n 2000 dubbeldekkerswagens in dienst, en te verwachten is dat dit aantal nog verder zal toenemen.

Railion E189

In München-Allach is de 100^e locomotief van de *Baureihe* 189 door leverancier Siemens aan Railion Deutschland overhandigd. Daarmee is de levering van deze locserie voltooid. Hoewel de 189-ers viersysteemlocs zijn, bestaan er vier deelseries die steeds in een bepaalde combinatie van landen toegelaten zijn. Het belangrijkste verschillen betreffen de ingebouwde beveiligingsapparatuur en het type pantograaf. Deelserie A is bedoeld voor Duitsland, Zwitserland, Italië en Polen en omvat 40 locs (001^{II} – 003^{II} en 024 – 060); versie B omvat 20 locs (004 – 023) en is bedoeld voor Zwitserland, Duitsland en, in de toekomst, België, Luxemburg, Frankrijk, Nederland, Slowakije en Tsjechië. De C-versie was ooit gepland voor inzet in onder meer Polen, Duitsland, Frankrijk en de Benelux, maar is nooit geleverd. In plaats daarvan kwamen er 40 locs (061 – 100) van de B2-versie, die voorlopig alleen in Duitsland kan worden ingezet; deze locs hebben slechts 2 stroomafnemers. De voor Railion Nederland bedoelde locs zullen aansluitend worden gebouwd; nog niet bekend is in welke uitvoering deze locs geleverd zullen worden.

Goederenwagens

Railion Duitsland gaat het goederenwagenvoerpark uitbreiden en vernieuwen. Offertes zijn aangevraagd voor 70 vierassige stortgoedwagens, die een verdere ontwikkeling zijn van het type Talns. Met een lengte van 12,54 meter moet 65 ton vervoerd kunnen worden. Tevens wil men een optie op nog eens 70 stuks.

Voor het vervoer van auto's, MPV's en terreinwagens worden maar liefst 400 wagens type Laaers besteld. De wagens worden 31 meter lang en moeten in binnen- en buitenland 120 kilometer per uur halen. Opties worden gevraagd voor 800 extra wagens, die tussen 2008 en 2010 geleverd moeten worden.

FRANKRIJK

SNCF

Materieel

Zoals gebruikelijk schoont de SNCF zijn materieelbestand rond de jaarwisseling wat op. Rond de jaarwisseling 2005/2006 was deze opruiming, zoals u in het vorige nummer heeft kunnen lezen, al behoorlijk uitgebreid. Inmiddels is bekend dat het allemaal nóg erger is dan al werd gevreesd. Niet alleen werden van twee tot dusver lang ongeschonden gebleven series een exemplaar afgevoerd, ook verdween een drietal series volledig: de BB 8700, CC 65500 en A1A A1A 68000.

- Serie 6500: geheel volgens plan werden medio december ook de laatste vier locomotieven van FRET, de 6536, 6554, 6565 en 6574, afgevoerd. Er resteerden op 1 januari 2006 enkel nog de acht exemplaren voor AR.

- Serie 8500: Op de valreep van 2005 werden ook nog drie locomotieven aan de kant gezet: 8558, 8568 en 8569.

- Serie 8700. Toch nog onverwacht werd op 1 januari een eind gemaakt aan de hele serie. De laatste resterende exemplaren van deze opdruklocs werden officieel afgevoerd: 8710, 8716, 8721, 8735, 8737, 8743, 8750, 8760, 8783 en 8784. Een aantal van deze nummers was al eerder vermeld en het betreft in die gevallen een correctie.

- Serie 9600. Onverwacht hard gaat het neerwaarts met deze serie. Afgevoerd werd de 9638 (december) en 9601, 9605-9608, 9615, 9619 en 9641 in januari. Er resteren er hiermee plots nog slechts 18.

- Serie 16500. Afgevoerd werden in december 2005 de 16560, 16571-16573 en 16633 en op 1 januari 2006 de 16512, 16565, 16570, 16599, 16698 en 16765. Nog 138 stuks resteren.

- Serie 20200. De 20205 en 20213, eerder in 2005 aan de kant gezet, werden weer in dienst genomen – vermoedelijk vanwege de toelatingsperikelen rond de 37000.

- Serie 25100. Afgevoerd werden 25106 en 25120 (december) en 25110, 25115, 25116 en 25117 (1 januari). Er resteren er nog slechts tien, dus ook voor deze serie zal het snel voorbij zijn.

- Serie 25150. Afgevoerd werden de 25155, 25173 en 25185, allen op 1 januari 2006.

- Serie 25200. Opnieuw een brand in een loc van deze serie. Op 28 december gebeurde dat met de 25244 te Meximieux. Afgevoerd werden de 25233 en 25234.

- Serie 25500. Afgevoerd werden de 25538, 25543, 25575, 25582 (december) en 25515, 25516, 25527, 25533, 25541 (op 1 januari).

- Serie 27000. Afgeleverd werden de locs 27172, 27173 en 27174.

- Serie 63000. Afgevoerd werd de 63078, 63096, 63127 en 63225 (allen op 1 januari 2006).

- Serie 63500. Afgevoerd werd wederom een hele vloot locs: 63656, 63734, 63752, 64058 en 64074 in december nog en op 1 januari de 63420, 63504, 63509, 63511, 63524, 63600, 63613, 63616, 63626, 63646, 63726, 63848, 63894 en 64034 (enkelen van hen waren al genoemd in een vorige editie, maar van hen werd hun afvoerdatum gewijzigd in 1 januari 2006).

- Serie 65500. De tweede serie die per 1 januari 2006 verdween was de serie CC 65500. Van deze 'Dakota's' resteerden nog de 65501-65503, 65508, 65516, 65517, 65519, 65521, 65524, 65527, 65529-65531, 65534. In praktijk reden deze locs, die tot 2001 ingezet zijn bij de aanleg van de LGV Méditerranée, al jaren niet meer en stonden ze aan de kant te Avignon.

- Serie 66000/69000. Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66193 in 69193, 66198 in 69198, 66203 in 69203, 66209 in 69209, 66243 in 69243, 66259 en 66265 in 69259 en 69265 (nu 23 stuks gereed). Afgevoerd werden de 66073 en 66086.

- Serie 66400/69400. Geremotoriseerd en vernummerd werd de 66438 in 69438 (nu 32 gereed).

- Serie 66700. Opvallend was de afvoer van de 66709 op 1 januari 2006. Het is de eerste uitvaller van deze serie uit 66000-en verbouwde en radiografisch bestuurbare rangeerlocs en het is des te opvallender, omdat de serie relatief recentelijk nog werd uitgebreid met tien machines.

- Serie 67300. Ook van deze serie ineens een opvallende uitvaller. De 67310 werd afgevoerd op 1 januari. Vermoedelijk (net als de 66709) een administratieve afvoer van een loc die RD (réparation différée) stond vanwege schade

- Serie 68000. Zo wil men ze afvoeren en gebeurt dat niet, zo lijkt het stil en verdwijnt de hele serie ineens. Op 1 januari 2006 werden de laatste 8 exemplaren officieel afgevoerd: 68010, 68037, 68038 (in december) en 68042, 68061, 68068, 68079 en 68081 (1 januari).
- Serie 68500. Opnieuw in dienst werden gesteld de 68518, 68519, 68522 en 68526, vermoedelijk ter compensatie van het afvoeren van de hele serie 68000. De 68530 werd daarentegen op 1 januari 2006 afgevoerd. De 21 68500-en rijden alle voor infra, wat (door het afvoeren van de 68000-en) gelijk inhoudt dat deze A1A's niet meer voor commerciële goederentreinen te zien zijn.
- Serie 72000. Ten opzichte van het overzicht in de vorige HOV werden in december ook nog de 72008 en 72018 van FRET afgevoerd.
- Nieuw TER-materieel. Afgeleverd werden de elektrische stellen Z 24573/24574 (TER 2N-NG); Z 27529/27530, Z 275531/27532 en Z 27535/27536 (ZGC), de diesellstellen X 76615/76616 tot en met X 76623/76624, X 76627/76628 (allen XGC) en de hybride stellen (BGC) B 81573/81574, B 81575/81576 en B 81577/81578.
- TGV. Nieuw in dienst kwamen de TGV-Duplexen tot en met stel 282.
- Terzijde (RD) in plaats van afvoer. Zoals gebruikelijk is de mutatiegolf rond een jaarwisseling zó hevig, dat er nogal veel op het laatste moment anders blijkt of nog gewijzigd wordt: de als afgevoerde gemelde 9242, 9246, 9266, 9283, 9292, 16511, 16543, 16623, 16626, 16664, 16668, 16673, 16674, 16685, 25107, 25623, 63006, 63010, 63062, 63111, 63116, 63192, 63549, 63682, 63737, 63738, 63746, 63852, 66100, 72023, 72024, 72025, 72050, 72052, 72054, 72055 en X 4363 staan enkel nog terzijde in afwachting van afvoer en waren derhalve op 1 januari nog aanwezig in het materieeloverzicht. Dit voor uw eventuele administratie. Het kan best zijn dat het gros hiervan binnen afzienbare tijd alsnog uit het materieeloverzicht gehaald wordt of dat inmiddels al is, maar wij hechten er toch aan dit te melden omdat er mogelijk lezers zijn die de overzichten per 1 januari van het nieuwe jaar willen hebben. Al dit materieel komt hierin dus nog voor, ook al staat het buiten dienst. Zo is in de vorige editie al gemeld dat de genoemde 72000-en door de respectievelijke bedrijfsonderdelen overcompleet verklaard zijn.

LUXEMBURG

De vorige maand genoemde, mogelijk museale, diesellokcomtief 805 raakte onlangs bij een verkeerde rangeerbeweging zodanig beschadigd, dat ze niet meer wordt hersteld. Haar plaats zal worden ingenomen door de 804. De gereviseerde draaistellen en dito onderdelen inclusief bekabeling zullen worden overgezet in de 804. Na het vertrek van de dieselmotorwagens serie 2100 naar Frankrijk, verschenen de DB dieseltreinstellen serie 628 in de binnenlandse dienst naar Kleinbettingen. Ter compensatie gaan op de lijn naar Wasserbillig in de spits doorgaande treinen rijden naar Schweich. Deze worden gereden met eloc 4000 en dubbeldeksstam, zodat er ten oosten van Wasserbillig (echt) elektrisch Luxemburgs materieel te zien zal zijn. Inmiddels is met de 018 het laatste stuurstandrijtuig afgeleverd van de in totaal 85 dubbeldeksrijtuigen omvattende serie.

Wie de Moulinextreinstellen series 250 en 260 nog in Luxemburg wil zien rijden, dient zich te haasten. De laatste vier exemplaren worden nog ingezet, zolang de laatste drie dubbeldeksreinstellen serie 2200 nog niet zijn afgeleverd. Daarna mag U op vakantie gaan naar Roemenië, waar de treinstellen aan hun tweede jeugd beginnen. De geïmmatriculeerde treinstellen 325 en 326 type Break van de NMBS, en de 428 505 en 506 van de DB zullen op langere termijn worden teruggekocht. Van de diesellocs serie 1800 is tenslotte te melden, dat deze gefaseerd zullen worden uitgerangeerd op de zes exemplaren na, die zijn voorzien van de Duitse beveiliging Indusi. Met ingang van 28 juni 2006 zullen vier van de vijf de EC treinen tussen Luxembourg en Paris Est v.v., die nu nog gereden worden door SNCF elocs serie BB 15000 met corailrijtuigen, worden vervangen door gereviseerde TGV-Reseau treinstellen van de SNCF. De totale reistijd zal worden teruggebracht tot 2 uur en 15 minuten.

PORTUGAL

De Portugese Spoorwegen (CP) hebben bij Siemens Transportation Systems (TS) vijftien e-locs besteld. De opdracht omvat tevens de levering van reserve-onderdelen. De bestelling ter waarde van € 70 miljoen betreft 4-assige locomotieven van het type ES46 F1 op basis van het Europrinter-Plattformconcept. De 4600 kW sterke machines zijn bedoeld voor inzet in zowel de goederen- als personendienst en zijn geschikt om te zijner tijd te worden omgespoord op normaalspoor. Drie van de locs worden compleet bij Siemens in München gebouwd. De volgende twaalf machines gaan in ruwbouw naar EMEF, een dochteronderneming van de CP, waar ze zullen worden afgebouwd. De eerste loc verschijnt in juli 2008 op de baan.

ZWITSERLAND

De gemeenschappelijke dochteronderneming van de SBB en Trenitalia, **Cisalpine AG**, is per 11 december 2005 verantwoordelijk geworden voor de overdag rijdende reizigerstreinen tussen Zwitserland en Italië. Er worden 23 treinparsen aangeboden. Ze kunnen worden onderverdeeld in 7 snelle en 16 conventionele EC-treinen. Bij stakingen in Italië worden de reizigers per bus vanaf de grens naar het eindstation vervoerd.

De firma die zich bezighoudt met nachttreinen vanuit Zwitserland, **CityNigtLine**, naar onder andere Nederland, biedt met ingang van de nieuwe dienstregeling nieuwe verbindingen aan. Andromeda van Stuttgart naar Dresden. Aurora van Basel naar Kopenhagen. Vega van Basel naar Binz (Rügen). Sirius van Zürich naar Nordeich Mole. De laatste twee niet dagelijks.

Door de aanstaande overname van de goederenvervoerder **Crossrail** door Badcock & Brown medio 2006 komt de huidige expansie in een stroomversnelling. Ze heeft in het onbegeleide combiverkeer tussen Duitsland, Zwitserland en Italië over een breed pakket know-how met meerjarige ervaring opgebouwd. Het vijftig man tellend personeel gaat eveneens over naar de nieuwe onderneming. Deze zijn verdeeld over de standplaatsen Duisburg, Wiler en Domodossola. Eveneens gaan alle in het goederenvervoer ingezette tractiemiddelen mee, inclusief de leaselocomotieven van de firma Angel Trains GmbH. In het binnenlandse verkeer worden reeds treinen met houtsnippers gereden. In het jaar 2005 werden door Crossrail meer dan 10.000 containers vervoerd. Daarnaast reden er zogenaamde shuttle- en gesloten treinen in zowel nationaal als internationaal verkeer.

De **Lötschbergbahn** heeft wederom zes elektrische locomotieven Re 4/4 II van de SBB overgenomen. Het gaat om de prototypen Re 4/4 II 11102 (groen), 11103 (Swissexpress: oranjegrijs), 11104 (rood), 11105 (groen), 11106 (Swissexpress) en 11107 (rood).

Medio 2006 is het eindelijk zover. Dan zal de langverwachte fusie met het Regionalverkeer Mittelland een feit zijn. De gerezen problemen, zoals het goederenverkeer van het RM, zie bij Crossrail, en de pensioenperikelen, werden tot ieders tevredenheid

uit de weg geruimd. BLS cargo, de goederenpoot, blijft records breken in het Alpentransietverkeer. De eerste negen maanden van het jaar 2005 steeg het vervoersvolume opnieuw met 33 procent. Dit werd namelijk bereikt door een stijgend verbeterde productiviteit met grensoverschrijdende productieconcepten. Vanwege de door de bondsraad geplande verhoging van de tracéprijs dreigen financiële tekorten. Het aantal wagonladingen steeg niettemin met 13 procent.

Met Badcock & Brown als nieuwe en financieel gezonde aandeelhouder heeft het **Regionalverkehr Mittelland** voor Crossrail AG een bevredigende oplossing gevonden. De goederentak diende te worden afgestoten als voorwaarde voor de voorgenomen fusie met de Lötschbergbahn medio 2006.

De **Rhätische Bahn** breidt haar vloot panoramarijtuigen verder uit. Naast de bestelde order worden nog zes rijtuigen geleverd, waarmee de optie werd ingelost. Aanschafprijs 11 miljoen Zw.Fr. Ingebruikname per zomerdienstregeling 2007, zodat het hele jaar een Bernina Expressverbinding kan worden aangeboden. Deze volgt op de order van 10 rijtuigen uit 2004, waarmee volgens planning de komende zomerdienstregeling de Bernina Expressen uit Chur, Davos en St. Moritz volledig met panoramarijtuigen kunnen rijden. Vier rijtuigen hebben zowel 1^e als 2^e klas. Door deze rijtuigen kan in de ochtend een trein vanuit Tirano gereden gaan worden.

Als voorbereiding op de nieuwe beveiliging ETCS gaat de **Schweizerische Bundesbahn** ongeveer 500 locaties ter verhoging van de veiligheid van het treinverkeer hiermee uitrusten. De investering kost rond 25 miljoen Zw.Fr. Tot het jaar 2010 zullen de 2700 beveiligde blokgedeeltes van het systeem SIGNALUM zijn aangepast. Voor het onderhoud zullen 25 dienstractoren van het type Tm 234 worden aangeschaft naast de reeds bestaande 101 exemplaren. Nog net voor de kerstdagen ontving de SBB haar nieuwe universele ultrasoonmeetrijtuig, de Roger 1000. De dieselmotorwagen werd geleverd door de firma MerMec uit Monopoli, Italië. Het voertuig kan maximaal 160 km/u rijden. Bij meetritten ligt de snelheid 40 km lager. Het vervangt het meetrijtuig waarvan de meetapparatuur aan het eind van haar levensduur was aangeland. De Duitse firma Tricon Design AG uit Kirchentelensfurt wordt verantwoordelijk voor de inrichting van de af te leveren dubbeldekstreinstellen RABe 514 voor de S-Bahn van Zürich, waar op 2 december 2005 het eerste treinstel door de SBB, het ZVV en Siemens Schweiz aan de pers werd voorgesteld. De heropening van de autotreinverbinding tussen Brig en Iselle, door de Simplontunnel, is een doorslaand succes. In 2005 werden 65000 voertuigen getransporteerd. Met ingang van 2008 zullen de InterCityNeige treinstellen gaan rijden op de Gotthardlijn. De reistijd naar het Tessin wordt met 14 minuten bekort. Dit wordt bewerkstelligd door de ingebruikname van de Lötschbergbasistunnel in 2007.

Sinds 8 september 2005 is Winpro AG Winterthur overgenomen **Stadler Rail AG**. Voor Stadler is het belangrijk om in principe met een gevestigde naam de markt te betreden. Daarom zal Winpro per 1 januari 2006 met de benaming Stadler Winterthur AG de markt gaan bespelen. Voor de klanten heeft de naamswijziging geen gevolgen. De strategische handelspunten blijven gehandhaafd. Dit is de 24uurservice, de drie R's: Revisie, Reparatie en Refit. Daarnaast nieuwe producten. Twee-assige diesel (hydraulische) diesellocomotieven en draaistellen.

De **Südostbahn** is met de SBB overeen gekomen om historisch gegroeide elkaar overlappende eigendomsgrenzen tussen de beide netten en gemeenschappelijke stations uit de weg te ruimen. Per 1 januari 2006 ging de infrastructuur van het station St. Gallen in zijn geheel naar de SBB. De stations Ebnat-Kappel, Lichtensteig en Wattwil kwamen in het bezit van de SOB evenals de lijngedeelten bij genoemde stations, die eerder werden gepacht.

Medio december vond de overdracht plaats van het eerste door **Thurbo** bestelde driedelige GTW 2/8 van de serie 526. Volgens planning zal het eerste exemplaar medio maart volgens omloop in de dienst verschijnen. De 24 nieuwe eenheden beschikken over 180 zitplaatsen en dito staanplaatsen. De aflevering werd mogelijk, doordat het laatste tweetje 10 maanden eerder kon worden afgeleverd dan gepland. Van de 51 tweetjes zullen er 24 een middenbak krijgen. Opvallend waren de nieuwe 1^e klas zitplaatsen, die in de FLIRT-treinstellen zullen worden ingebouwd.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

- In de verdeling van het materieel over de onderhoudsbedrijven op blz. 347 was Onnen per abuis de 8728 toebedeeld. Deze is inmiddels administratief als viertje 9528 in het materieelpark aanwezig en valt onder Amsterdam.
- De fout in de beplakking van de olympische VIRM 9525 – en niet, zoals op blz. 345 gemeld treinstel 9524 – zal niet worden gecorrigeerd. Men vreest naden in de stickers en ziet op tegen de hoge kosten die gemoeid zijn met het herstellen van de fout. Bij het ontwerpen van de stickering blijkt iets verkeerd te zijn gegaan. Bij de 9520 en de volgende te bestickeren VIRM-IV zal extra goed worden opgelet. Genoemde 9520 kwam op 21-12 als achterste stel van 72650 weer op de baan. Ter gelegenheid van de Nederlandse kampioenschappen schaatsen in het Heerenveense Thialf-stadion, bracht NS de alleen bij evenementen gebruikte halte Heerenveen IJstadion in winterse stemming. Tevens reed ter gelegenheid van het festijn, dat gehouden werd van 27 tot en met 30-12, op 27-12 treinstel 9520 als speciale NOC*NSF-trein van Den Haag Mariahoeve naar Heerenveen. Vanuit de achterste bak van het stel werden radio-uitzendingen verzorgd.
- De reclamebestickering op de 8733 ter gelegenheid van de 300^e VIRM-bak die in dit treinstel is opgenomen, werd in de tweede helft van december volledig verwijderd.

VIRM-bakken in Revisiebedrijven per 10-11					
RB Haarlem					
	nummer	slam	schadegeval		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	total loss
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	total loss
mBvk1/2	290 8577	8639	-	14-09-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8705	9522	Oss	03-08-2005	botsschade
ABv3/4	380 8010	9410	Dordrecht	24-09-2003	brandschade
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over
ABv5	380 8227	8656	Amsterdam	21-05-2004	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over
mBv7	260 8824	8656	Amsterdam	21-05-2004	botsschade
mBv7	260 8865	8731	Nijmegen	04-10-2005	botsschade
treinstel		9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
treinstel		8731	Nijmegen	04-10-2005	botsschade

- Na herstel zal 260 8824 de plek innemen van de beschadigde mBv7 260 8865 van VIRM 8731.
- Vier van de zestien VIRM-tussenbakken die in Amersfoort gestald waren (de ABv5 380 8233, 8225, 8226 en 8235), werden op 14-12 door loc 6504 naar het revisiebedrijf Haarlem geslept. Als remwagens werden tien B-Cargo-Falns-wagens gebruikt. In Haarlem werden de bakken ontdaan van hun (loop-) draaistellen, zodat een grotere werkvoorraad voor de LT1-revisie ontstond. Voordat ze in Haarlem werden binnengenomen op 10-01, stonden ze weken op Haarlem Goederen, hetgeen niet alleen in strijd is met de milieuvergunning, maar uit het oogpunt van vandalisme ook zeer onverstandig. Nadat de bakken op motor-draaistellen zullen zijn gezet, gaan ze terug naar de Bokkeduinen.
 - Blijkens berichtgeving in de landelijke dagbladen, heeft NS het rijdend personeel opdracht gegeven bij een dreigende botsing uit de cabine van een VIRM te vluchten. De nieuwe instructie volgt op overleg met de machinistenvakbond VVMC. Naar aanleiding van de botsing tussen een vrachtwagen en VIRM 9420 bij Wijhe op 03-11, waarbij de cabine van de VIRM geheel geplet werd, beschuldigde de vakbond op de haar kenmerkende ronkende manier NS ervan dat het VIRM-materieel voor de machinist niet veilig is. De kooiconstructie van de cabine is kennelijk niet stevig genoeg, hoewel de kop van de 8728 bij de botsing met de zware 2556 op 30-09-2004 in Roosendaal grotendeels intact bleef. Bedacht moet worden dat maar weinig kreukelzones bestand zijn tegen een botsing met een vrachtwagen bij 140 km/h. Ook de bestuurder van de meest moderne en veilige auto zal niet ongedeerd blijven bij een botsing die met een dergelijke snelheid plaatsvindt.
 - Al eerder werd hier bericht over de klachten die machinisten uiten aangaande het klimaat in de cabines van VIRM. Voor de in de zomer te hoge temperaturen werd de 9430 op proef uitgerust met een extra klimaatbeheersingsinstallatie. Om de kou in de winter te bestrijden, worden alle stellingen voorzien van extra verwarming bij de voetenplaat. Inmiddels zijn de stammen 8642, 8729, 9502, 8675, 8670, 8628, 8660, 8703, 9473, 8701, 8663, 8711, 8646, 8629, 8744, 9524, 9477, 8733 en 8743 van de verwarming voorzien. Een aantal andere stammen kreeg de constructiewijziging ook al, maar daarbij werden de verwarmingsmaten nog niet geplaatst omdat ze van het verkeerde type waren.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	In dienst
2885	15-12	2985	2979
2884	11-01	2984	2980

- Het Reizigers Informatiesysteem (RIS) van de SGM-treinstellen is inmiddels aangepast en kan nu ook de eindbestemming Almere Oostvaarders laten zien en horen. Ook de stations Ypenburg en Amersfoort Vathorst zijn erin aanwezig. De bestemmingsdisplays van het DD-AR- en VIRM-materieel kunnen echter nog niet overweg met Almere Oostvaarders.
 - Vanwege ruimtegebrek in het onderhoudsbedrijf Leid-schendam werd treinstel 2022, dat op afroep door het revisiebedrijf Haarlem wachtte met een defecte automatische koppeling, op 28-12 alvast naar Haarlem overgebracht. Het stel werd op 09-01 in het revisiebedrijf binnengekomen.

Mat '64

- De sinds 31-10-2004 op een industrieterrein in Blerick verblijvende *Groene Amsterdammer* 419 werd vanwege plaatsgebrek op 15-12 door loc 1761 en in gezelschap van een verblijfswagen naar Arnhem Berg geslept. Tussen Blerick en Eindhoven werd het transport verzorgd door de 1857, die die morgen een Stalen D en een Mat '24-materialenwagen uit de vroegere ongevallentrein (*houtwagen*) van de Watergraafsmeer naar de museumloods in Blerick geslept had. Deze eloc moest het onderhoudsbedrijf Maastricht opzoeken en nam vanaf de Watergraafsmeer ook een ICRm-stammetje mee.
 - In de verdeling van het materieel over de onderhoudsbedrijven op blz. 347 ontbraken vrijwel alle Plan V's. Met uitzondering van de 901 – 910/915 en 936 – 965 zijn de tweetjes niet vast aan OB's gebonden, maar worden al naar gelang de capaciteit en hun locatie naar Maastricht of Zwolle gedirigeerd. Van de aparte reeks 901 – 915 ten behoeve van de *Merwede-Lingelijn* (na de provincie Gelderland met haar *Valleilijn* wil kennelijk ook de provincie Zuid-Holland de dingen mooier laten lijken dan ze zijn) Dordrecht – Geldermalsen zijn de 911 – 915 bestempeld als reserve. Zij worden in principe in de grote Plan V-omloop ingezet.
 - Kort na middernacht op 17-12 werd te Utrecht Centraal een prullenbak in stel 468 in brand gestoken. De schade was van dien aard dat het stel, waarvan de remmen buiten dienst gezet waren, door de 877 en 899 naar het revisiebedrijf Haarlem geslept moest worden. De schade was niet gering: alle coupés van de ABk waren zwart geblakerd en door de brandweer waren alle ramen ingeslagen om de brand te kunnen blussen. Het stel kwam op 19-12 in het revisiebedrijf Haarlem binnen, waar werd besloten tot een bakwisseling met de 466, die op 1-12 met botsschade aan de Bk was binnengekomen. De combinatie Bk 468 + ABk 466 ging op 05-01 op proefrit naar Leiden, maar door een nog op 468 ingestelde *On Board Unit* (OBU) van *Tracking & Tracing* reed hij voor de NSR-computers als 468. Nog diezelfde dag was dat euvel verholpen. Samen met de voor tractieproblemen behandelde 905 werd de Plan V door de 8659, die voor een defecte verwarming onderin de mBv7 en voor vlakke platen in OB Amsterdam stond, in Haarlem opgehaald en naar het onderhoudsbedrijf Zwolle geslept en kreeg daar een behande-

ling op de kuilwielenbank.

- De op 28-11 met botsschade in Haarlem binnengelopen 514 ging op 05-01 eveneens op proefrit naar Leiden (!). Van het stel werd in het RB Haarlem de Bk2 met die van de 522 gewisseld, die inmiddels hersteld was van zijn botsschade. Zoals bekend rijdt stel 522 met de Bk2 van de 523, die met ernstige brandschade aan de B in het RB staat. De middenbak staat met afgeplakte ramen aan de kant en zal waarschijnlijk niet meer hersteld worden. Na aflevering van de 514 op 06-01 werd in Eindhoven een nieuwe schuifje op een stroomafnemer geplaatst, waarna het stel in dienst kwam.
- Stel 511 schoot op 09-01 in Arnhem Berg door een juk. Het viertje stond op 13-01 nog in Arnhem. In hoeverre opnieuw een bakwisseling gaat plaatsvinden met de 523 en/of de 516, die op 09-01 in het RB binnenkwam met botsschade, is nog niet bekend.
- De Sandite-installatie van Plan V 934 werd, nadat de herfstperiode grotendeels voorbij was, in het revisiebedrijf Tilburg weer uitgebouwd.
- De al vorig jaar terzijde gesteld 460 werd op 13-01 van zijn opstelplaats op de Bokkeduinen naar Dordrecht gesleept. Daarbij werden vijf Shimmns als remwagens ingezet. Het treinstel gaat worden gebruikt als brandoefenobject.

DDM/DD-AR

- DD-AR-stam 7444 zorgde in de week van 13-12 voor veel problemen rond Utrecht. Op 14-12 raakte de eenheid in Bunnik defect toen hij als trein 5959 op weg was naar Rhenen. Trein 5958, bestaande uit mDDM 7865, werd vanaf Driebergen-Zeist linkerspoor naar de trein gestuurd. Nog voor de mDDM bij de 7444 was, raakte ook hij kortstondig defect. Het kostte heel wat moeite om de beide stammen te koppelen en daarbij niet elektrisch door te verbinden (de koppeldozen kunnen niet eenvoudig dicht gehouden worden zoals bij de gewone automatische koppelingen). Ruim 2,5 uur reden er geen treinen tussen Utrecht en Rhenen en nauwelijks treinen tussen Utrecht en Ede. Na herstel kwam de DD-AR op 15-12 weer in dienst, maar al op 16-12 gaf hij opnieuw volledig de geest. Dat gebeurde als trein 19669 in Houten. Ditmaal ging de 7842 ter plaatse. Ook ditmaal was een fikse stremming, tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch, het gevolg van de problemen. Een bezoek aan het onderhoudsbedrijf Leidschendam mocht niet baten: op 19-12 strandde het stel als voorste treinstel van trein 2218 in Haarlem door het uitvallen (en niet meer inkomen) van de snelschakelaar. Pas in de daarop volgende nacht lukte het de stam naar Hoofddorp Opstel over te brengen met behulp van de 1740, zodat de Sleepdienst Watergraafsmeer revanche kon nemen en de 7444 alsnog te pakken kreeg. Achter de 7819 werd in de nacht van 21- op 22-12 opnieuw OB Leidschendam bereikt, nadat de in Hoofddorp ter plaatse gekomen auto van het OB het defect niet had kunnen herstellen. Op 22-12 kwam de stam weer in dienst, maar hield het niet lang vol: in de morgen van 25-12 bleef de stam in Utrecht achter met een defecte tractieschakelaar. Op 26-12 werd de 7840 uit Den Haag aangerukt om de 7444 naar Leidschendam te kunnen overbrengen.

ICM

- Met ingang van 11-12 staat een ICM-treinstel in Rotterdam in principe standaard op reserve. Het stel is bestemd om in geval van vertragingen in de Noord-Oost (treinseries 20500, 21700, 12500 en 17000) op tijd te kunnen starten. De keertijd van de IC's uit het noorden en oosten in Rotterdam is elf minuten. Wanneer ook het in- en uitstappen en het ombouwen wordt meegerekend, wordt het bij verjaagde aankomst al snel lastig punctueel te vertrekken.
- In de verdeling van het materieel over de onderhoudsbedrijven op blz. 347 moet bij Onnen voor de reeks 4233 – 4250 natuurlijk 4232 – 4250 gelezen worden.

Plan U

- De op blz. 346 aangekondigde sloop van Plan U 118 op de Amersfoortse Bokkeduinen ging op 12-12 inderdaad van start. Het stel werd naar een toegankelijker locatie gerangeerd en ontasbest. Vervolgens werd het treinstel ter plaatse gesloopt. Op het terrein van Stator in Utrecht werd daar al jaren verblijvende (en al jaren gelden uitgebrande) 129 in januari gesloopt.

DM '90

- De Bk-bak van de 3405 is niet, zoals op blz. 346 werd gemeld, naar Onnen gesleept, maar in Zwolle gestald. Ook blijkt het rijtuig aan de vlakke kopwand toch schade te hebben opgelopen. Wat er in Zwolle met de bak gaat gebeuren, is nog niet bekend, maar mogelijk wordt hij ontdaan van onderdelen ten behoeve van het Middellange Termijn Onderhoud (zie onder).
- Per 09-01 werd DM '90-treinstel 3401 toegevoegd aan het 'materieelpark' voor Zutphen – Apeldoorn (*RegioNS*).
- Het DM '90-materieel is inmiddels toe aan zogeheten Middellange Termijn Onderhoud (MTO). Tijdens de beurt worden diverse onderdelen vernieuwd, terwijl wisseldelen een revisie ondergaan. Tevens wordt een aantal constructiewijzigingen uitgevoerd:
 - de leiding onder het evenwichtsreservoir wordt gewijzigd. Hierdoor kan er geen stoomvorming op het balkon bij in het evenwichtsreservoir meer ontstaan;
 - het uitlaatcircuit wordt verbeterd, zodat geen uitlaatgassen kunnen ontsnappen. Ook de uitlaatgasdemper is vernieuwd;
 - de hoogteregelkleppen tussen draaistellen en bak worden verbeterd;
 - de draaicilinders van de zwenkzwaaiendeuren ondergaan een modificatie;
 - een extra glaasje voor de noodbediening van de zwenkzwaaiendeuren wordt aangebracht;
 - het 220 Volt-depotvoedingcircuit wordt afgenomen. Dit circuit functioneerde alleen als vorstbeveiliging voor het koelwater. Wanneer de Buffels aan de 380 Volt-depotvoeding gekoppeld zijn, wordt de motor verwarmd tot 40°C én de batterijen geladen;
 - het verwarmingssysteem wordt aangepast, waardoor de cabine sneller opgewarmd is;
 - het startcircuit wordt voorzien van een *Boostcap*. Startproblemen als gevolg van uitgeputte batterijen bij DM '90 gaan hiermee tot het verleden behoren. Een zogeheten *Boostcapacitor* kan een hoge energiewaarde opslaan waarmee vervolgens de motor gestart kan worden. De batterij wordt tijdens het starten nauwelijks meer belast, waardoor het boordspanningsnet niet meer geplaagd wordt door spanningsdips. De Programmable Logic Controllers en het netwerk kunnen zullen zo niet meer uitvallen. De *Boostcap* is overigens een Europese primeur;
 - om het klimaat in de reizigerscompartimenten te verbeteren, krijgen alle treinstellen een wit dak en klappramen. Ook de ramen die voorheen vast waren, zijn voortaan te openen.

Reeks 11

- Niet alleen de beschikbaarheid van de ICR-rijtuigen voor de Beneluxdienst liet in de tweede helft van december te wensen over (zie 'onregelmatigheden bij vervoerders'), ook de NMBS-reeks 11 lieten het in vrij grote getale afweten. Op 19-12 was van de twaalf locomotieven er een fors aantal defect. De 1181 reed al sinds 14-12 met halve tractie, de 1184 was op 17-12 met een afgesloten draaistel van de Watergraafsmeer naar Brussel gezonden. Deze loc nam op 19-12 in Brussel bij 620 de plaats in van de 1192, die ook al sedert 14-12 op halve tractie reed. De in opzending meegevoerde 1182 verving in OB Amsterdam de 1855, die op 19-12 met de stam van Bs 28-70 104 tussen Amsterdam en Roosendaal had gependeld. De 1190 was op 18-12 met diverse problemen in Brussel geland, terwijl men de 1191 al op 15-12 met diverse storingen met 635 naar Brussel gezonden had. Op 19-12 kwam deze loc vanuit Roosendaal met 641 weer in dienst. Van de 1181 kwam sinds 14-12 de verwarmingsschakelaar niet in; de 1187 kreeg in de nacht van 18- op 19-12 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam nieuwe remblokken. De 1185 en 1186 verbleven in België.
- Een lezer meldde ons dat op vrijdag 02-12 trein 636 van Amsterdam tot Roosendaal door een VIRM-zeswagengestel gereden werd. De conducteur van de trein was zo vriendelijk om te roepen dat de Railtender-catering zich op het voorste balkon bevond. Blijkbaar kunnen of mogen de liften in de VIRM niet meer gebruikt worden. De koffieverkoper had volgens de oplettende lezer helaas nauwelijks omzet. De CTA-bakken op de stations onderweg toonden onveranderd dat de 1^e klasse aan het begin van de trein gesitueerd zou zijn.

ICR

- Bij het geduwd rijden van ICR-stammen blijken de buffers zwaarder belast worden dan in een puur trekbedrijf. Ook het smeervet tussen de buffers gaat minder lang mee. Het smeervet is een belangrijke voorwaarde voor een rustige loop van een rijtuigenstam. Daar niet duidelijk is of het vet tussen twee onderhoudsbeurten moet worden bijgevuld, is een tussentijdse smeerbeurt ingevoerd. 'Droge' buffers zijn te herkennen aan glimmende langsgroeven op de bufferplaat en glimmende metaalsplinters in het vet aan de randen van de buffers. Ook de wijze van koppelen is van groot belang voor het rijgedrag van de trein. De rijtuigen moeten zo strak mogelijk worden gekoppeld, maar te strak koppelen leidt weer tot extra belasting van de buffers en het smeervet. Overigens bevreemdt de extra smeerbeurt enigszins, omdat NS al sinds 1986 ervaring heeft met ICR dat in trekduwformatie rijdt. De ICR-3-rijtuigen voor de Beneluxdienst zijn met het oog op de extra slijtage bij hun bouw voorzien van mangaanstalen slijtplaat in de bufferschijven.
- Van het incident waarbij op 05-11-2005 bij Geldrop de koppeling tussen twee ICR-rijtuigen brak, is inmiddels de oorzaak bekend. Trein 944 brak die dag vlak voor Geldrop in twee stukken. Onderzoek van de beschadigde rijtuigen – de koppeling brak tussen de 10-70 363 en 20-70 208 (respectievelijk het zevende en achtste rijtuig in de trein) – wees uit dat hoogstwaarschijnlijk de loshangende en heen en weer slingerende schroefspindel van de koppeling van het B-rijtuig de beugel van de koppeling van de 10-70 363 uit de haak van de 20-70 208 geslagen heeft. Omdat van de trein de loc achterop liep, waren de buffers ver ingedrukt en de koppelingen niet gespannen. Bij het ongeval raakten ook de UIC-, stuurstroom- en hoogspanningskabels beschadigd. De loshangende koppeling vertoonde sporen van betonresten en heeft waarschijnlijk op overwegen onderweg tegen de stelconplaten geslagen. Ter hoogte van Geldrop werd de koppeling zo ver omhoog geslingerd dat hij de andere uit de haak wipte. De BAB-stam waarin de breuk plaatsvond, bestond naast de 10-70 363 en 20-70 208 nog uit de 20-70 206. Voor het ongeval was de BAB in het onderhoudsbedrijf Maastricht in onderhoud geweest, waarbij een draaistel was gewisseld en buffers vervangen waren. Sinds een aantal maanden vindt het koppelen en ontkoppelen van rijtuigen in Maastricht beduidend minder vaak voor, door de invoering van het stambedrijf. De loshangende koppeling van de 20-70 208 is bij vertrek uit het OB niet opgemerkt, ook niet toen de BAB 5663 in Heerlen onderdeel was van trein 29847, die in Sittard overging in 944. Opvallend was dat een soortgelijk geval op 31-05-2005 (blz. 170) op vrijwel dezelfde locatie plaatsvond. Ook toen bleek een loshangende schroefspindel de oorzaak te zijn. Thans wordt nog onderzocht in welke mate de toestand van de baan bij Geldrop leidt tot het (ver) omhoog zwiepen van een loshangende koppeling.
- Op 19-12 werden de proefritten met de van kunststof remblokken voorziene ICR-rijtuigen voortgezet. Loc 1780 trok de *Silens*-trein, bestaande uit de 10-70 671, 672, 673, 674 en 675, 20-77 150 (5150) alsmede BDs 82-77 009 (5209). Voor het verkrijgen van de juiste meetgegevens werden 56 metalen bakken met totaal 31.800 gietijzeren remblokken op de balkons van de rijtuigen geplaatst. Voor het simuleren van grotere belading van een B- ten opzichte van een A-rijtuig vonden ook 120 extra vaten water een plaatsje in de rijtuigen. Er waren reeds 250 vaten water aanwezig, om het hogere gewicht van ICRm in vergelijking met ICR te verkrijgen. De remproefritten vonden plaats tussen Helmond en Horst-Sevenum en duurden tot 23-12. Op 16-01 gaat volgens planning een nieuwe serie ritten van start, te beginnen met een 'verificatieproefrit'. Op werkdagen wordt een grote rondrit door het land gemaakt.

ICK

- In een ongekend hoog tempo werd besloten de royale hoeveelheid ICK-rijtuigen die als strategische reserve terzijde stond, gedeeltelijk als 'warme reserve' te bestempelen die op korte termijn in dienst kan komen als de nood weer aan de man komt (zie 'Winterweer'). De statuswijziging van ICK viel wonderwel mooi samen met de noodzaak de opstelsporen in het onderhoudsbedrijf Leidschendam leeg te maken voor de ombouw ten behoeve van RandstadRail. De daar opgestelde, terzijde gestelde ICK-rijtuigen dienden daar te verdwijnen. Op 04-01 sleepte de 1734 de veertien rijtuigen naar Eindhoven.

Gereactiveerde ICK-rijtuigen							
Ldd				Asd			
5413	22-37 993	5406	22-37 988	5417	22-37 902	5426	22-37 958
	12-37 013		12-37 006		12-37 017		12-37 026
	22-37 912		22-37 960		22-37 910		22-37 986
5352	22-37 989	5405	22-37 994	5419	22-37 918	5351	22-37 992
	82-37 052		12-37 005		12-37 019		82-37 051
5357	22-37 995		22-37 914		22-37 948		
	82-37 057	los	22-37 932				

De volgende dag werden vier ICK-stammen met in totaal elf rytuigen door de 1772 van de Dijkgracht naar de Watergraafsmeer gesleept. Daarbij werden uitsluitend de rytuigen gekozen waarvan de deurbedieningskastjes (zie blz. 98) nog aanwezig waren. Op 06-01 arriveerden ze in Eindhoven, nadat de Leidschendamse rytuigen van daar naar het onderhoudsbedrijf Maastricht gesleept waren voor een kleine onderhoudsbeurt. Vanaf 09-01 verschenen deze exemplaren in de reizigersdienst. In Eindhoven werden de rytuigen uit Amsterdam alvast nagezien en op kleine punten hersteld. Op 09-01 werden ook zij naar Maastricht gebracht.

De overbrenging van de rytuigen van de Dijkgracht naar Eindhoven werd gebruikt om de twee rytuigen van stam 5429 die op de Watergraafsmeer gestald waren tijdens het schadeherstel van 22-37 987, ook naar het zuiden te sturen. Daar werden ze herenigd met de herstelde 22-37 987. De losse 22-37 932 werd gebruikt om rytuig 22-37 909 te vervangen, dat al geruime tijd in het revisiebedrijf Tilburg staat voor het herstel van schade.

Serie 1700 & 1800

De tijdelijk terzijde gesteld 1831 kwam op 02-01 van het revisiebedrijf Tilburg naar Eindhoven ten behoeve van instructie aan machinisten. Voor dat doel werd een nog niet gemoderniseerd ICR-A-rytuig bij de loc geplaatst. Elke vrijdagmiddag maakt een tweetal terzijde staande 1800-en een retourrit naar Breda om in vorm te blijven. Op (maandag) 02-01 waren dat de 1827 en 1828.

De 1829 en 1832 vertrokken op 10-01 naar het onderhoudsbedrijf Maastricht.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
				20-70 268 (correctie 10-70 681)		22-11	
				29-70 449		20-12	
				20-70 271 (5608) (1)		22-12	
				20-70 272		09-01	
				29-70 450		11-01	
DDM-1 LTO							
binnengenomen			Afgeleverd				
26-37 613 (6613)		05-01	26-37 104 (6904)		11-01		
			26-37 413 (6813)		11-01		
VIRM LT1				Plan V revisie R6			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
8614	27-12	8659	23-12	945	14-12	941	22-12
8652	04-01	8674	03-01	946	30-12		
		9443	11-01				
ICR-3 Bs upgrade							
binnengenomen		afgeleverd					
ICRm nawerk							
binnengenomen			Afgeleverd				
20-77 106 (5106)		28-12	20-70 234 (5606)				
20-70 404		04-01	10-77 306 (5606)				
20-70 203 (5602)		11-01	20-77 103 (5606)				
10-77 302 (5602)		11-01					
20-77 104 (5602)		11-01					
Schades/defecten							
binnengenomen		Euvel		afgeleverd			
82-77 003	14-12	lekke watertank		10-77 306			
2971 (4)	14-12	botsschade Hld		82-77 003		20-12	
468	19-12	brandschade Ut		22-37 987		22-12	
4077	29-12	Botsschade		10-77 312 (5612)		27-12	
2022	09-01	defecte koppeling		20-77 135 (5612)		27-12	
516 (4)	09-01	Botsschade		20-77 134 (5612)		27-12	
380 8235	10-01	draaistellen wisselen		22-37 987 (5429) (2)		27-12	
380 8225	10-01	draaistellen wisselen		4211		29-12	
380 8226	10-01	draaistellen wisselen		28-70 106		29-12	
380 8233	10-01	draaistellen wisselen		466		05-01	
28-70 112 (3)	11-01	Botsschade		514		06-01	
				8731		11-01	
(1) rytuig 20-70 271 werd in OB Maastricht onderdeel van BAB 5608							
(2) de overige rytuigen van stam 5429 waren gestald op de Watergraafsmeer							
(3) afkomstig uit RB Tilburg							
(4) het stel bleef aanvankelijk op station Haarlem staan							

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				ICM Cw compressor			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1764	12-12	1755	01-12				
1728	21-12	1743	01-12				
1704	27-12	1706	13-12				
1758	27-12	1715	13-12				
1766	09-01	1716	16-12				
		1746	22-12				
		1774	30-12				
		1742	04-01				

6400 LT1				Inbouw GSM-R			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6412 (1)	03-01	6412	03-01	6446	01-12	6449	14-12
				6447	01-12	1616	19-12
				1616	09-12	6451	20-12
				1614	14-12	1614	22-12
				6451	14-12	6454	22-12
				6454	22-12	1611	03-01
				1611	29-12	6456	03-01
				6455	29-12	6455	03-01
				6456	30-12	6457	11-01
				6457	04-01	1602	11-01
				1602	04-01		
				6458	06-01		
Schades/defecten							
Binnengenomen		euvel		Afgeleverd			
1840	12-12	defecte pomp smoorstroomspoelbak		1857	13-12		
1752	19-12	defecte omzetter		1761	13-12		
1851	19-12	diverse werkzaamheden		1845	13-12		
474	19-12	botsschade		26-37	504 14-12		
1854	22-12	defecte leiding smoorstroomspoelbak		1846	14-12		
20-70 412	22-12	onbekend euvel		1834	16-12		
28-70 112	22-12	botsschade		1840	23-12		
1741	29-12	vervangen oplegplaten		937	29-12		
1718	29-12	onronde tractiemotor		1844	30-12		
1705	29-12	wielas wisselen		1839	02-01		
934	29-12	uitbouwen Sandite-installatie		1851	02-01		
1839	02-01	olie bijvullen		1831	02-01		
3033	03-01	onbekend euvel		26-37	512 03-01		
3034	03-01	onbekend euvel		1741	05-01		
6407	03-01	tractiemotor 1 wisselen		6407	06-01		
6483	09-01	vreemd geluid in motor		1829	10-01		
				1832	10-01		
				28-70	112 10-01		
(1) de 6412 werd onbehandeld retour gezonden							

Korte berichten

- Om het wartijden verder te ontmoedigen, maakten NS en het *Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie* (BVOM) begin januari afspraken over een strengere aanpak van mensen die bij herhaling zonder kaartje in de trein reizen betraapt worden. Al vanaf 01-01 worden door het Openbaar Ministerie hogere geldboetes geëist die minimaal € 260,- bedragen. Daarnaast kan de officier van justitie bij herhaalde overtredingen al dan niet voorwaardelijke hechtenis eisen.
- Met ingang van 01-01 zijn de openingstijden van de stations Gorinchem en Rotterdam Lombardijen gewijzigd. Beide stations zijn voortaan op werkdagen van 09.00 tot 11.00 uur geopend. Terwijl Gorinchem op zaterdag en zondag gesloten is, kunnen reizigers te Rotterdam Zuid op zaterdagen nog tot 13.00 terecht.
- Van 18-12 tot 08-01 hield NS in samenwerking met het dagblad *De Stentor* een actie om met 40% korting naar het Noorder Dierenpark in Emmen te reizen.
- Lezers uit het verspreidingsgebied van de krant (Apeldoorn, Deventer, Zutphen, Zwolle, Kampen, Putten Harderwijk, Salland, Flevoland, Gelderland) kregen in combinatie met de originele krantenadvertentie 40% korting op twee dagretours naar Emmen. Speciaal voor de actie werd de krant op 17-12 huis-aan-huis bezorgd.
- De circa 4.200 medewerkers van automatiseringsbedrijf Capgemini kunnen naast een lease-auto ook beschikken over een NS Business Card. Met de kaart boeken medewerkers van bedrijven telefonisch of via internet hun treinreis en taxirit. Ook kunnen zij gebruik maken van de meeste P&R parkeerplaatsen. De werkgever ontvangt maandelijks een gespecificeerde factuur. In de daluren reizen de houders van de Business Card met 20% korting.
- Het *Leidsch Dagblad* meldde op 15-12 dat NS Commercie aan de Leidse wethouder van verkeer Hessing heeft toegezegd dat de treinverbinding met Utrecht minder vol, sneller en comfortabeler zal worden. Volgens de krant is er geen geld voor een kwartierdienst in de spits, maar ziet NS wel mogelijkheden de 'spoorcapaciteit te verbeteren', wat dat laatste ook mag betekenen. De enkelsporige trajectgedeelten tussen Leiden en Woerden vormen een flessenhals, zodat zonder spoorverdubbeling het niet mogelijk zal zijn de frequentie op te voeren. NS Commercie belooft de inzet van dubbeldeksmaterieel vanaf 2007, terwijl de reistijd verkort wordt door het overslaan van enkele stations.
- Op 16-12 gaven vele medewerkers van de horecagelegenheden Swirl's, Wizzl, Burgerking en Smullers gehoor aan de oproep van de FNV Horecabond het werk neer te leggen. De bond wilde hiermee protesteren tegen de weigering van de uitbater van de eetgelegenheden, NS-dochter Servex, om te onderhandelen over een nieuwe CAO.
- NS gaat van de kaartautomaten met aanraakscherm de pinpaslezers vervangen. De lezers zijn een bron van ergernis voor reizigers, omdat ze snel een foutmelding genereren als de pinpas niet op de juiste snelheid wordt ingevoerd. Ze zullen worden vervangen door gemotoriseerde pinsleuven, die al in gebruik zijn bij het oude type kaartautomaat. Los van deze actie zullen de oude automaten, het model met drukknoppen, worden vervangen door nieuwe exemplaren. Deze krijgen eveneens een aanraakscherm. Zoals dat nu ook het geval is, zal in de nieuwe automaten niet met muntgeld betaald kunnen worden. NS wil hiermee voorkomen dat criminelen de automaten openbreken.
- Medio december veroorzaakte het Algemeen Dagblad enige commotie door te melden dat uit de kaartautomaten van NS tegelijk met vervoerbewijzen reclamekaartjes kwamen. Vooral in Rotterdam was dat het geval geweest. Op de kaartjes werden mensen opgeroepen een bepaalde website te bezoeken, waarna zij snel rijk zouden kunnen worden. Volgens NS werden de kaartjes niet tegelijk met treinkaartjes geprint, maar waren ze in de opvangbakjes van de automaten gelegd.

- Op 15-12 deelde NS rozen uit aan reizigers op de stations Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Vught. Het bedrijf wilde hiermee iets terugdoen voor de reizigers die door de ontsparing bij Boxtel op 09-12 gedupeerd waren.
- Na afloop van de Olympische Winterspelen in Turijn zal NS de Nederlandse sporters middels een 'speciale NS-hogesnelheidstrein' op 26-02 terugbrengen naar Nederland. De trein, mogelijk een Thalys-treinstel (in ieder geval geen AnsaldoBreda-treinstel!), zal eindigen in Zwolle.

Materieeltekort, winterweer en punctualiteit

- Hoewel NS naar de buitenwereld toe nog steeds het masker van de zichzelf steeds verbeterende onderneming ophoudt, gaat het in werkelijkheid in hoog tempo bergafwaarts. Met de overheid ligt de vervoerder in de clinch over de HSL-Zuid, maar ook in het hier en nu begint de kwaliteit van de dienstuitvoering terug te lopen. Zo hield ook in december en januari het materieeltekort aan. Terwijl de kuilwielenbanken leeg waren, stond 'ouderwets' veel materieel met andere defecten aan de kant. Om zo veel mogelijk bakken te kunnen herstellen, werden vanaf 22-12 de 'servicelocaties' Eindhoven en Zwolle (!) ingeschakeld. Vooral het ICM-materieel liet het redelijk massaal afweten, terwijl ook bij het SGM-materieel tekorten optraden. Ook DD-AR liet zich van zijn slechte kant zien: in de tweede helft van december waren ruim vier stammen niet inzetbaar (waaronder zeker ook de eerder genoemde 7444).
- Sinds jaar en dag een kenmerkend verschijnsel in tijden van materieelschaarste is de enorme hoeveelheid aantal bakken dat met defecten in de reizigersdienst rijdt. Ook is er nauwelijks gelegenheid om met graffiti besmeurd materieel te reinigen. Omdat de sneeuwperiode in de kerstvakantie viel, hadden de juist toen over zeeën van tijd beschikkende graffiticriminelen welkenlang 'eer' van hun werk. Ook rijtuigen waarvan de ramen geheel dichtgespoten waren, reden noodgedwongen in de dienst.
- Zie ook ons bericht op blz. 2: "winterperikelen".
- De al veel geplaagde NS werd begin januari opnieuw in verlegenheid gebracht toen NOVA een uitgelekt plan openbaar maakte, waarin wordt voorgesteld de rijtijden op baanvakken vóór een 'punctualiteitsmeetpunt' waar de afgelopen tijd een slechte aankomstpunctualiteit wordt gescoord, met één minuut te verlengen. De benodigde tijd wordt afgesnoept van de haltering op de stations. De reizigers hebben echter nog steeds minder tijd om hun aansluitende treinen of bussen te halen, en zullen deze dus nog steeds kunnen missen. ROVER ageerde zeer terecht tegen deze eenzijdige sturing op treinpunctualiteit in plaats van op reizigerspunctualiteit. NS reageerde door op te merken dat het hier een plan betrof, dat niet ten uitvoer zal worden gebracht. Het feit alleen al dat dergelijke plannen op hoog niveau binnen de NS-organisatie worden gemaakt, geeft het niveau van de top wel aan. Het zou overigens niet verbazen indien de maatregel bewust is uitgelekt en louter ontwikkeld werd om de overheid duidelijk te maken dat de focus op punctualiteit alleen, uiteindelijk een slecht middel is om de dienstverlening aan de klant te meten en te verbeteren.
- Begin januari werd ook bekend dat in 2005 minder treinen dan contractueel afgesproken op tijd hadden gereden, dat wil zeggen met een vertraging van minder dan drie minuten op de eindbestemming aankwam. In plaats van de afgesproken 86,5% bleef de punctualiteit hangen op 84,7%. Het eerste jaar waarin de nieuwe vervoerconcessie tussen overheid en NS van kracht was met het daarbij horende jaarlijkse vervoerplan, ging NS dus direct onderuit. In een reactie liet een woordvoerder van NS doorschemeren dat de doelstelling van 86,5% sowieso onhaalbaar was. 'Natuurlijk' was NS van mening dat de berichtgeving hieromtrent onjuist was: het bedrijf herkende zich niet in de mediaberichten waarin de woordvoerder werd geciteerd. Daarbij wees de vervoerder terecht op de waarschuwing die in augustus was gegeven aangaande de punctualiteit. NS zag toen al aankomen dat het percentage op tijd rijdende treinen niet gehaald zou worden, gelet op de rampzalige prestaties van ProRail. In dit verband mist NS herhaaldelijk schoten voor open doel: als het bedrijf infrabeheerder ProRail publiekelijk (veel) zakelijker zou aanspreken op de achterblijvende prestaties, kregen de veelgeplaagde treinreizigers tenminste het idee dat ze niet door de spoorsector als geheel in de steek gelaten worden.

Nieuwe dienstregeling

- Zoals gebruikelijk ging ook dit jaar de start van de nieuwe dienstregeling gepaard met de nodige kinderziektes. Heel vervelend was het totaal vastlopen van *Wifi*, het draadloos in dienst melden van het rijdend personeel en updaten van de Railpocket-zakcomputer, op 11-12. Hierdoor hadden machinisten en conducteurs grote moeilijkheden bij het in dienst komen. Ze konden zich namelijk nauwelijks op tijd informeren over de inhoud van hun dienst, zeker omdat de zogeheten *voortijd* (de tijd die een machinist of conducteur heeft voordat hij begint met rijden) met tien minuten is bekort tot tien minuten. Vooral op 15-12 vertrokken vele treinen te laat uit Utrecht.
- Op de Maaslijn Nijmegen – Roermond blijkt de dienstregeling te rammelen. Stationnementen en rijtijden zijn volgens het rijdend personeel te krap bemeten, waardoor continu kleine vertragingen ontstaan.
- Sedert 11-12 stoppen de series 1900 en 2500 richting Den Haag Centraal op Den Haag HS op spoor 1. Het perron langs dit spoor is provisorisch verlengd voor treinen van 12 bakken en daarbij niet geschikt voor invalidenvervoer door het ontbreken van een lift. Hoewel het aantal invaliden vorig jaar nagenoeg nul bedroeg, bevond zich juist op 11-12 een invalide in een IC uit het zuiden. Op spoor 1 werkte ook de CTA-bak aan de Rotterdamse kant aanvankelijk niet.
- Een aantal reizigers van trein 2299 raakte op 11-12 ingesloten in Den Haag HS, omdat de beveiligingsdienst het station volgens afspraak om 01.30 uur had afgesloten. 2299 komt daar echter om 01.57 uur aan, als gevolg van het *nachtgat*. Bovendien rijdt deze trein daarna nog door naar Den Haag Centraal, terwijl enkele CTA's onderweg Den Haag HS als eindbestemming toonden.
- Een jaarlijks terugkerend fenomeen is het niet-kloppen van een (groot) aantal dienstkaartjes. Vooral rangeermachinisten moeten soms in enkele minuten onmogelijke afstanden afleggen, hetgeen natuurlijk niet lukt en dikwijls tot verstoringen in het proces leiden.
- Een aantal CTA-bakken gaf onjuiste informatie. Op Gouda Goverwelle toonden de bakken Uitgeest als eindbestemming voor de treinserie 4000 (volgens omloop gaan de 4000-en over in de 4800 naar Uitgeest, dus helemaal onjuist was het niet), en in Amersfoort meldden ze dat 5864 na Alkmaar zou doorrijden naar Schagen. In Nijmegen leverde de aanduiding "spoor 1" als vertrekspoor voor 3016 op de vertrekstaten verwarring op: de trein vertrekt van spoor 1a, terwijl van 1b een andere trein vertrekt. In Zwolle klopte het aangegeven vertrekspoor van trein 10529 (3 in plaats van 6) niet, in 's-Hertogenbosch gold hetzelfde voor dat van 16026 (4b in plaats van 4a).

- Ernstiger was de vermelding van enkele niet-bestaande treinen van de serie 3500: een die om 20.17 uur uit Utrecht en om 20.46 uur uit 's-Hertogenbosch zou vertrekken en 's morgens een 3519 van Utrecht naar 's-Hertogenbosch.
- In de ochtendspits rijden meer treinen dan voorheen van de Noord-Oost vanuit Rotterdam en Den Haag gescheiden naar Utrecht en verder naar het noorden. Het betreft hier de treinen 20529 (solo naar Leeuwarden), 21731 en 21735 (beide solo naar Apeldoorn en leeg naar Deventer), die vanwege het reizigersaanbod ieder dusdanig lang zijn geworden dat de maximale gezamenlijke lengte van vijftien bakken overschreden wordt. Omdat niet op alle dagen van de week apart gereden wordt, ontstaat nogal eens verwarring.
- Enkele treinen bleken te klein samengesteld, zoals 10798, 7429, 16261 en 3317. Anderzijds bleek 7485 met drie Plan V's aan de grote kant, maar hier betreft het overduidelijk een rit voor de omloop. In dit voorbeeld kan ook 2079 genoemd worden, die met drie VIRM-4-stellen 's avonds naar Arnhem rijdt. Waarschijnlijk vanaf 06-02 wordt een tweetal treinen op de Maaslijn versterkt. De nieuwe dienstregeling op de lijn Zwolle – Emmen leidde, zoals verwacht, tot capaciteitsproblemen in de spits. Door de invoering van de starre halfuurdienst is een tweetal treinen in de ochtendspits weggefallen.
- In Breukelen werd een vertrekstaat van Abcoude aangetroffen, terwijl het nieuwe station Ypenburg volgens de vertrekstaten over een spoor 4 zou beschikken, terwijl de CTA-bakken en de halaanwijzer in Den Haag het station nog niet kende. In Zandvoort hing een spoorkaart op zijn kop, in Rotterdam gaven de vertrekstaten aan dat de extra ingelegde 5000-en niet verder dan Schiedam gingen. Enkele treinen van de serie 4000 zouden volgens diezelfde borden (en die in Rotterdam Noord, Rotterdam Alexander en Gouda) in Breukelen eindigen. In Leiden werden reizigers op het verkeerde been gezet, omdat enkele 5700-en niet verder zouden gaan dan Weesp.
- Trein 75071 deed over de anderhalve kilometer tussen Zwijndrecht en Dordrecht aanvankelijk precies een uur.

Wijzigingsblad februari

- Op 06-02 zal een aantal belangrijke wijzigingen in de dienstregeling van kracht worden. Terug van weggeweest is de treinserie 2800. In de spits rijden dan weer aparte sneltreinen Utrecht – Rotterdam, los van de serie 2000 Den Haag – Gouda. Op de tijden dat de 2800 rijdt, is er geen 22000. De volgende treinen zijn in de dienstregeling opgenomen en rijden alle met VIRM-materieel:

Ochtendspits		Materieel	Avondspits		Materieel
2816	Ut 07:01 – Rtd 07:46	VIRM-IV	2863	Rtd 16:46 – Ut 17:25	VIRM-IV
2818	Ut 07:31 – Rtd 08:16	VIRM-IV	2865	Rtd 17:16 – Ut 17:55	VIRM-IV
2820	Ut 08:01 – Rtd 08:46	VIRM-IV	2854	Ut 16:31 – Rtd 17:16	VIRM-IV
2822	Ut 08:31 – Rtd 09:16	VIRM-IV	2858	Ut 17:31 – Rtd 18:16	VIRM-IV
2827	Rtd 07:46 – Ut 08:25	VIRM-IV	2860	Ut 18:01 – Rtd 18:46	VIRM-IV
2831	Rtd 08:46 – Ut 09:25	VIRM-IV			

De wijziging heeft een verandering van enkele andere treinen tot gevolg:

Trein			Materieel	
	Was	nieuw	was	nieuw
2016	Ut 07:02 – Gvc 07:45	Ut 07:04 – Gvc 07:46	VIRM-IV+VI	VIRM-VI
2018	Ut 07:32 – Gvc 08:15	Ut 07:34 – Gvc 08:16	3x VIRM-IV	2x VIRM-IV
2020	Ut 08:02 – Gvc 08:45	Ut 08:04 – Gvc 08:46	3x VIRM-IV	2x VIRM-IV
2022	Ut 08:32 – Gvc 09:15	Ut 08:34 – Gvc 09:16	VIRM-VI+IV	VIRM-IV+VI
2054	Ut 16:32 – Gvc 17:15	Ut 16:34 – Gvc 17:16	VIRM-VI+IV	VIRM-VI
2058	Ut 17:32 – Gvc 18:15	Ut 17:34 – Gvc 18:46	-	-
2060	Ut 18:02 – Gvc 18:45	Ut 18:04 – Gvc 18:46	VIRM-VI+IV	VIRM-VI
18854	Ut 16:29	Ut 16:28	-	-
18858	Ut 17:29	Ut 17:28	-	-

- Voor de acht ingekorte VIRM-stammen is nu een aparte omloop geformeerd. Daarbij is rekening gehouden met de afwijkende aantallen zitplaatsen van de stellen. In vrijwel alle gevallen vervangen ze een VIRM-VI. In 3624 vervangt een ingekorte VIRM-VI een 'gewoon' vierwagentstel.
- De aparte omloop voor de Plan V's 936 – 965 die op Zwolle – Emmen rijden, gaat ook (pas) per 06-02 van start.
- De omlopen van de mDDM- en DD-AR-stammen zijn elk met één dienst verminderd, om extra *Technische Controlebeurten* (TCB) mogelijk te maken. Mat '64 neemt beide diensten over, te beginnen met 5116 en 5120. In totaal zijn hiermee zes Plan V's gemeoid.
- De instroom van SGMm gaat voort: in de treinserie 9800 worden twee sets twee SGM-III-en vervangen door twee SGMm-en. Een derde compositie bestaande uit een SGM-twee- en een driewagentstel wordt ook vervangen door twee nieuwe Sprinters. Daarentegen maken in de series 9700 en 14000 twee SGMm-en plaats voor een 2800. Op de Hofpleinlijn wordt een enkele Sprintertwee in de serie 15500 aangevuld met een tweede stel.
- In de serie 3400 verandert een mDDm in een DD-AR en in de 3900 een combinatie van een mDDM en een DD-AR in twee mDDM-en.
- Een aantal treinen wordt vergroot. 5224 wordt versterkt met een tweede Plan V, 16021 met een derde. 10717 wordt voortaan met een ICM-vierwagentstel gereden in plaats van met een drietje. Het viertje van 10721 krijgt er een drietje bij.
- Bij het getrokken materieel wordt het aantal losse B's met tien verminderd. Het aantal BD- en BF-rijtuigen is van dien aard dat de omloop voor losse BD's/BF-en met tien is uitgebreid.
- Op zaterdag is voortaan weer ICK onderweg. Eén stam start in Den Haag als 2531 en rijdt 2536, 1949, 1958, 2571 en 2576, de ander snelt als 1926 van Venlo naar Den Haag en rijdt die dag nog 2539, 2544, 1957, 1966, 2579 en 2584. Die compositie rijdt 's zondags 1929, 1938, 2551, 2556, 1969 en 1978, terwijl de ander op zondag in de Binckhorst staat. In zijn plaats rijden drie BAB-jes en een BBD als 1933, 1942, 2555, 2560 en 1973.
- Hoewel deze wijziging eerst op 6 april zal ingaan, kan alvast vermeld worden dat de treinserie 5100 vanaf die datum twee minuten later (.29/.59) uit Den Haag Centraal zal vertrekken. De reden van deze wijziging is niet bekend.

Railion

6400

▪ NedTrain gaat de vijf 6400-en die in RB Tilburg met zware botsschade staan, de locs 6417, 6465, 6471, 6472 en 6475, herstellen. Alle staan ze een jaar of langer aan de kant. De 6417 behoort tot de twintig loccen die de LT1-beurt krijgen (6401-6420). Deze werd op 05-01 als eerste voor herstelling binnengenomen en krijgt direct de LT1-beurt.

Dienstuitvoering

- Railion Nederland vervoerde in 2005 29,2 miljoen ton goederen over het spoor. Het tonnage is ruim 6,5% gestegen ten opzichte van 2004 en is tevens het hoogste cijfer sinds 2000.
- Railion verzorgt de tractie voor de zogeheten *Bergland Express*-treinen van The Train Company (TTC). TTC leeft inmiddels in grote onmin met NSR, zodat de laatste geen bemoeienis met de TTC-wintersporttreinen wil hebben. Railion laat de treinen, die starten in Rotterdam, naar Roosendaal brengen door NMBS-loccs reeks 25.5, die daarmee voor het eerst sinds 1996 terugkeren in de internationale reizigersdienst. De treinen worden omgereden te Rotterdam Noord Goederen.
- Tussen Roosendaal en Rotterdam Noord Goederen worden sinds 11-12 de treinen 38030 en 38031 (vrijdags) en 38032 en 38033 (op zondag) ingepland. Internationaal staan de treinen 38031 en 38032 bekend onder de nummers 13227 en 13226. De Bergland Express reed voor het eerst op 30-12 en voorlopig ook voor het laatst, kennelijk vanwege de geringe vraag.
- De nieuwe dienstregeling, die op 12/12 in ging, bracht voor Railion Benelux een nieuwe transittrein. Deze wordt gereden met NMBS reeks 77 vanaf de DOW Chemicals vanuit Terneuzen via Gent, Roosendaal, Emmerich naar Wanne-Eickel waar de trein wordt overgenomen door een Duitse loc welke de trein richting Leipzig brengt.
- Op 16/12 reed de 6436, later afgewisseld door de 6454, een rondje Delfzijl met Nedtrain's meetrijtuig dat voorheen een buffetwagen was. RN liet het regionale bedrijfsleven zien wat voor voordelen de 'nieuwe' route naar Leer heeft.
- Op 15/12 kwam de 204 399 na een lang verblijf in Stendal weer terug in Nederland. De loc kwam tot Amersfoort in opzending mee achter de nieuwe VSRT loc 203-3 en werd dagen later pas via de Kijfhoek overgebracht naar Zeeuws-Vlaanderen, waar de loc pas de tweede week van januari aan kwam!
- Nog net voor kerst werden op 23/12 zestien Eaos'en gebracht met pakketten schroot in Dordrecht Zeehaven vanaf de Renault-fabriek te Noord Frankrijk (en wij maar denken dat ze daar auto's maken). De wagens werden gelost in vrachtwagens met onbekende bestemming. Normaal gaat dit vervoer naar HKS in de Westhaven.
- Eind december ontving Cabooter in Venlo de eerste wagens van een proefvervoer met planken hout. Het lossen leverde wat problemen op maar als de proef slaagt kan dit vervoer structureel worden.
- Vanaf 9/1 rijdt RN drie keer per week een shuttle naar Oostenrijk. De trein, onder de naam 'Flying Dutchman', vertrekt vanaf de ECT en doet onderweg nog het RSCw aan.

Syntus

Dienstuitvoering

▪ De ritten tussen Arnhem en Emmerich worden per 06-02 vast in de dienstregeling opgenomen:

31301	Ah 07:56 - Em 08:23	31302	09:11 - 09:42
31303	Ah 09:56 - Em 10:23	31304	11:11 - 11:42
31305	Ah 16:56 - Em 17:23	31306	18:11 - 18:42
31307	Ah 19:56 - Em 20:23	31308	21:11 - 21:42

Blijkens een bericht in de *De Gelderlander* verleent NS in Arnhem geen medewerking aan de kaartverkoop van de dienst naar Emmerich.

- In Emmerich kunnen reizigers wel een treinkaartje kopen naar Nederland.
- Op 13-12 deelde Syntus aan de reizigers op het traject Arnhem – Doetinchem een papier uit waarop het bedrijf excuses aanbod voor de vele vertragingen van de laatste weken. In het document meldde Syntus dat zij gedurende enige tijd de storingen heeft bijgehouden en vervolgens samen met Alstom maar vooral met ProRail een grondige analyse zou maken. Als goedmaker deelde Syntus in de week van 13-12 tevens gratis koffie uit aan de reizigers. Syntus beloofde wel op korte termijn de verstaanbaarheid van de omroep te verbeteren.
- Het is maar goed dat NS dit soort excuusbrieven niet uitdeelt: de reizigers zouden dagelijks een fors pakket papier ontvangen, waarschijnlijk inclusief noodzakelijke draagtas!
- De genoemde analyse leidde begin januari tot het besluit dat enkele vandaalgevoelige locaties beter beveiligd worden met hekken. Het oplossen van de problemen die ontstaan door de gebrekkige kwaliteit van de infrastructuur van ProRail, noemde Syntus-directeur Van Setten eufemistisch een "lange-termijnoplossing". Zo schijnen veel kabels aan vervanging toe te zijn. Kennelijk werkt de beveiliging ook niet feilloos door het gebruik van het verhoudingsgewijs lichte LINT-materieel en zijn (meer) assentellers nodig om dit probleem te verhelpen, maar ook hier is geduld vereist. Om de uitlopende stationnementen te bekorten, zet Syntus vanaf december meer DM '90-materieel in op de "slagader" Arnhem – Doetinchem – Winterswijk, omdat door het kleine aantal deuren van de LINT-en de reizigers niet snel genoeg kunnen in- en uitstappen. Een opmerkelijke maatregel, gezien het enthousiasme waarmee de afgelopen jaren het LINT-materieel, verreweg het oncomfortabelste materieel dat op Nederlandse rails te vinden is, is bejubeld.
- Door materieeltekort werden in de ochtendspits van 20-12 vier treinen tussen Almelo en Mariëberg opgeheven. Door Syntus werden bussen ingezet. Iets dergelijks was het geval in de avondspits van 23-12.
- Met ingang van 01-01 zijn de Syntus-trajecten Elst – Tiel en Hengelo – Zutphen gedeclasseerd. Voor deze verbindingen kunnen alleen nog tweede-klassekaartjes aangeschaft worden. Erger is dat bij de tariefberekening voor NS-kaartjes deze lijnen niet meer gebruikt worden voor het bepalen van de kortste reisroute. Alleen als reizigers een via-station invoeren, kunnen ze via de kortste weg reizen. Doen ze dat niet, reizen ze om en betalen ze een hogere prijs. De oude kaartautomaten zonder aanraak-scherm hebben geen mogelijkheid een via-station te kiezen. Reizigers die alleen bij een 'oude' automaat een kaartje kunnen

kopen, zien zich dus gedwongen een duurder kaartje te kopen. De meerkosten kunnen worden teruggevraagd bij de klantenservice van NS, maar de hele gang van zaken toont eens te meer aan dat de NS, nota bene een aandeelhouder van Syntus, de klant al lang uit het oog is verloren.

Arriva

Dienstuitvoering

- Op 12-12 ging de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Groningen en Friesland van start. NoordNed gaat sinds die datum officieel als Arriva door het leven. Directeur Hettinga van Arriva meldde bij de presentatie dat het bedrijf in 2006 10% meer reizigers wil vervoeren.
- Een aantal werknemers van Arriva dreigde vanaf 16-01 actie te gaan voeren om hun onvrede te uiten over de CAO. Zeventig werknemers van Arriva vielen, nadat ze waren overgestapt van NS naar NoordNed, nog vijf jaar onder de CAO van NSR. Nu ze na die periode betaald worden volgens de (soberdere) Arriva-overeenkomst, zijn ze niet tevreden met de compensatie van € 2.500,- die Arriva biedt. De machinisten en conducteurs eisen € 9.000,-.

Overige vervoerders

ACTS

- Op 1/1/2006 bezat ACTS de Elocen: 1251, 1252, 1254 & 1255. Diesellocs: 5811, 5812, 5814, 6003 (defect), 6004, 6005, 6701 (defect en staat voor onderdelenleverancier bij de STAR in Veendam), 6702, 6703, 6705; Class 66 513-9; G1206-en 506, 7101, 7102, 7103.
- Rond half december werd er weer Soja gereden vanuit Pernis naar Zwitserland. Loc 1251 bracht op 14/12 een trein naar Emmerich waar deze werd overgenomen door SBB loc 482 006.
- Barneveld was nog beloofd om een tweede keer graan te zien in 2005. Op 21, 22 & 23 december behandelde ACTS deze keer de graantrein. Loc 506 had de eer.
- Op 27/12 moest als verlate kerstsurprise een aantal containers worden herbeladen op de Linzshuttle. Dit gebeurde op het jaren niet in gebruik zijnde stamlijntje te Oss. Class 66 513-9 had de eer om met de betreffende wagens naar de plaatselijke VOS vestiging te rijden.
- Sinds 1/1 rijdt ACTS de Acht-shuttle die is overgenomen van R4C. De treinen rijden onder het nummerpaar 60274/60275 vanaf de Maasvlakte. De trein rijdt een paar uur vroeger dan voorheen maar ligt nog niet in een vast dienstregelingpad. Ook rijdt ACTS twee keer in de week een kolentrein vanaf bedrijf De Rietlanden in de Amsterdamse Westhaven naar Emmerich waar de trein door de SBB wordt overgenomen en naar Freiburg rijdt.
- Op 3/1 werd de 506 (tijdelijk) omgeruild met de Vossloh reserve G1206 die onder het nummer R4C1202 rijdt. Ook al rijdt de loc onder ACTS vlag, toch blijft deze het nummer R4C1202 houden. Dit komt omdat de loc onder dit nummer bij IVW bekend is.

ERS

- Op 1/1/2006 had ERS 13 Class 66's onder de nummers 6601-6613 en 2 G1206-en onder de nummers 1201 & 1202. Verder huurde men tijdelijk een G1206 onder nummer 1203 & van de Neusser Eischenbahn de G2000 NE9.
- Op 14/12 was loc 6607 even het spoor bijster op de locenlocatie van de Waalhaven. De loc was ontspoord met 1 draaistel en moest met een kraan herespoord worden. Eerder was een RN232 op hetzelfde wissel al eens ontspoord.
- Door de lage waterstand in Europa heeft ERS het maar druk met extra shuttle's. Zo kan het gebeuren dat er ook treinen rijden met niet-ERS wagens. Zo reed op 28/12 een extra Praag-shuttle met 37 wagens van de Hongaarse MAV.
- Sinds 1/1 rijdt ERS weer twee shuttle's zelf. Onder treinummers 42331 & 42330 rijdt men de trein naar Warschau. De Class 66 rijdt de trein tot aan Frankfurt a/d Oder waar de PKP de trein overneemt. De Class 66 helpt de PKP Eloc onder de Poolse draad na binnenkomst uit Polen wat een leuke combinatie moet opleveren. De tweede shuttle die ERS zelf rijdt is de Athus shuttle. ERS rijdt de loc alleen in de Rotterdamse haven. B-Cargo neemt de trein over op de Kijfhoek met een NMBS 25.5.
- Op 9/1 hield de 6604 het voor gezien ter hoogte van Houten met trein 42374. Uit Utrecht werd DDAR treinstam 7452 geregeld om de trein van de hoofd baan te slepen naar Utrecht Lunetten.
- De huur van de NE9 hield op en de loc ging naar de Neusser Eissenbahn terug op 6/1. Loc 1203 zou ook medio januari weer weg gaan bij ERS. Op 10/1 kwam van Vossloh een tijdelijke G2000 die onder het nummer ERS2001 z'n baantjes gaat trekken. De loc heeft fabrieksnummer 1001038 en is gebouwd in 2002. De loc heeft eerder dienst gedaan bij de Duitse vervoerders NOB, BCB en RBB. Tussen september en december 2003 reed deze loc ook bij ACTS met de vuiltreinen naar Bremen. De loc is inmiddels aangepast met ATB-L. Later komt ook nog een tijdelijke ERS2002. Dit wordt fabrieksnummer 1001326 die gebouwd is in 2003. Deze loc heeft eerder dienst gedaan bij de Duitse vervoerders LC, BCB, OHE en NIAG.

Rail4Chem

- Op 1/1/2006 had R4C Benelux de beschikking over: Class 66: PB01, PB02, PB05, PB17 & 66.020; G1206: 1201, 1203 & 1204; G2000: 2002, 2003 & 2004.
- Op 11/12 reed Rail4Chem een extra Veendamshuttle omdat ACTS zelf geen capaciteit had om de trein te rijden. De trein werd gereden met de 66.020. Dit was weer een bewijs voor de goede samenwerking tussen de vervoerders.
- R4C haalt overal soja vandaan. In december werd soja beladen bij ADM in de Europoort, in Vlaardingen en zelfs kwam men Soja ophalen bij Gorgill in de Amsterdamse Westhaven. De bestemming van deze treinen is Hongarije.
- Voor het graanvervoer heeft R4C Tsjechische Tds-en gehuurd. Deze worden ingezet naast de normale wagens.
- Nieuw is het vervoer van de DSM in Lutterade naar Frankrijk. R4C rijdt heen via Venlo en rijdt met een G1206 helemaal naar Lauterborg waar de trein wordt overgenomen door de SNCF. Terug komt de trein via Herzogenrath de grens over.
- Op 10/1 kreeg R4C een tijdelijke G2000. De loc komt in dienst onder nummer R4C2000 en blijft hier totdat de bestelde 2005 er is en heeft fabrieksnummer 1001035 uit 2001 die we eerder bij LC, DLC, MEG, NEG en Duisport Rail zagen optreden. Naast de 2005 heeft inmiddels R4C ook nog twee andere nieuwe G2000'en besteld die onder de nummers 2006 & 2007 in

dienst zullen komen.

- Sinds de tweede week van januari rijdt het Nafta verkeer vanaf de Botlek alleen nog op maandag, woensdag en vrijdag. Het tijdelijke vervoer blijft nog zeker tot eind januari.

RRF

- Op 1/1/2006 bezat RRF 5 locomotieven 600 onder de nummers: RRF1-RRF5. Te Feijenoord staat nog plukloc 662.
- Sinds 1/12 heeft RRF landelijke toelating gekregen van IVW voor het rijden van goederentreinen en ledig materieelritten. De ambitie is en blijft bij het rijden voor vervoerders op de havenspoorlijn. In december betrof RRF het voormalige Shortlines-kantoor op de Botlek.

HGK

- Rond half december ging HGK gasolietreinen rijden vanaf Europoint in de Amsterdamse Westhaven richting Zwitserland. En zo reed HGK 15 treinen in drie weken tijd. Aan de andere kant van het Westhaven emplacement reed HGK op 6/1 een proeftransport kolen van de OBA af in open Eaos wagons. Opvallend was dat de wagons ook HGK eigendom waren. Ook proef was de rit op 10/1 naar Koole in Pernis waar in ketelwagens plantaardige olie wordt geladen.
- In de Sloe is HGK ook nog steeds actief met treinen van Verbrugge met papierpulp en af en toe gaswagens van de Vopak richting noord Duitsland.

Volker Stevin Rail & Traffic

- Op 15-12 arriveerde de nieuwe VSRT V100 203-3 vanuit Stendal in Bentheim. De loc nam ook de bij Alstom in Stendal herstellende RN 204 399-0 mee naar ons land.

EETC

- Loc 1845 sleepte op 14-12 achttien rytuigen van Bentheim naar de Watergraafsmeer. Het betreft rytuigen van de Duitse firma Müller die door Euro Express Trein Charter in het inmiddels begonnen wintersportseizoen weer worden gebruikt. De rytuigen 51 80 05-80 055-3, 029-3, 054-6, 030-6, 036-3, 010-8, 027-2, 028-0, 034-8, 035-5, 03-80 013-4, 012-6, 011-8, 05-70 061-3, 04-40 052-0, 09-40 107-7 en 09-80 008-9 kwamen naar ons land.

ProRail

Infrastructuur

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 11-12 werden op spoor 1b in Nijmegen nieuwe stopplaatsborden in gebruik genomen voor treinen uit de richting Arnhem. Er zijn drie borden geplaatst die de stopplaats voor treinen met 10, 12 of 14 bakken aangeven. Tot 11-12 werd gewerkt met verplaatsbare blauwe lampen om de stopplaats van de trein aan te geven.
- Minister Peijs heeft 120 miljoen Euro beschikbaar gesteld om de kruising tussen de spoorlijn Utrecht – Arnhem en de Hoofdstraat bij station Driebergen-Zeist ongelijkvloers te maken. De toezegging is het resultaat van overleg tussen de minister en de Utrechtse provinciale bestuurders over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). De minister heeft het geld beschikbaar gesteld om een verdiepte ligging van de Hoofdstraat mogelijk te maken. De Provincie Utrecht, ProRail, de gemeenten Driebergen en Zeist en het BRU hadden liever de oplossing gekozen waarbij het spoor omhoog gebracht werd. Peijs wilde hiervoor geen (extra) geld beschikbaar stellen. Ook de vijftien miljoen Euro die de partners nodig denken te hebben voor de gewenste 'kwaliteitsimpuls' van de stationsomgeving van Driebergen-Zeist, zal de minister niet beschikbaar stellen. De regionale partners en ProRail hopen nu op andere manieren het benodigde extra geld bij elkaar te krijgen, bijvoorbeeld door het samensmelten van meerdere projecten langs het *Traject Oost*, de uitbouw van de lijn Utrecht – Arnhem.
- Als alles goed gaat, zal per 01-07 een tijdelijk stationsgebouw voor Arnhem in gebruik genomen worden. Het huidige station wordt vervolgens in drie jaar afgebroken en vervangen door een nieuw, groter complex. Het tijdelijke onderkomen komt te staan aan de Oude Stationsstraat, ter hoogte van de treindienstleidingspost van ProRail. In de plannen voor het nieuwe Arnhemse station moet deze Oude Stationsstraat de verbinding vormen tussen het station en de Arnhemse binnenstad. Om dat doel te bereiken, wordt het een intieme winkelstraat. Het tijdelijke station wordt ook als 'winkelstraat' opgezet.
- In verband met de (on-) beschikbaarheid van voldoende looppaden en verlichting, is het vanaf 21-12 tijdens duisternis tussen 17.30 en 08.30 niet meer toegestaan materieel op te stellen op enkele opstelsporen bij Den Haag Centraal. Het omrijden van materieel waarin de machinist binnendoor het treinstel of loc van de ene naar de andere cabine kan lopen, is nog wel toegestaan.
- In de week van 18-12 werd de uitbouw aan station Baarn waarin tot december 1996 de treindienstleider ondergebracht was, gesloopt.
- Een uitvloeisel van de nieuwe Spoorwegwet is dat de aloude term *Lastgeving* is vervangen door *Aanwijzing*. Aanwijzingen zijn er verschillende soorten: *AKI/AHOB/AOB* (in geval van een (mogelijk) defecte overweg), *Voorzichtig Rijden* (wanneer de snelheid van een trein verlaagd moet worden vanwege personen, dieren of ander gevaar langs de baan of wanneer de infrastructuur mogelijk een defect vertoont), *Snelheid Begrenzen* (in geval de infra defect is, de verantwoordelijke storingsdienst ter plaatse is geweest en een maximaal toelaatbare snelheid heeft afgegeven) en *Stoptonenend Sein* (wanneer een sein gepasseerd mag worden dat om wat voor reden dan ook niet uit de stand stop gebracht kan worden). Eind december bleek in de nieuwe *Aanwijzing AKI/AHOB/AOB* een fout geslopen te zijn. De tekst "stoppen indien de veiligheid van het verkeer dit *vordert*" – die ongewijzigd had kunnen blijven – was vervangen door "stoppen indien de veiligheid van het verkeer dit *bevordert*".

ADOB

- De extra veilig ADOB-overweg (Automatische Dubbele Overweg Bomen) in de Leyenseweg in Bilthoven is inmiddels vijf jaar in gebruik. Een ADOB sluit de overweg volledig af voor alle wegverkeer, waardoor wordt voorkomen dat weggebruikers tussen de gesloten bomen door over de overweg slalommen. Dit in tegenstelling tot een AHOB, waar de halve bomen trage weggebruikers de mogelijkheid bieden nog van de overweg af te komen, maar die in Nederland kennelijk risicovol gedrag in de hand werkt. Veel ongevallen op overwegen worden veroorzaakt door weggebruikers die nog om de halve bomen heen proberen

te glippen. De dubbele bomen van de ADOB mogen er niet toe leiden dat auto's of fietsers opgesloten raken op het spoor. De overweg kan daarom detecteren of zich nog obstakels tussen de gesloten bomen bevinden. Was dat in Bilthoven het geval, werd de machinist van een naderende trein door middel van een sein hierop geattendeerd. Dat bleek vaak onnodige snelremmingen tot gevolg te hebben. Bij de tweede ADOB-overweg, die in de Oud-Diemerlaan in Diemen is geplaatst, is de detectie gekoppeld aan de sturing van de 'uitrijdbomen'. Deze bomen zullen open blijven totdat een achtergebleven voertuig van de overweg verdwenen is. Is dat desondanks niet het geval, blijven de uitrijdbomen open en wordt de machinist niet door aparte signalen hierop opmerkelijk gemaakt. In dezen wijkt de nieuwe ADOB niet af van een AHOB. De nieuwe overweg komt op 22-01 in gebruik. De installatie aldaar is al sinds augustus 2004 aanwezig, maar toen werd de indienststelling afgeblazen omdat "het systeem niet was vrijgegeven".

Infraproblemen

- De nieuwe halte Arnhem Zuid bleek bij de opening nog niet te zijn voorzien van een verkenbord (een wit rechthoekig bord met een zwarte 'S' erop dat machinisten erop attendeert dat vanaf daar geremd moet gaan worden voor de op komst zijnde halte).
- Op de Kijfhoek werden op 17-12 om 15.50 uur twee verschillende rijwegen ingesteld naar hetzelfde spoor. Op de beeldschermen van de treindienstleiders kwamen beide veilig te staan, maar buiten bleek de situatie niet zo te zijn. Nader onderzoek bracht aan het licht dat het hier een bekende systeemfout betreft die geaccepteerd is omdat er geen onveilige situatie ontstaat. In Rotterdam vindt zo nu en dan een hierop gelijkende situatie plaats, als treinen vanuit de richting Schiedam over het meest linker spoor naar Rotterdam Centraal gestuurd worden en tegelijk naar dat spoor een trein Rotterdam – Schiedam (– Delft) wordt veilig gezet. De treinen komen dan, met stoptonende seinen ertussen, tegenover elkaar te staan. Hoewel de situatie an sich niet onveilig is, heeft hij enkele machinisten al behoorlijke schrik aangejaagd en ontstaat er behoorlijke vertraging omdat altijd een van beide treinen teruggezet moet worden.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Trein 621 botste in de late avond van 10-12 tussen Zevenbergen en Lage Zwaluwe op een auto. Bs 28-70 112 raakte bij de zware klap behoorlijk beschadigd; naar het schijnt werd het rijtuig met het voorste draaistel even van de rails gelicht. Ook de bovenleidingspanning viel kort weg. De overweg raakte eveneens beschadigd. De ongevallenploeg van RB Tilburg kwam ter plaatse en brandde enige onderdelen van de Bs af. Rond 04.00 uur 's morgens kon de loc de rijtuigen terugslepen naar Roosendaal. Omdat in het revisiebedrijf Haarlem reeds Bs 28-70 106 met botsschade stond en twee andere Bs-en defect waren, leidde het schadegeval tot een tekort aan stuurrijtuigen. In de week van 13-12 reed derhalve een Beneluxcompositie zonder stuurstandrijtuig, waarbij in de Watergraafsmeer en Brussel werd omgelopen. Deze situatie duurde circa een week.
- Op 12-12 ontspoorde kort na middernacht een rangeerdeel in de wasstraat te Lelystad Opstel.
- Sprinter 2971 botste op 13-12 tussen in Hoek van Holland met een vrachtwagen. De auto vormde een uitzonderlijk vervoer, beladen met houtspanten afkomstig Duitsland en bestemd voor een nieuwe Lidl-vestiging in Schotland. De wagen, die de overweg in de Haakweg en Slachthuisweg passeerde op weg naar de eerste boot naar Engeland, haalde een bocht niet. Terwijl de chauffeur aan het manouvreren was, naderde de SGMm als trein 4108. Een snelremming mocht niet meer baten. De begeleider van de vrachtauto raakte gewond. Tegen de middag sleepte de 2886 de SGMm naar Rotterdam. De volgende dag kwam het treinstel naar Haarlem, waar het, in het zicht van alle reizigers op station Haarlem – tot begin januari bleef staan.
- In de Amsterdamse Westhaven ter hoogte van de Coen-havenspooren ontspoorde op 15-12 een goederenwagen beladen met zonnebloempitten. Het rangeerdeel was over een geklemd wissel gereden.
- Die avond ontspoorde op een wissel te Rotterdam Waalhaven loc 6607 van ERS met drie assen en bracht behoorlijke schade toe aan een wissel. Een grote kraan moest de loc weer in het spoor zetten.
- In trein 2576 woedde ter hoogte van Breda op 16-12 een brandje in een toilet. In rijtuig 22-37 931 van stam 5366 ontstond schade, die in de Haagse Binckhorst werd hersteld.
- Trein 52019 botste op 16-12 tussen Barendrecht Vork en de Waalhaven met een auto.
- Eveneens op 17-12 botste loc 6457 op het terrein van Defensie in 't Harde met een losse wagen. Na ruim twee uur stond de wagen even na 10.00 uur op 18-12 weer in het spoor; de eerste van vijf militaire treinen die op 18-12 geplaatst moesten worden, werd in twee delen langs het ongeval gehaald.
- Op 17-12 botste de 474 tussen Coevorden en Nieuw-Amsterdam als trein 8051 met een auto. De bestuurster van de auto was in de veronderstelling dat zij haar voertuig op een oprit had geparkeerd. Er was een kraan voor nodig om het voertuig onder de Plan V vandaan te krijgen, waarna een hulpstel de 474 naar Zwolle sleepte.
- Nadat trein 960 op 17-12 tussen 's-Hertogenbosch en Hedel een fiets aanreed waarvan de ongedeerde berijder zich uit de voeten maakte, botste BDs 5207 als 963 bij Boxtel met een auto. De bestuurder van deze auto dacht de overweg al gepasseerd te zijn, sloeg af en reed vervolgens het spoor in. Opvallend was dat de BDs voorop liep in deze trein richting het zuiden. In de trein liepen ook de 5668, 5607 en de 5628. Het geheel werd geduwd door de 1745.
- Bij binnenkomst in Venlo botste Railion-loc 140 859-0 met trein 45726 op 20-12 met zustermachine 140 057-1. Terwijl de laatste nauwelijks zichtbare schade opliep, verloor de eerste beide buffers. Aan de infrastructuur ontstonden lichte beschadigingen.
- Trein 16266 botste op 25-12 tussen Mook en Nijmegen Heijendaal met een wild zwijn.
- In de kerstvakantie was er nogal wat vandalisme. Trein 3656 botste op 26-12 bij Oss West met een winkelwagentje. Nadat de trein weer was gaan rijden, raakten de 509 en de beschadigde 869 opnieuw defect tussen Oss en Ravenstein. Baldadige jeugd probeerde op 27-12 bij De Vink nog voor 6371 langs te rennen. De kordate machinist vatte één van de raddraaiers in de kraag en droeg hem over aan de politie. 's Morgens was de gehele fietsenstalling van Geleen-Lutterade al overhoop gehaald. Een aantal fietsen was door vandalen op de rails gelegd. Andere vernielzuchtigen legden bij Zoeterwoude een blok beton voor 8875. De 865 en 910 raakten daarbij beschadigd en keerden in eerste instantie naar Leiden terug. Op 28-12 kwamen beide stellen, waarvan de 865 behoorlijk beschadigd was geraakt, naar het onderhoudsbedrijf Zwolle. Op 28-12 botsten de 2005 en 2008 als trein 13360 tussen Zoetermeer Voorweg en Leid-schendam met een in het spoor gelegd stuk hout.
- VIRM 8670 botste die dag als 3070 tussen Wolfheze en Oosterbeek met een wild zwijn. Het beest overleefde de klap maar

raakte zwaar gewond.

- Een (ander) probleem dat NSR maar niet onder de knie schijnt te kunnen krijgen, is het los- dan wel defect raken van stroomafnemers van VIRM-materieel. Op 03-01 was het opnieuw raak, toen de 8721 als trein 3017 tussen Driebergen en De Haar enkele honderden meters bovenleiding naar beneden trok. Een langdurige stremming was het gevolg. Het treinstel werd door een 6400 van Railion naar Arnhem gesleept. Op 12-01 beschadigden de stammen 8642 en 9504 als 2639 bij Voorschoten de bovenleiding, maar dat leidde toen tot een relatief kleine stremming. Een dag later veroorzaakten de 8939 en 9525 als trein 2424 tussen Leiden en Nieuw-Vennep én in de Schipholtunnel bovenleidingbreuken. De 918 (trein 3332) en 1191 (trein 607) raakten in de bovenleiding verstrikt, waarbij de machinist van 3332 aan zijn gezicht gewond raakte. De stremming duurde tot aan het einde van de reizigersdienst op 13-01.
- DH-treinstel 3226 strandde op 02-01 als trein 30270 bij Zwaagwesteinde met olie lekkage. De brandweer kwam ter plaatse. De trein werd gecombineerd met de achteropkomende 30272.
- Op 07-01 ging het materieel van 79819 onbedoeld aan de rol langs het reinigingsperron bij OB Leidschendam, passeerde een stoptonend sein en reed een wissel open.
- Op 09-01 ontspoorde een wagen van een chloortrein op het terrein van Akzo Nobel bij Delfzijl. De trein reed stapvoets toen de wagen derailleerde.
- Trein 47778 haalde op 10-01 tussen Helmond en Deurne de bovenleiding naar beneden. Deze was verstrikt geraakt rond de as van een goederenwagen van de voorgaande trein 47792 en kwam gedeeltelijk terecht op het perron van Helmond Brouwhuis. De laatste vier wagens van 47792 werden in Boxtel afgekoppeld en naar Liempde overgebracht voor onderzoek, nadat gebleken was dat waarschijnlijk deze trein de veroorzaker van de problemen was.
- Op het opstelsterrein van Rotterdam C botsten op 11-01 de 4073 en 9434 met elkaar. De 4073 had die middag een Sprintertwee vervangen in de SpitsPendels Rotterdam – Vlaardingen. Beide stellen kwamen na onderzoek door de schade-expert weer in dienst.
- Vanwege de (te) grote vertraging werd trein 13727, bestaande uit de Sprinters 2026 en 2030, op 12-01 te Zoetermeer Centrum West gekeerd. Zoals in dat soort gevallen gebruikelijk, werd het materieel omgereden via het kopspoor aldaar. Dat ging echter niet goed: de 2026 kraakte het juk en liep met een draaistel uit het spoor. Hersporing nam verscheidene uren in beslag. De Sprinter kwam naar OB Leidschendam.
- Diezelfde dag leidde een vaste rem tot rookontwikkeling onder DDM-1-'stam' 6813, die de dag tevoren was afgeleverd door RB Haarlem na LTO (!).

Kort nieuws

- Op 14-12 namen Provinciale Staten van Zuid-Holland een motie van de *Lijst Pim Fortuyn* en GroenLinks aan. Met ingang van 2007 kunnen reizigers kosteloos de fiets meenemen in de trein tussen Geldermalsen en Dordrecht en in de tram tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. De provincie Zuid-Holland neemt eind 2006 de concessie over van de *Merwede-Lingelijn* – niet alleen de provincie Gelderland leidt aan grootheidswaanzin – en de Rijn-Gouwelijn van het Rijk over. Binnenkort worden de contractvoorwaarden gemaakt voor deze treindiensten. Het meenemen van rijwielen en de verbetering van fietsenstallingen op de stations zijn voorwaarden die door alle fracties van Provinciale Staten werden uitgesproken.
- De soap rond de IJzeren Rijn heeft in december alleen in België een vervolg gehad. De Belgische overheid heeft besloten de lijn niet te verleggen ondanks protesten uit de gemeenten Neerpelt en Overpelt.
- Is er nog toekomst voor het raccordement in Hoogeveen? Als het aan de gemeenteraad ligt wel. Zij willen graag een overlaadstation inrichten op industrieterrein De Wieken.
- Een expertisebureau moet er aan te pas komen om te kijken of schade aan een huis aan de Wachtpostdijk in Goor schade heeft geleden door het rijden van goederentreinen op het spoor Zutphen – Hengelo. Wanneer de schade, gebarsten ruit en schade aan het dak, aan de goederentrein te wijten is wordt deze claim gelegd bij ProRail. Bewoners van Goor zijn sterk tegen enig goederenvervoer over deze lijn.
- Staatssecretaris Van Geel van VROM gedooft de autotreinen van en naar de terminal van Cobelfret in de Sloehaven. De staatssecretaris dreigde ProRail met dwangsommen van 10.000 euro per overschrijding van de geluidsnorm, met een maximum van 2,5 miljoen euro! Na gesprekken met alle partijen moet ProRail aangeven waarom voorlopig nog geen oplossingen geboden kunnen worden voor de geluidsoverlast. Sinds 2003 heeft het goederenvervoer per spoor op de Zeeuwse lijn een groei gemaakt van 45 procent.
- Medio januari werd bekend dat het Ministerie van V&W ProRail heeft opgedragen 70 miljoen euro te bezuinigen. De infra-beheerder denkt dit te kunnen doen door medewerkers via natuurlijk verloop te laten afvloeien.

Gebruiksvergoeding

- In de tweede helft van december organiseerde het ministerie van Verkeer en Waterstaat een bijeenkomst met de railgoederenvervoerders en een aantal grote verladere. Er werd gediscussieerd over de overgangsregeling voor de door vervoerders en hun klanten heftig bekritiseerde gebruiksvergoeding voor het gebruik van de infrastructuur. De railvervoerders en de verladere Zo zijn er vraagtekens geplaatst bij de tariefhoogte, de bedrijfseconomische consequenties en het berekende volumeverlies. Vooral de zogenaamde motie-Hofstra, die een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute veronderstelt, beperkt volgens de deelnemers aan het symposium de mogelijkheden voor een verdere korting op de gebruiksvergoeding op het 'gemengde net'. Verladere en vervoerders zijn bovendien van mening dat ProRail een efficiëncyslag in het infrabeheer moet (kunnen) maken. Indien de tarieven ongewijzigd blijven, ontstaan volgens de spoorwegbedrijven in 2006 en 2007, ondanks een overgangsregeling van enkele jaren, problemen, die er uiteindelijk toe kunnen leiden dat andere vervoerswijzen, buitenlandse havens of andere transportroutes de voorkeur genieten. Uitkomst van de bijeenkomst is de afspraak dat de sector zelf met constructieve voorstellen zal komen die "een betere onderbouwing kunnen geven van de verdeling van de gebruiksafhankelijke kosten". ProRail en de overheid zullen vervolgens de voorstellen gebruiken bij het definitief vaststellen van de overgangsregeling.

Betuweroute

- ProRail verwacht dat de ingebruikname van de Betuweroute in 2007 leidt tot meer rangeerwerkzaamheden. Treinen die vanaf de nieuwe lijn komen en hun eindbestemming in Twente hebben, moeten in Deventer kopmaken. Het bedrijf is – voor de

tweede maal binnen een paar jaar – in overleg getreden met de gemeente Deventer over de aanleg van een extra spoor.

HSL-Zuid/HSA

- Het universele meetrijtuig UFM120 maakte op 12-12 een proefrit met 120 km/h over het zuidelijke deel van de HSL-Zuid. De rit verliep succesvol.
- Op 18-12 kwam een eerste reizigerstrein op de HSL-Zuid: een trein bestaande uit tien rijtuigen, een SSN-stoomloc en een dieselloc, kwam vanuit Rotterdam naar Breda en ging bij Breda Aansluiting het nieuw tracé op.
- Half december werd bekend dat een groep arbiters gaat bemiddelen in het conflict tussen HSA en minister Peijs over de extra kosten die gemoeid zijn met de inzet van ander materieel op de HSL-Zuid.
- Ter zelfder tijd verschenen in de landelijke pers berichten over de 'dramatische' start die de HSL-Zuid zal maken. Volgens BN/De Stem, die inzage had gekregen in de plannen van HSA, zal in juli 2007 gestart worden met een twee-uursdienst Amsterdam – Breda. In september zal ééns per twee uur worden gereden tussen Amsterdam en Brussel. Twee maanden later wordt de dienst naar Breda verdicht tot een uurdienst en in december 2007 kunnen de eerste met ERTMS uitgeruste Thalys-treinstellen via de HSL-Zuid naar Parijs rijden. In het voorjaar van 2008 moet het bij AnsaldoBreda bestelde HSL-materieel geleverd worden en kunnen de overige diensten worden opgestart. Door de inzet van 'opgevoerde lease locomotieven' die niet sneller kunnen rijden dan 160 km/h en ICR-rijtuigen valt de rijtijdwinst ten opzichte van de Oude en Schiphollijn met tien minuten op z'n zachtst gezegd bescheiden uit.
- Als het gaat om de reden van de vertraging, draait HSA nog immer hetzelfde verhaal af over de te laat beschikbaar gekomen specificaties voor ERTMS. Het bedrijf kan het niet nalaten nog even naar een ander te wijzen: in het buitenland zouden dit soort megaprojecten ook niet zonder problemen in gebruik genomen zijn. HSA, dat zich steeds meer als een kat in het nauw lijkt te gedragen, noemt in dit verband de Kanaaltunnel en hogesnelheidstrajecten in Spanje. Ze vergeet echter dat de huidige situatie uniek is: een treinexploitant die gaat rijden op infrastructuur die tijdig gereed is, weet het voor elkaar te krijgen een Europese aanbesteding bij Europa's minst betrouwbare trein- en tramleverancier terecht te laten komen, wacht lijdzaam af tot het ministerie met de specificaties voor ERTMS over de brug komt en durft vervolgens met droge ogen te beweren dat alleen door het laat beschikbaar komen van deze specificaties het materieel niet tijdig geleverd kan worden. Vervolgens vecht het bedrijf haar meningsverschil met de overheid op straat uit, ten overstaan van de reiziger, die, hoe de zaken ook gaan lopen, in 2007 met de gebakken peren zit. In dit verband is interessant te weten hoe de dienstregeling 2007 vormgegeven zal worden: zo lang de HSL-Zuid niet volledig operationeel is, kan de treindienst over de Oude Lijn niet substantieel uitgedund worden, een van de redenen dat de dienstregeling in 2007 drastisch gaat veranderen.
- Blijkens een bericht in *NRC Handelsblad* denkt AnsaldoBreda dat het wel eens tot 2009 kan duren eer het eerste materieel voor de HSL-Zuid wordt geleverd. Volgens de treinenbouwer zou nog gewacht worden op beslissingen die de EU moet nemen over het ERTMS-systeem. Tevens zou vertraging worden opgelopen door de verschillende eisen die Nederland, België en de EU stellen als het gaat om – bijvoorbeeld – de plaats van de frontseinen. In dit verband is het interessant te onderzoeken waarom allerhande goederenvervoerders hun nieuwe locs wel snel toegelaten krijgen in meerdere landen.
- In een ander medium, de decemberuitgave van *Today's Railways* werd melding gemaakt van het feit dat Eurostar de verhuur van korte Eurostar-treinstellen voor de diensten ten noorden van Londen, (North of London-treinstellen met veertien in plaats van twintig bakken) aan de vervoerder GNER per direct heeft beëindigd. De stellen kunnen vervolgens geschikt gemaakt worden voor een mogelijke inzet op de HSL-Zuid, door de inbouw van installatie voor 1.500 volt en ERTMS. Eurostar zou in de toekomst met deze stellen ook gemakkelijk een directe verbinding Amsterdam – Londen kunnen instellen.
- Alsof er niets belangrijkers te melden was, maakte NS op 16-12 bekend dat kunstenaar John Kömerling is verkozen tot ontwerper van de 'meeting points' op de stations langs de HSL-Zuid. Atelier HSL, NS en ProRail hadden de ontwerpwedstrijd uitgeschreven, waaraan vijf kunstenaars hadden meegedaan. Het ontwerp van Kömerling, een kronkelig, naar een huisje leidend weggetje voorstellende sculptuur, werd unaniem gekozen door de jury.
- Op 23-12 meldde HSA dat het bedrijf die dag een contract met Angel Trains had gesloten voor de huur van twaalf *Traxx*-locomotieven F140 MS van Bombardier. Het gaat om locs van het type dat is afgeleid van de Baureihe 185. Hoewel de typeaanduiding F140 een maximumsnelheid van 140 km/h aangeeft, gaat HSA er vanuit dat de locs 160 km/h kunnen rijden. Angel Trains had reeds een bestelling bij Bombardier geplaatst voor meersysteemlocomotieven van het *Traxx*-type. Deze locs waren aanvankelijk alleen bestemd voor de Betuweroute. In totaal heeft Angel Trains nu 25 locs in bestelling, waarvan er dus twaalf op de HSL-Zuid zullen rijden. Angel heeft locs besteld die ingezet kunnen worden in Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië en exemplaren die hiernaast ook in België kunnen rijden. De Angel Trains-trekrachten en de ICR-rijtuigen die van NSR gehuurd worden, zullen minimaal twee jaar bij HSA blijven. HSA zoekt in het buitenland naar meer rijtuigen, kennelijk omdat NSR niet meer dan circa 50 ICR kan missen.
- Om ruimte te maken voor de bouw van de HSA-werkplaats in de Watergraafsmeer, moesten de niet-geëlektrificeerde sporen aldaar ontruimd worden. Nadat in november al de tien Avmz-rijtuigen vertrokken naar de Bokkeduinen en op 15-12 het materieel van de STIBANS naar Blerick (zie bij mat '64), was het op 11-01 de beurt aan de twee 1100-en van de SGB, de 1136 en 1145. De 1732 sleepte het duo naar Goes en bracht en passant twee ICR-BKD's van de Watergraafsmeer naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Op 21-12 bracht de 1621 Taurus loc EX 64 U2-042 over van Emmerich naar de Kijfhoek. Een onbekende 6400 sleepte de loc van Siemens Dispolok naar de aansluiting met de HSL-Zuid in Breda. De Taurus heeft op de HSL op eigen kracht proef gereden

GSM-R

- De inbouw van GSM-R (blz. 352) ging vanaf 10-11 weer verder. Tot eind december werden nog tien treinstellen Mat '64 omgebouwd, evenals enkele vertegenwoordigers van andere materiële typen. Dit jaar worden de overige cabines omgebouwd. Zoals de planning er thans voorstaat, wordt GSM-R per 01-09 operationeel.

Wist u dat...

- ACTS geen loc 6601 bezit?

- de botsing tussen een loc met het nummer 6601 en een juk op de Maasvlakte op 17-11 (blz. 353) wel degelijk plaatsvond?
- het een ERS-loc betrof?
- Blokkendoosmotorrijtuig Jaap op 18-12 vanuit Haarlem een retourrit naar Dordrecht maakte?
- NS op 17- en 18-12 naar Deventer extra lange treinen liet rijden vanwege het Dickens-festival?
- dezelfde lezer die de inzet van een VIRM in 636 op 17-12 voor ons noteerde, op 10-12 zag dat de treinen 870 en 983 (te klein) gereden werden met de 5206, 5665, 5121, 5739 en 5634.
- in enkele CTA-bakken op diverse stations nog een paletje aanwezig is voor de IC+-trein, die tussen 1995 en 1998 reed?
- op 01-01 de treinen van Maassluis West naar Hoek van Holland een aanwijzing kregen de stroomafnemer even te laten zakken vanwege een in de bovenleiding verstrikt geraakte zeemeeuw?
- loc 1772 van 28-12 tot 09-01 getooid was met een fraai gemeentewapen van *Groterdam*, een grote miniatuurstad?
- de doop van de loc (in schaal 1:1) plaatsvond op een van 's lands fraaiste stations?
- de 3414 op 04-01 met brandstofgebrek te maken dreigde te krijgen en in Zwolle van trein 7966 moest worden afgehaald?
- de kerende 7963 daardoor nog maar één stel had?
- op 06-01 de reizigers uit de als 28317 naar het Spoorwegmuseum gereedstaande Plan T 513 werden 'geëvacueerd' omdat er rook onder de trein vandaan kwam?
- na vijf minuten bleek dat de rook afkomstig was van de naast de 513 geparkeerde UST-02 (die zijn uitlaten aan de onderzijde heeft)?
- het Spoorwegmuseum is uitgeroepen uit beste Nederlandse attractie van 2005?
-

SPOORWEGMUSEUM

Het nummer van de bagagewagen die het NSM enige tijd geleden uit Roemenië verwierf, is inmiddels bekend.

Doordat de wagen alweer enige tijd buiten staat, is dankzij de roestvorming op de metalen bekleding het nummer D 4088 zichtbaar geworden. Meer dan 60 jaar na de verdwijning is er over het lot van dit nog altijd als vermist te boek staande rijtuig dus meer bekend: het is na tientallen jaren opgenomen in de collectie van het Nederlands Spoorwegmuseum...

309.940 bezoekers in eerste half jaar na de opening

Het Spoorwegmuseum in Utrecht heeft sinds de opening van het nieuwe museum op 4 juni 2005 al 309.940 bezoekers mogen verwelkomen. Dat is vier keer zoveel als het museum in de oude situatie trok in eenzelfde periode. Het oude museum telde gemiddeld 150.000 bezoekers per jaar. Hiermee bereikte het Spoorwegmuseum al het grootste aantal bezoekers van musea in de provincie Utrecht.

Met name in de zomervakantie, de herfst- en de kerstvakantie van 2005 is het museum ongekend goed bezocht. Het Spoorwegmuseum wijdt het succes aan de totale metamorfose die het als geheel ondergaan heeft en de nieuwe aanpak van evenementen. Het nieuwe museum zoekt een middenweg tussen educatie en entertainment wat zichtbaar meer bezoekers aantrekt.

Verwachting eerste openingsjaar

Het museum verwacht in het eerste openingsjaar (4 juni 2005 - 4 juni 2006) in totaal 400.000 bezoekers te trekken met oude én nieuwe evenementen, een familietoonstelling en een nieuwe theatervoorstelling.

18 februari 2006: Kindermuseumnacht *nieuw!*

11 en 12 maart 2006: Modelbouwweekend

8 & 9 april: Museumweekend

23 april 2006: Old timer Lanciadag *nieuw!*

8 mei 2006: opnamen Tussen Kunst en Kitsch *nieuw!*

10 en 11 juni 2006: Märklindag *nieuw!*

Zomervakantie: tentoonstelling Tractie, een energieke familietoonstelling *nieuw!*

18 t/m 20 augustus 2006: Pasar Perron, Indonesisch evenement

Levenslopen

Op 30 oktober 1962 werd **ELD2 389** in dienst gesteld. Het treinstel deed een kleine 33 jaar dienst zonder andere bezoeken aan de hoofdwerkplaats dan voor revisie. De eerste vond plaats van 7-6 tot 27-6-1967. Daarvoor al was de 389 bij Werkspoor geweest voor inbouw van ATB (27-4 / 13-5-1965) en voor de bekende modernisering in het kader van *Spoorslag 70* was hij daar weer van 18-4 tot 7-5-1969. In januari dat jaar was het stel al voorzien van de ontsierende blauwe reclamebanen op de groene wanden en van de nieuwe NS-logo's; in mei 1971 veranderde het uiterlijk door de komst van derde frontseinlampen op de neuzen. Van 15-8 tot 4-10-1972 was de 389 in de wph Haarlem voor een uitgebreide kleine revisie (H2+), om 7 jaar later terug te keren voor de grote revisie (H3), die plaats vond tussen 4-7 en 28-9-1979. De 389 werd daarbij geel geschilderd, als laatste van zijn serie (371-393). Weer duurde het 7 jaar voor het stel weer in Haarlem kwam voor revisie: van 16-11-1986 tot 29-1-1987 verbleef het in de wph. Na een kleine 7 jaar verbleef de 389 enkele weken in de (hulp-)werkplaats Roosendaal, waar het een opknappbeurt onderging voor nog enkele jaren dienst. Zoals van dit probleemloze treinstel te verwachten, deed het dienst tot de laatste dag waarop mat '54 ingezet werd: op 12-1-1996 reed het met de 392 in vervangende diensten voor plan V en liep uit in Amersfoort, om op 13-1 naar de Watergraafsmeer gebracht te worden. Op 24-1 gingen de 389 + 392 + 763 nog op eigen kracht naar Zwolle Rangeerstation, waar de te slopen stellen verzameld werden. De speciale *sleeppstellen* 381 + 765 sleepten de 389 op 27-6-1996 naar Amsterdam Westhaven, waar hij bij sloperij Hollandia werd geplaatst.

Op 17 augustus 1959 werd **ELD4 761** in dienst gesteld als eerste van de tweede generatie *hondekopstellen* mat '54, van buiten gekenmerkt door hun ramen met driedelige bovenraampjes in plaats van een draairaam en van binnen door isolatie met glaswol in plaats van asbest, hetgeen voor hun bestaan op het laatst van cruciale betekenis zou blijken te zijn. De 761 was van 1 tot 5-2-1960 bij Werkspoor terug voor enkele wijzigingen en van 23-10 tot 2-11-1961 en van 10 tot 30-6-1964 in de wph Haarlem voor kilometerrevisie. Bij de laatste kreeg het stel tevens nieuw linoleum op de vloeren. Al in maart 1965 kreeg de 761 ATB ingebouwd bij Werkspoor (16 / 31-3), waarna het stel tijdelijk de lijnwerkplaats Amsterdam Zaanstraat kreeg in plaats van Leids-

chendam, hetgeen ongetwijfeld te maken had met het ATB-proefbaanvak Amsterdam Muiderpoort – Amersfoort. Van 8 tot 10-09 was het stel nog even bij Werkspoor terug voor enkele wijzigingen. Tussen 3-4 en 9-6-1967 onderging de 761 al een H3-revisie in Haarlem, om aansluitend van 12 tot 16-6-1967 in de wph Tilburg weer een wijziging in de ATB-installatie te ondergaan. In januari 1968 kreeg de 761 een inmiddels standaard ATB-kast van ASI/NSEM. In januari 1969 verschenen de NS-logo's op het stel, dat vervolgens van 17-4 tot 6-5-1969 in Haarlem de Spoorslag 70-modernisering onderging en daarbij van blauwe reclamebanen werd voorzien. Tussen 3 en 7-3-1970 moesten de modernisering voltooid worden. Tussen 28-1 en 7-3-1972 onderging de 761 een gewone H2-revisie en bleef daarbij groen (omdat het in 1967 nog geschilderd was). Bij de daarop volgende grote revisie in 1977 werd de 761 deel van de tweede serie verbouwingen van hondekopvieren tot "coachstel", met de bijbehorende beschikking geel met donkerblauwe band. In tegenstelling tot de eerste reeks (781-791) werd in deze tweede reeks stellen de helft van de bagageafdeling van de BDK verbouwd tot reizigersafdeling met juist weer gewone banken i.p.v. zetels in coach-opstelling ("grote coach") en bleven de banken in de eerste klasse gehandhaafd. De 761 ging op 9-6-1977 in Haarlem "naar binnen" en kwam er op 19-10-1977 als 1761 weer uit. Van 30-8 tot 3-11-1982 was de 1761 in Haarlem voor het herstel van schade: beide koppen hadden schade opgelopen toen het stel op 2-7 op de Binckhorst gesandwiched was tussen de 1787 en ICR 20-70 823. Op 12-11-1983 liep het stel weer binnen, nadat de koppeling tussen de BDK en A gebroken was. Herstel werd gecombineerd met revisie, waarna de 1761 op 10-2-1984 weer in dienst kwam. Van 5-7-1991 tot 20-1-1992 was de 1761 in Haarlem voor een gewone H2-revisie, die zo lang duurde omdat destijds in Haarlem buitengewoon secuur werd omgegaan met asbestisolatie. Hoewel met glaswol geïsoleerd, bezaten ook de hondekoppen (en plan T, U en V) nog isolatiemateriaal bij elektrische installaties en draaistellen van asbesthoudende stoffen. Het stel kwam weer als 761 op de baan, omdat besloten was het onderscheid tussen de coachstellen en de gewone hondekoppen niet meer te maken. Op 12-1-1996 reed het stel een van de laatste geplande treinen met hondekopmaterieel: 18164 Leeuwarden – Zwolle, voorzien van "tranen" onder de cabineramen. Op 14-1 belandde de 761 op de Watergraafsmeer, waar bijna alle rijvaardige stellen werden verzameld; op 22-1 ging hij met de 384 samen naar Zwolle R en op 11-7-1996 werd de 761 door de 381 + 765 naar Amsterdam Westhaven gesleept, bestemd voor sloperij Hollandia.

ELD4 781 kwam op 27-5-1961 op de baan en onderging in mei 1964 zijn eerste revisie. Tussen 6 en 21-2-1967 werd bij Werkspoor ATB ingebouwd en in december 1967 volgde de tweede revisie in de wph Haarlem; de precieze data van de revisies zijn niet bekend. Van 5 tot 10 maart 1969 was de 781 in Haarlem voor herstel van slechte vloergedeelten en het leggen van linoleum in het hele stel. Datzelfde jaar vond ook de modernisering plaats, van 23-10 tot 7-11. In 1972 werd de 781 als derde van zijn serie bij grote revisie verbouwd tot *coachstel*, toen nog geel met een donkerblauwe baan alleen om de ramen en grijze deuren. De 781 was de eerste die geen intercitysymbool op de neuzen kreeg. Van 31-8 tot 19-10-1977 was het stel in Haarlem in voor het wisselen van de bekleding van de zetels, zoals bij alle "kleine coachen" moest gebeuren. Omdat toen de revisie van de tweede serie hondekop-coachstellen gaande was en deze herkenbaar werden gemaakt door een "1" voor hun nummer te plaatsen, kreeg ook de eerste serie een duizendtal erbij. De 1781 werd in de nacht van 20 op 21-4-1980 getroffen door een zware brand: de A brandde volledig uit, de B en Bk gedeeltelijk en de BDK liep rookschade op. Op 23-4 arriveerde het geblakerde stel in Haarlem, die het op 27-5 weg stuurde naar de Watergraafsmeer. Hier bleef het – onafgedekt - een half jaar staan, maar op 20-11 werd het dan toch in Haarlem binnengenomen, leeg gehaald en opnieuw opgebouwd zoals dat bij een gewone H3 gebeurt. Het stel werd als "kleine coach" herbouwd, maar kreeg wel de nieuwe beschikking met gele deuren en een doorgetrokken blauwe baan over de volle lengte. Toch bleef de 1781 vanaf dat moment altijd herkenbaar: bij het herstel waren alle ramen vervangen door exemplaren met tweedelig bovenraam, die dankzij dit tijdschrift twee decennia lang als "Sprinterramen" zijn aangeduid. De 1781 kreeg nog een revisie van 11-1 tot 17-4-1987 in Haarlem en vervolgens een uitgebreide opknapbeurt bij Conrail in Roosendaal van 28-8 tot 19-11-1991, waarbij het zijn nummer 781 terugkreeg. Rond Kerstmis 1995 belandde het stel in Onnen en werd daar terzijde gesteld, vooruit lopend op de terzijdestelling van de laatste stellen mat '54 per 13-1-1996. Na die datum begon het verzamelen van de stellen in Zwolle Rangeer: de 781 + 785 werden op 18/1 door de combinatie 774 + 766 versleept, waarbij overigens de koppeling tussen de laatste twee brak bij Meppel en de 781+785 het laatste stuk achter een loc moesten afleggen. Op 25-7-1996 werd de 781 door de 381 + 765 naar Amsterdam Westhaven gesleept en dezelfde dag bij Hollandia geplaatst.

Modelspoornieuws

Nu we het toch over Hondekoppen hebben: rond augustus/september 2006 verschijnt bij PIKO de NS Hondekop ELD2 mat 54. Het wordt een model van een tweetje uit de serie Plan F in de kleur groen met gele snor. Het treinstelnummer wordt 343. (*De 343 was overigens een Plan G, red*). De verlichting wisselt met de rijrichting en de verkoopprijs in de winkels van de analoge gelijkstroomversie zal rond de 140 euro liggen. De wisselstroomversie met digitale decoder is ca. 165 euro. De kwaliteit wordt vergelijkbaar met het pas uitgebrachte ICE-3 treinstel van PIKO. De schaal is exact 1:87, ook in de lengte. <http://www.scaletrading.nl/>

BOEKEN

Bij *uitgeverij De Alk* (www.alk.nl) verscheen weer de nieuwe editie van het jaarboek "Spoorwegen 2006". Het boek (van een boekje kun je nauwelijks meer spreken) is dikker geworden dan ooit: 464 pagina's boordevol informatie over de spoorwegen in Europa (incl. Nederland). Bij Spoorwegen 2002 werd al overgestapt op een iets groter formaat van het boek; wat betreft Spoorwegen 2007 mag – wat uw recensent betreft – overgestapt worden op A4-formaat om zo de (dan grotere) foto's nog beter tot hun recht te laten komen en hoeft de tekst van de inleiding niet meer op klein-formaat lettertype te worden weergegeven. Per land wordt uitvoerig en tot in detail ingegaan op de laatste algemene ontwikkelingen, de infrastructuur, de reizigersdienst, het goederenvervoer, het rollend materieel. Verder aandacht voor de particuliere vervoerders, leasemaatschappijen, incidenten, concessies / aanbestedingen, enz. Wat bij het bekijken van de foto's opvalt is dat elke vervoerder zo zijn eigen kleurenschema op het tractiematerieel aanbrengt: geslaagde combinaties tot zeer afzichtelijke maken het boek tot een kleurrijk geheel. Een enorme hoeveelheid aan lees- en kijkvoer voor € 19,90. ISBN 90 6013455 9.

IAN ALLAN **Steam on Canvas** (Philip Hawkins). Hier een groot-formaat album van Hawkins waarin hij een selectie van zijn spoorwegschilderijen presenteert: stoom, diesel, meest uit de BR-tijd maar ook van heden. Hij is lid van het gilde van spoorwegschilders, een fenomeen dat wij hier (door gebrek aan schilders) niet kennen. Hawkins is één van de meest productieve en meest geslaagde. Het boek bevat een stukje werkgeschiedenis met onder andere wat zwart/wit foto's en dan verder de gereproduceerde schilderijen met elk een blad van schetsen. Zo'n 44 schilderijen zijn opgenomen, waarvan het merendeel de stoomtractie van BR en voorgangers beslaat. Er is een aantal echte toppers bij, niet in de laatste plaats door de perfecte reproductie. Opvallend is – hoe kan het ook anders – dat bij de enkele “moderne” schilderijen door gebrek aan goede achtergrond het indrukwekkende ontbreekt. Een dieseltreinstel van bijv. Virgin met station was beter geweest. Er blijft echter voldoende over dat de moeite waard is voor uw £ 35,= (ongeveer € 55,=). 96 blz., formaat 29 X 32 cm., ISBN 0-86093-592-2. <http://www.ianallanpublishing.com/catalog/>

IAN ALLAN **The Heyday of the class 40** (Morrison). Een kleuralbum van Englands eerste sneltreindieselloc. Ze reden vanaf 1950 tot in het begin van de 80-er jaren bij BR, de Midland en Eastern en Scottish Regions. Aanvankelijk in het groen, later in andere BR-kleurstijlen. English Electric bouwde ze. 7 locs werden bewaard. Als ze langzaam reden maakten ze de indruk van een zwaar verkouden figuur (bijnaam: snotneus). Ze waren 200 pk sterk. Het oblong album telt 80 bladzijden met zeer goede kleurenfoto's. Veel herinneringen aan de tijd waarin een trein nog uit een loc + rijkstrijtuigen bestond. Formaat 24,5 X 18 cm., £ 14,99 (ca. € 23,=). ISBN 0-7110-3058-8.

IAN ALLAN **Green Dieseldays** (Huntriss) Toen BR in de 50-er jaren met diesels op grote schaal begon met het verdringen van de stoomtractie was alles groen, loco's en treinstellen. Dit boek toont het allemaal. Een waar genoegen voor iedereen die dit gekend heeft. De variëteit in geslaagde en niet geslaagde typen was groot. Het boek is in regio's verdeeld: Western, Southern, Midland, Eastern en Scottish. U ziet onder andere class 40, 46, Deltic, Warship, Western, de geslaagde 37- en 47-ers, die nu nog steeds rijden. Sommige machines zoals de 31-ers zijn al 50 jaar oud! De foto's zijn zonder uitzondering van perfecte kwaliteit en dat is al een groot pré uit een tijd dat dit nog niet altijd het geval was. Na de Green Days kwam er veel vaak minder geslaagde kleurkwaliteit omdat BR nogal eens van huisstijl veranderde. Dit boek is ook voor diegenen die alleen de tijd van nu kennen heel interessant. A4, £ 16,99 (circa € 26,=), ISBN 0-7110-3066-9.

VIDEO - DVD

EISENBAHN KURIER **Video Kurier no. 66**. Een zeer interessante uitgave dit keer: “15 Jahre Plandampf” met alle deelnemers in soms adembenemende scènes met onder andere 01, 01⁵, 03, 38, 41, 44, 50, 52, 64, 86 en 58. Verder Transrapid in China, ICE-depôt Frankfurt, het jaarlijkse spoorfeest in Chemnitz, E 18 047 weer bedrijfsvaardig, ritten met BR 74 (Berlijnse S-Bahn), elocserie 180 (Skoda), Dampf am Röchlitzer Berg (Plandampf enkele jaren geleden). Ook nog verschillende items in “Bahnnews” en tenslotte goederentreinen met stoom bij de DB in een korte terugblik. De VHS-versie kost 15,50 euro, te bestellen onder nr. 5266, de DVD-uitgave kost € 19,80. bestelnr. 8066. <http://shop.eisenbahn-kurier.de/>

7, 8 en 9 april 2006

Nu het nog kan: wederom een nieuw "RODE STER"-evenement in Tsjechië

Na het uitvallen van de treinen in April j.l., had ik de hoop op nog een “Rode Ster”-evenement in Tsjechië opgegeven. Het verbod tot het dragen van ex-communistische symbolen op openbare objecten is weliswaar door het Tsjechische parlement aangenomen, doch nog altijd niet in een wet omgezet. Dit betekent, dat er ook in April nog met een rode ster op de locomotieven mag worden gereden en dus heb ik besloten om nog een poging te wagen. **Drie dagen met drie verschillende locomotieven.**

Op vrijdag 7 april starten we in Olomouc met de imposante groene **2D2-tenderloc 464.202 met een onlangs weer gerestaureerde set historische ČSD-dubbeldek-rijtuigen!!!** Deze rijtuigen werden vroeger ingezet in het voorstadsverkeer rond de grote steden, waartoe ook Olomouc behoort. Het aantal lijnen waar deze rijtuigen mogen rijden is echter beperkt i.v.m. de curvenradius. Ook zijn veel wissels te krap, wat consequenties heeft voor het kruisen met andere treinen in stations. Desondanks wordt dit de eerste keer dat de ČD toestemming heeft verleend om met deze wagens op de vrije baan te stoppen, wat zeker gevolgen zal hebben voor het normale treinverkeer.

De volgende dag rijdt voor ons de **schitterende 1C1-loc 354.7152**, waarvan de ketelkeuring medio 2006 afloopt. Met een voor de vijftiger en zestiger jaren authentieke trein, zullen we een traject berijden waar de tijd nauwelijks invloed heeft gehad op de infrastructuur. Tot slot de **2C1-tenderloc 354.195**, een voor onze “Rode ster”-treinen nieuwe locomotief. In 2004 kon deze machine, na een ca. 25 jaar (!) durende restauratie, voor het eerst weer onder stoom worden gebracht. Met een **gemengde trein** rijden we twee maal over een korte, doch fotogenieke, branchelijn.

Alle drie locomotieven rijden, zoals in de jaren '50, '60 en '70, met een rode ster voorop de rookkastdeur en de rijtuigen dragen het vroegere ČSD-opschrift. Er bestaat gelegenheid tot het maken van **nachtopnamen (entree BW Lužná ca. € 2).**

De eerste beide dagen zijn op **autoachtervolging** gebaseerd. De dienstregelingen worden zo opgesteld, dat de treinen telkens met gemak door de auto's kunnen worden ingehaald. Aangezien de lijn op 9 april daar echter niet geschikt voor is, zal op die dag in de trein worden meegereden.

De prijs, let wel voor drie dagen met verschillende locomotieven en verschillende wagens, bedraagt per persoon (en niet per auto) € 395. Aparte dagen kunnen niet worden geboekt.

Alle informatie over deelname en betaling is verkrijgbaar bij:

Ad van Sten

Smetanalaan 19, 3055 TL Rotterdam

Tel.: 010 4183162 of (mobiel) 06 54371255,

Fax: 010 4613373

E-mail: ad.vansten@wanadoo.nl

Indien het aantal aanmeldingen op **1 maart 2006** te gering is, valt het evenement uit en worden alle betaalde bedragen volledig terugbetaald. Hotellijsten worden t.z.t. aan alle deelnemers toegestuurd.

“De Blauwe Tram terug in Voorschoten”

Het Historisch Genootschap “De Blauwe Tram” richt in samenwerking met de Stichting Historisch Museum Voorschoten komend voorjaar een tentoonstelling in onder de titel “De Blauwe Tram terug in Voorschoten” op de zolders van het Ambachts- en Baljuwhuis, Voorstraat 12 te Voorschoten.

D.m.v. afbeeldingen, dienstregelingen, vervoerbewijzen, tramattributen, schaalmodellen en uniformstukken wordt een treffend beeld gegeven van deze legendarische tram.

De expositie is te bezichtigen van 10 februari t/m 2 april 2006. Openingstijden zijn woensdag tot en met zondagmiddag van 14-17 uur. Voor groepen en rondleiding kunt u ook op andere tijdstippen afspreken. Een lift is aanwezig.

Voor informatie kunt u bellen 071-5615992

Een stukje historie.....

Het zal dit jaar 45 jaar zijn geleden dat de Blauwe Tram voor het laatst door Voorschoten reed en daarmee werd de laatste tramlijn van de Noord-Zuid-Hollandse Tramweg Maatschappij opgeheven. Op de avond van 9 november 1961 vertrokken de laatste Blauwe Trams uit de richting Leiden en Den Haag en moest men overstappen in gereedstaande autobussen.

De elektrische tramlijn Leiden-Den Haag-Scheveningen was de opvolger van de stoomtram, die vanaf 1882 werd aangelegd in opdracht van de IJsel Stoomtramweg Maatschappij. Begonnen werd destijds met de aanleg van de rails tussen de Haagweg in Leiden en het station van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij in Voorschoten met een zijverbinding naar de Kerkdam te Wassenaar. Gelijktijdig werd de lijn vanuit Voorschoten verlengd naar Veur, Leidschendam en Voorburg naar Den Haag, waar het eindpunt was gelegen achter het Staatsspoorstation. Wilde men doorreizen naar Scheveningen, dan moest men naar de voorzijde van het station lopen en daar overstappen op de stoomtram, die vandaar naar de badplaats reed.

Enige jaren na de opening van de stoomtramlijn Leiden-Den Haag werd deze als gevolg van de aanhoudende negatieve bedrijfsresultaten overgenomen door de M.E.T., de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen. Door de tegenvallende vervoersopbrengsten besloot de M.E.T. de lijn van Voorschoten naar Wassenaar na een kleine 10 jaar in 1893 op te heffen.

Voor die tijd beschikte Voorschoten door de tramverbinding met Leiden en Den Haag over een prima infrastructuur op basis waarvan de gemeente zich verder heeft kunnen ontwikkelen.

De stoomtramlijn was enkelsporig aangelegd met een aantal wisselplaatsen, waar de trams elkaar konden passeren. In 1923 werd begonnen met de elektrificatiewerkzaamheden en het dubbelsporig maken van de tramlijn; tevens werd de lijn doorgetrokken naar Scheveningen.

In het voorjaar van 1924 deed de Blauwe Tram zijn intrede met het fraaie in Budapest gebouwde materieel. Na samenkomst op het stadhuis in Leiden, waar de genodigden werden ontvangen door het gemeentebestuur, vertrok het gezelschap op vrijdag 11 april 1924 in de fraaie versierde tramrijtuigen naar Scheveningen. Na aankomst in Voorschoten was een feestelijke ontvangst voorbereid door het gemeentebestuur in hotel-restaurant Deurloo, waarna nog ontvangsten volgden in Veur en Voorburg. In de namiddag werd Scheveningen bereikt, waar de genodigden door het Haags gemeentebestuur werden onthaald in het Oranje Hotel, waar voor die gelegenheid de bekende conferencier Jean Louis Pisuise optrad.

Gedurende ruim 37 jaar heeft de glorie van de Blauwe Tram geduurd, met een onderbreking van 8 maanden aan het eind van de oorlog. Het trampersoneel legde toen in opdracht van de Raad van Verzet het werk neer nadat zes dagen eerder de landelijke spoorwegstaking was afgekondigd. Een maand na de bevrijding kon men weer van de Blauwe Tram gebruik maken, zij het aanvankelijk nog in beperkte mate.

Op maandag 13 november 1961 werden de Blauwe Trams op eigen kracht overgebracht naar een terrein gelegen ten noorden van de Hoogkamerbrug te Voorschoten, waar het fraaie materieel ten offer viel aan de sloper. Slechts een klein Leids stadstrammetje en een aanhangrijtuig liet de NZH voor museumdoeleinden reserveren.

Veel fotomateriaal en originele voorwerpen geven tijdens de expositie een goede indruk van het grootste en meest populaire trambedrijf dat Nederland ooit heeft gekend. Kijk ook op <http://www.blauwetram.nl/>

Sector Stads- en Streekvervoer sluit aan op Alerteringssysteem Terrorismebestrijding

De Sector Stads- en Streekvervoer is aangesloten op het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding (ATb). Dit systeem waarstuwt overheidsdiensten en bedrijfsleven bij toenemende dreiging, zodat beide snel maatregelen kunnen treffen. In totaal zijn nu acht sectoren aangesloten op het systeem:

Haven en petrochemische industrie in Rotterdam, Schiphol, Spoor-, drinkwater-, elektriciteit-, gas- en nucleaire sector, Sector Stads- en Streekvervoer.

In samenwerking met de NCTb zal de Sector Stads- en Streekvervoer, evenals de sectoren die al aangesloten zijn, oefeningen houden om de werking van het ATb binnen de sector te optimaliseren.

De Sector Stads- en Streekvervoer wordt binnen het Alerteringssysteem vertegenwoordigd door RET (Rotterdam), HTM (Den Haag), GVB (Amsterdam), GVV (Utrecht), Arriva, Connex Transport Nederland, Connexion, het ministerie van Verkeer & Waterstaat en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de werkgeversorganisatie van beroepsgoederen en personenvervoer. De vertegenwoordigers van de sectoren zorgen bij een geconstateerde dreiging voor alertering van de gehele sector. In het geval van de stads- en streekvervoersector zal OV-9292 (Reisinformatiegroep) daarin een belangrijke communicatiefunctie vervullen.

Het Alerteringssysteem kent vier niveaus van oplopende dreiging: het basisniveau, lichte dreiging, matige dreiging en hoge dreiging. De sector Stads- en Streekvervoer bevindt zich bij aansluiting op het alerteringssysteem in het basisniveau. Dat betekent dat de beveiligingsmaatregelen die op dit moment tot de dagelijkse praktijk behoren, uitgaan van een normale situatie, waarin geen sprake is van een bijzondere dreiging.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, www.NVBS.com/Opderails * nr. 2006-1. ISSN: 0030-3321 * Vanaf nu volledig in kleur! * De NVBS-jubileumfeesten van 2006 * De laatste stoomtractie op de Jingpengpas * De Franse spoorwegen in beweging (vervolg) * Eurailspeed 2005 * De Nijmeegse tram na de Tweede Wereldoorlog (vervolg) * Verenigingsnieuws *

Rail Magazine, jan.2006, nr. 1 (231) * ISSN:0926-3489 * Actuele rubrieken * IPIO (afscheidsritten met Mat'46 / Mat'54) * Grenzeloos goederenvervoer onder hoogspanning (deel 1 met de Siemens-producten) * Rijksbeleid en de railmusea, een wereld van verschil * De renovatie van de Amsterdamse Combino * Syntus naar Emmerich * Graanvervoer naar Nederland *

Rail Hobby, <http://www.railhobby.nl/> jan. 2006, nr. 1. * ISSN:0165-4551 * De Havenspoorlijn (2) * Zilverrail * Museumbrand Neurenberg * Railview * Railmuseumnieuws * De NMBS Reeks 26 * De Ortenau S-Bahn * Modelspoor met o.a. HSB BR 99.22 (LGB) * Topmodel 2005 *

Rail-Revue, 4^e kwartaal 2005, nr. 5 * ISSN 0773-0713 * Merkwaardige foto's uit het verleden van de Antwerpse tram (deel 1) * Rail-Actueel: NMBS, De Lijn, MIVB * Verenigingsnieuws *

Op Oude Rails, www.tramwegstichting.nl * december 2005 (nr. 216) * In memoriam Ing. W.D.J. Cramer * TS depot Scheveningen * TS afdeling Rotterdam * Stichting Haags Tram Museum * Museum Stoomtram Hoorn – Medemblik * RTM Ouddorp * De stoomtrams in Noord-Brabant (3) *

Autobuskroniek, editie 10-2005, ISSN 1364-0436 * NS serie 3351-3380 * Reference VIP Lounge (ABC Tours) gelanceerd * Den Oudsten X98 * Besseling 20 jaar in vervoer * APK Registratie van de RDW * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Verenigingsnieuws *

De Koppelstang, www.stoomtrein.org * 2005 nr. 4. ISSN:1383-1860 * Vanuit de Loods * Hoofdlijnritten * Terug naar Toen 2005 * Langs de lijn * giften * Nieuws van de directie * Donatie 2006 *

Miljoenenlijn Expresse, www.miljoenenlijn.nl * december 2005, nr. 68 * 2005 was een "gezellig" jaar * Klankbordgroep * Vrijwilligersuitstapje was schot in de roos * Werkgroep Oranje visitekaartje van ZLSM * ZLSM groeit weer * Romneyloods Simpelveld gesloopt * Restauratie B 1289 * Dieseldag * Heksencongres * Stoomrit naar Harry Potterfilm * ZLSM bij Terug naar Toen (VSM) * Brug bij De Lucht weer als nieuw * LTM tram weer op Limburgs spoor *

Stibans – Bulletin, www.stibans.nl * 2005-2, ISSN:0927-9156 * Redactioneel * Van de voorzitter * Bewaren van spoorwegmaterieel * Nieuws van de Penningmeester * Dringend medewerkers gezocht * Nieuws uit Blerick en Amsterdam * Loc 162 * Brand bij DB-museum * Ludieke actie voor Roco * Treinen op postzegels *

Trolleyberichten, <http://ntv.trolleybusseninarnhem.nl/> * Arnhem trolleystad, nog hoeveel jaar ? * De trolley van Salzburg * Arnhem Actueel * Buitenland Actueel * NTV-berichten *

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

21 + 22 januari 2006: Modelspoordagen, Evenementenhal Rijswijk

28 januari 2006: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

4 en 5 februari 2006: Verzamelaarsbeurd in de Ahoy te Rotterdam. Kijk op: <http://www.verzamelbeurs.org/>

10 februari t/m 2 april 2006: Tentoonstelling "De Blauwe Tram terug in Voorschoten". Info zie vorige pagina. Kijk ook op: <http://www.blauwetram.nl/>

11 februari 2006: 10-15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouman, Albrandswaardsedijk 74 te Poortugaal.

11 en 12 maart 2006: Modelbouwweekend in het Spoorwegmuseum te Utrecht. Zie www.spoorwegmuseum.nl.

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

19 t/m 21 mei 2006: Dordt in stoom <http://www.dordtinstoom.nl/>

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

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

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

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

27 januari 2006: Inzet museumtrams tijdens de Baseler Museumnacht. <http://www.museumsnacht.ch/infos.html>

4 en 5 februari 2006: Plandampf in Thüringen, met onder meer 44 1486-8, 41 1144-9 en 65 1049-9. Informatie bij: henry.riedel@web.de;

7, 8 en 9 april 2006: Nieuw "Rode Ster" evenement in Tsjechië.
(zie ook bericht elders in dit blad)

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

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

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

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

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

Kijk op www.hov-rn.nl