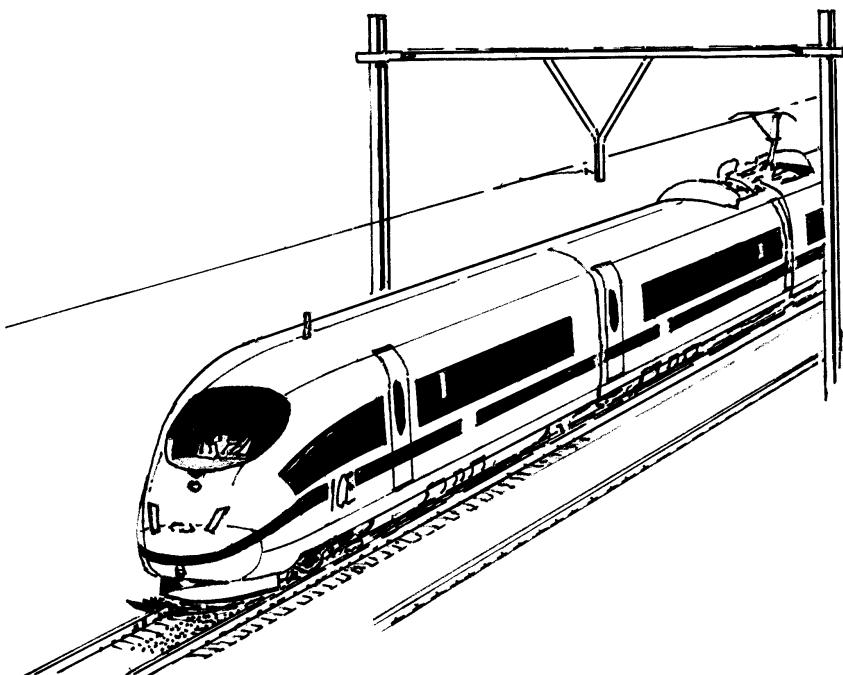
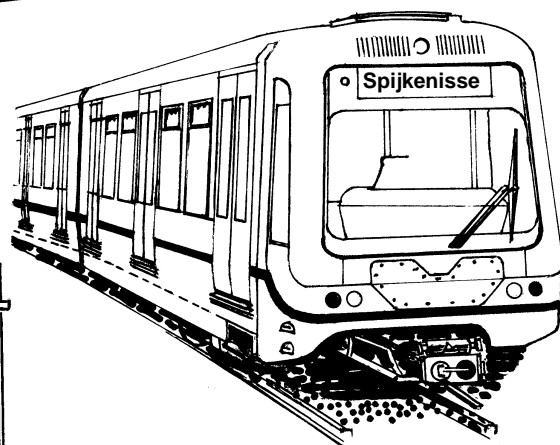
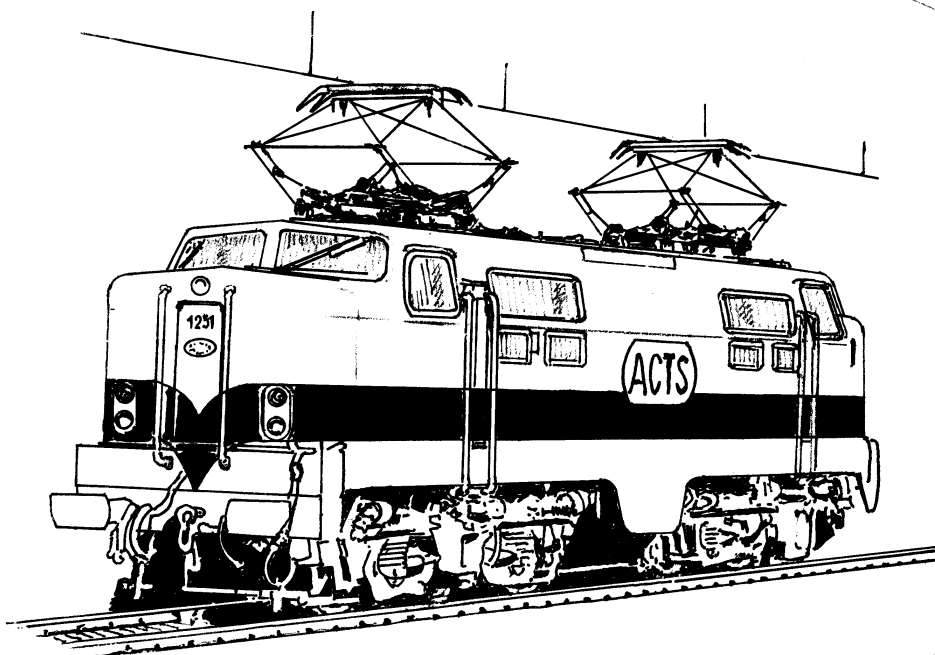
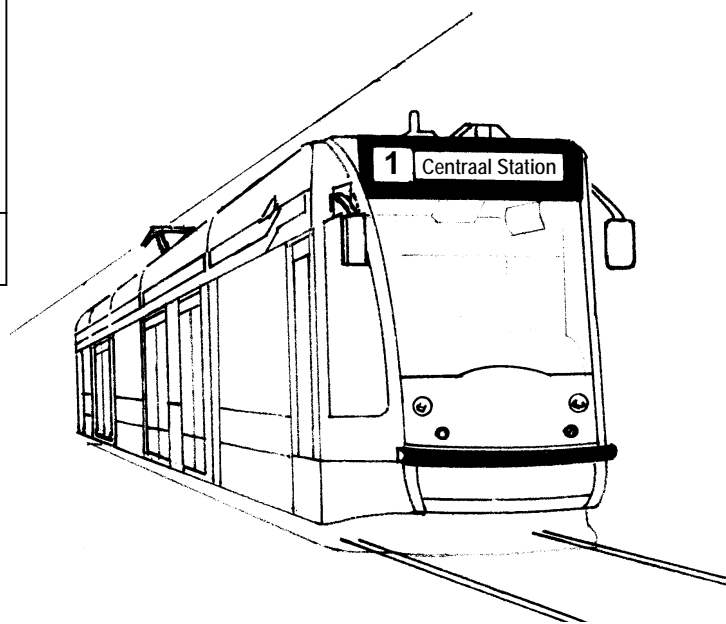


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 569 – mei 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 5 (569)
M E I 2 0 0 6

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

TRAM 75 – het tramfestival op zondag 11 juni 2006

Bron: NVBS-Jubileumcommissie

Dank zij de gulle bijdragen van vele NVBS-leden, de medewerking van de leiding en vele staffunctionarissen van het Amsterdamse GVB en leiding en medewerkers van de Elektrische Museumlijn Amsterdam kan ter viering van het 75-jarig jubileum van de NVBS een show op tramgebied worden gehouden, die 75 jaar ontwikkeling op tramgebied toont met oud en modern tram-materieel en daarmee een nog niet eerder vertoonde samenstelling heeft.

Het programma voor dit tramfestival, waaraan naar het zich laat aanzien een ne-gental tramstellen van rond 1930 en vijf moderne lagevloertrams uit vijf Europese landen zullen deelnemen, speelt zich af van 10 uur tot circa 15 uur tussen het Surinameplein (lus in het bollenveld) en het Station Sloterdijk, langs een route die begint op beide punten. Sloterdijk heeft treinverbindingen in alle richtingen en er is op zondagen ruime parkeergelegenheid. Het Surinameplein is bereikbaar met de lijnen 1 en 17 vanuit de stad en vanaf het Station Lelylaan. Parkeerruimte is daar uitsluitend tegen betaling. Tijdens het festival zullen de trams van de lijnen 7, 12, 14 en 17 normaal blijven rijden en uiteraard zo weinig mogelijk gehinderd worden. Om dit te bereiken zullen bij alle gebruikte wissels wisselwachters worden ingezet, bestaande uit personeel van Amsterdamse trammuseumorganisaties en vrijwilligers, die zich bij de jubileumcommissie hebben aangemeld. Met een ruime omlooptijd op dit circa 5,5 km lange traject kan met de veertien trams een 4 à 5 minu-tendienst worden gereden, waarbij onderweg aan de haltes Postjesweg, Mercatorplein, Bos en Lommerplein en Admiraal De Ruyterweg/Bos en Lommerweg wordt gestopt voor het in- en uitlaten van passagiers en onderweg nog een foto-stop wordt georganiseerd.

NZH-dagkaarten

Deze passagiers zijn NVBS-leden en hun familieleden op vertoon van een specia-le dagkaart, waarop hun kinderen tot 12 jaar gratis mee mogen. Deze dagkaarten konden tot 1 april in voorverkoop voor € 7,50 worden besteld bij het NVBS-jubileumfonds of aan beide bovengenoemde beginpunten bij speciale verko-pers/conducteurs, herkenbaar aan hun armband, op vertoon van de NVBS-lidmaatschapskaart voor € 10,- per persoon worden aangeschaft. Daarnaast heb-ben die leden die een bijdrage van € 50,- of meer aan het jubileumfonds hebben overgemaakt een gratis dagkaart (andere kleur) ontvangen, waarop zij, hun echt-genote en kinderen gratis vervoer hebben. Voorts kunnen leden van enkele bui-tenlandse zusterorganisaties, zoals de LRTA, VDVA, DGEG, MTUB, SHS enz. op vertoon van hun lidmaatschapskaart en donateurs van de TS ook een dagkaart aanschaffen op genoemde punten. In de trams zullen deze dagkaarten worden gecontroleerd door de conducteurs (in de oude trams) of wagenbegeleiders (in de lagevloertrams). Als voorbeeld voor de dagkaart diende de vroegere dagkaarten van de NZH uit de jaren dertig waarbij je voor f 1,20 het gehele net kon berijden en ontworpen door Marco Moerland. Het is moeilijk in te schatten hoe groot de aandrang zal zijn en hoe goed de leden kunnen worden verwerkt. Mocht na 12.30 uur blijken dat een deel van de trams halfvol vertrekken dan kan worden overwo-gen andere belangstellenden tegen betaling te vervoeren, maar NVBS-ers hebben dan aan de beginpunten voorrang. De aanwezige verkeersleiders regelen dit. Mocht onverhoopt de tramdienst moeten worden omgeleid, dan ziet U op het kaartje alle omrijmogelijkheden met bogen op kruisingen afgebeeld en kunt U zelf nagaan welke route er dan moet worden gevolgd. Uiteraard wordt hierover waar mogelijk mededeling gedaan. Eerste opgave is de normale GVB-dienst uit te voe-ren. De genoemde tussengelegen haltes zijn bedoeld om fotografen en filmers onderweg de gelegenheid te geven foto's en films te maken. Aan de eindpunten dienen alle passagiers de trams te verlaten om vervolgens opnieuw in een andere (of dezelfde) tram in te stappen, zulks om te voorkomen dat bewoners van een bepaalde stad de gehele dag in de tram van zo'n stad blijven zitten. Aan beide eindpunten is de eindlus dubbel uitgevoerd zodat het wel eens kan voorkomen, dat een tram de ander voorbijrijdt en de volgorde, die overigens volstrekt willekeu-rig is, wijzigt. Hopen de trams zich aan het Surinameplein op, dan kan het voor-komen dat een tram leeg wordt doorgestuurd naar Osdorp.

Inwendige mens

Brasserie Hermes, een klein restaurant binnen de eindlus van lijn 12 op Sloterdijk is die zondag speciaal geopend voor deelnemers aan het festival. Het is een uit-stekende plaats om het tramverkeer gade slaan en behalve koffie met koek is er ook een speciaal middagmenu voor een aangepaste prijs verkrijgbaar. Dit restau-rant verzorgt overigens de koffievoorziening van het personeel. Aan het andere eindpunt bevindt zich Belforthotel met restaurant tegenover de eindlus in het bol-

lenveld, terwijl in de Surinamestraat, bij de basculebrug van de Overtoomse Sluis aan weerszijden een eetgelegenheid is en over de brug op de hoek van de Overtoom een restaurant met terras. Omstreeks 13.30 uur wordt met het tramstel 401 + 916 een speciale rit vanaf het Mercatorplein naar Sloterdijk en terug uitgevoerd voor de jeugd van genoemd plein. De Stichting Beheer Mercatorplein zal een terras langs de tramlijn op dit plein plaatsen (bij droog weer) en er zal een bescheiden tentoonstelling over de tram in deze buurt, waarvan het plein ook 75 jaar bestaat, in een van de panden worden ingericht.

Deelnemende trams

Organisator Frits van der Gragt blijkt zoals zovele mensen over een selectief geheugen te beschikken en denkt dat de organisatie van het feest veel moeilijker is dan in 1991. De deelname van lagevloertrams, die weliswaar volgens tekening vrij inzetbaar zouden moeten zijn, maar waarvan dit pas met zekerheid kan worden vastgesteld na nachtelijke proefritten kort voor het tramfestival, is zeker een extra moeilijkheidsfactor, om over het verzekeringsprobleem nog maar te zwijgen, maar als U Op de Rails van april en mei 1991 opslaat, kunt U lezen dat hij ook toen vaststelde dat de deelname van allerlei trams kort voor "Tram 91" nog onzeker was en het tien jaar eerder in 1981 allemaal gemakkelijker zou zijn geweest.... Feit is dat op twee trams na, nu met zekerheid de in te zetten tram(stellen) kunnen worden opgegeven. In 1991 reed bijna het dubbele aantal trams, maar slechts twee ervan zijn nu weer te zien. Het is niet zo moeilijk om het aantal trams te verhogen, maar de enorme transportkosten en verzekeringen beperken de financiële mogelijkheden en bovendien staan de beide GVB-remises sinds de invoering van de Combino tot aan de hekken vol en is sinds het AOM-debacle de stallingsruimte van museumtrams opgebruikt. Een beschrijving met achtergrond en rol in de tramhistorie van elk tramstel wordt in het juninummer van Op de Rails gepubliceerd, waarbij getracht zal worden een overdruk van dit overzicht op 11 juni aan belangstellenden te verstrekken.

<u>Bedrijf</u>	<u>tram(stel)</u>	<u>Bouwjaar</u>	<u>Opmerking</u>
GVB Amsterdam	401 + 916	1929	
HTM Den Haag	830 + 756	1929	1)
RET Rotterdam	522 + 1001	1931	
GETA Arnhem	76	1929	2)
GVB Amsterdam	465 + 600	1937	1) 6)
MIVB Brussel	5008	1935	
Üstra Hannover	181 + 1023	1929	
KS København	575 + 1578	1935	3)
WVB Wien	4143 + 5312	1929	4)
GVB Amsterdam	Combino	2003	5)
RET Rotterdam	Citadis	2003	
RhBG Düsseldorf	NF8 2200	2003	
DVG Duisburg	Variobahn 2000	1996	
MIVB Brussel	Cityrunner 3001	2006	

1) afhankelijk van keuring wielbanden

2) replica uit 1998

3) voorzien van GVB pantograaf

4) afhankelijk van proefrit (kleine korte sleepbeugel)

5) verbeterde uitvoering, wellicht als tweewagentramstel

6) replica open bijwagens bij gunstig weer, anders dichte bijwagens

Alle trams zijn gratis ter beschikking werden gesteld door de EMA in Amsterdam, Romeo in Rotterdam, het Arnhemse Openluchtmuseum, de trammusea van Brussel, Skjoldenæsholm en Wehmingen en de vervoerbedrijven van Amsterdam, Rotterdam, Brussel, Düsseldorf en Duisburg.

Helaas is op het moment van het opstellen van deze copy door de Stichting Trambeheer, de eigenaar van HTM PCC 1024, geen toestemming verkregen voor het gebruik van deze wagen tijdens het feest. Het bedrag dat hiervoor zou moeten worden betaald is vanuit de NVBS Jubileumcommissie gezien onverantwoord. Het gedeeltelijk door de NVBS te financieren rijvaardig maken van PCC 1024 werd door het bestuur van Stichting Trambeheer afgewezen. Deze tram zal wel worden getoond aan het beginpunt van de museumlijn. Inmiddels is de restauratie al zover gevorderd dat de wagen eind april 2006 weer op eigen kracht heeft gereden na vele jaren van stilstand!

Over de inzet van de Brusselse Cityrunner was op moment van het schrijven van dit overzicht, medio april nog geen zekerheid. Al eerder merkten wij op, dat dé moderne tram uit 1930, een Peter-Wittwagen uit Milaan moest ontbreken wegens de enorme transportkosten en de afwijkende spoorbreedte, hetzelfde geldt voor de oudste gelede tram op draaistellen in Europa, Harkortmotorwagen 177 van Duisburg, die te hoog is om in Nederland getransporteerd te kunnen worden.

Museumlijn

De trams rukken 's morgens uit vanuit de remise van de EMA-museumlijn via de GVB-remise Havenstraat en zullen vanaf ca 9.15 uur vanaf hier naar het Surinameplein niet toegankelijk zijn op verzoek van het GVB. Voor de fotografen, die het uitrukken willen fotograferen, zal de laatste tram, de GVB-Combino, wel toegankelijk zijn. De lagevloertrams en enkele andere trams rukken ook leeg uit vanuit de Hoofdwerkplaats Tram te Diemen via het Surinameplein naar Sloterdijk. De route staat nog niet vast en is afhankelijk van de proefritten. Van 15 uur rukken de oudere trams in naar de Havenstraat met passagiers, die daar uit moeten stappen. De trams gaan dan leeg via de remise naar de beginlus van de EMA-lijn, waar dan een regelmatige dienst (vermoedelijk een kwartierdienst met een volgtram per rit) op de museumlijn naar Bovenkerk volgt. Wegens de aanleg van een koelleiding voor de kantoren aan de Zuidas is de lijn nabij de halte Jollenpad momenteel onderbroken door een uitgenomen trambrug. Hoewel de museumdienst officieel pas op 7 juli kan starten, zal alles op alles worden gezet om de NVBS-tramdienst op 11 juni tijdelijk mogelijk te maken. De dagkaarten zijn ook geldig op de museumlijn en de dienst zal hier tot 18 uur (laatste vertrek van het Haarlemmermeerstation) worden uitgevoerd. De lagevloertrams vragen zoveel stroom, dat inzet van dit materieel op de museumlijn niet mogelijk is. Ze rukken na 15 uur weer in naar de HWT te Diemen. In het Haarlemmermeerstation bevindt zich de EMA-boekwinkel die deze dag speciaal bevoorrad is, terwijl hier ook koffie, frisdranken en broodjes beschikbaar

zijn en er een (aanmerkelijk duurder) restaurant met terras is aan de achterzijde. De organisatoren hopen dat de tramliefhebbers een prettige dag zullen hebben en dat de weergoden hen gunstig gezind zullen zijn. Een show met zo'n grote verscheidenheid aan trams, oud en modern, zal zich niet gauw weer voordoen!

A M S T E R D A M

Verzelfstandiging van het GVB

De verzelfstandiging van het GVB is nu definitief. Vanaf 1 januari 2007 is het GVB een NV waarvan alle aandelen in handen zijn van de gemeente Amsterdam. Het betekent een aantal wijzigingen voor het bedrijf. De grootste verandering is dat de werknemers van het GVB geen ambtenaar meer zijn maar werknemers met een eigen CAO, die echter gebaseerd zal zijn op de huidige CAO van de gemeente Amsterdam.

Het bedrijf NV GVB zal een holdingmaatschappij zijn met daarin vijf dochters:

Exploitatie BV waarin de daadwerkelijke activiteiten van het GVB zijn ondergebracht, t.w. uitvoeren van de dienstregeling, sociale veiligheid, toegankelijkheid en kaartcontrole.

Activa BV waarin de strategische zaken zoals remises, garages en verkeersgeleidingsystemen.

BV Beheer en Onderhoud Infrastructuur huisvesten de onderdelen betreffende de infrastructuur voor tram- en metrospooren, metrostations, bovenleiding e.d.

Veren BV herbergt uiteraard het verenbedrijf dat geen deel uitmaakt van de aanbesteding en rechtstreeks onder de gemeente Amsterdam valt.

MEA BV. Deze vijfde dochter (nog een overblijfsel van de vroegere ENHABO) huisvest de Overige niet OV-activiteiten als TTS (Tour en Travel Services) en Stadmobiel.

Als enige aandeelhouder houdt de gemeente invloed op het GVB. Zo benoemt de gemeente de raad van Commissarissen, die toezicht houdt op de directie. Daarnaast heeft de directie van het GVB goedkeuring van de gemeente nodig voor enkele strategische beslissingen en als het gaat om het nemen van deelnemingen, het aangaan van duurzame samenwerking en het wijzigen van de statuten.

Het verzelfstandigen van het GVB is noodzakelijk omdat de rijksoverheid de vier grote steden, voor Amsterdam het ROA-gebied, verplicht het busvervoer per 1 januari 2009 aan te besteden en het railvervoer per 1 januari 2017 of beide verplicht aan de besteden per 1 januari 2012, waarbij het openbaar vervoer dan als een geheel moet worden aanbesteed. Keuze voor de tweede optie betekent wel dat de ov-bedrijven uiterlijk met ingang van 1 januari 2007 verzelfstandigd moeten zijn.

Communicatieplan GVB

De nieuwe dienstregeling die op 28 mei 2006 van start gaat betekent een fors aantal wijzigingen in het lijnennet. Er verdwijnt een tramlijn en het aantal buslijnen dat verdwijnt bedraagt zelfs 20. Daarnaast komen er 16 nieuwe buslijnen bij en wordt van maar liefst 16 buslijnen de route ingrijpend gewijzigd. Om dit gewijzigde lijnennet, dat overigens minimaal twee jaar niet meer aangepast mag worden, aan de reiziger duidelijk te maken start het GVB in mei een grote campagne. Allereerst zal de GVB-krant huis aan huis worden verspreid en is deze ook verkrijgbaar in tram, bus en metro. In deze krant worden alle lijnwijzigingen vermeld en is ook een nieuwe lijnennetkaart opgenomen. Het vertrouwde, maar weinig verkochte, dienstregelingenboekje maakt plaats voor lijnfolders met daarin de route en de dienstregeling. Deze folders zijn verkrijgbaar bij de verkooppunten en ook per lijn op de trams, bussen en in de metrostations.

Op veel plaatsen worden op haltes posters opgehangen over de nieuwe dienstregeling en op haltes die worden opgeheven verschijnen speciale posters met verwijzing naar de nieuwe halteplaatsen en de alternatieve reismogelijkheden. Op grote knooppunten worden ook spandoeken opgehangen om de reizigers duidelijk te maken wat er allemaal gaat veranderen. Voorts worden de twee kaswagens ingezet op pleinen in buurten om reizigers informatie te geven en de nieuwe krant en folders uit te delen. Daarnaast komen er teams die in de trams, bussen en metro gaan rondlopen in een wit/blauw uiterlijk om folders uit te delen en de reizigers te informeren. Daarnaast verschijnen er de gebruikelijke advertenties in de dag- en weekbladen er komen er spotjes op AT5.

Overigens wordt in de GVB-krant ook toegegeven dat het aantal lijnwijzigingen voor een aantal gebruikers een verslechtering zal inhouden. De nieuwe dienstregeling betekent nogal wat voor de reiziger en het is dan ook noodzakelijk dat het GVB de gebruikers van het openbaar vervoer duidelijk op de hoogte brengt van alle lijnwijzigingen en de nieuwe dienstregelingen. Met deze campagne hoopt het GVB in ieder geval 85% van de reizigers tijdig te informeren over het nieuwe lijnennet.

Het is te hopen dat de campagne aanslaat zodat op 28 mei er niet al te veel reizigers zijn die ineens geconfronteerd worden met een nieuwe buslijn of ineens voor een opgeheven halte staan.

Protesten tegen nieuwe dienstregeling

Op dinsdag 9 mei werden bij het GVB door twee actiegroepen 7000 handtekeningen tegen de nieuwe dienstregeling van het GVB overhandigd aan directeur Vervoer Adrie Bolier. Het ging daarbij met name om protesten van de bewoners van de buurten langs de route van de bestaande lijn 21 die vanaf 28 mei drastisch van route wordt veranderd en protesten vanuit Diemen (geleid door de SP) die tegen alle aanpassingen in Zuidoost zijn.

Het GVB houdt echter vast aan het nieuwe vervoerplan dat is gebaseerd op het nieuwe Programma van Eisen dat is vastgesteld door de opdrachtgever, het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA). Inmiddels moge duidelijk zijn dat het alleen trekken van lijntjes een wel erg technocratische wijze is van het uitvoeren van openbaar vervoer. De menselijke kant blijkt hier duidelijk "vergeten" te zijn. De GVB-directie vertelde de protest makende passagiers dat het ROA verantwoordelijk is en dat men met de nieuwe dienstregeling voldoet aan de eisen waarbij hogere frequentie op een aantal lijnen tegen koste is gegaan van andere lijnen. Wil men deze toch handhaven dan zal of het ROA of de gemeente met extra geld over de brug moeten komen.

Wisselperikelen voorbij

Na de valse start op 28 april was het zondag 30 april dan toch eindelijk raak. Lijn 16 kon op deze dag weer terugkeren op de route naar het PTA (Passengers Terminal Amsterdam) aan de Piet Heinkade. Reeds op 28 april kon remise Zeeburg weer in gebruik worden genomen voor de wagens van lijn 26.

Combinoperikelen nog niet ?

De problemen met de Combinotram kosten de gemeente Amsterdam toch tientallen miljoenen Euro's. Dit melden bronnen in het stadhuis. Een speciale enquêtecommissie meldde in 2005 nog dat alle reparatiekosten voor rekening van Siemens zouden zijn. Nu blijkt dat het GVB allerlei andere kosten heeft door de problemen met de Combino. Het betreft hier het vaker slijpen van de wielen, de korte levensduur van de wielbanden en snellere slijtage aan de rails. Het GVB schat deze kosten op zo'n 20 miljoen euro en probeert die op Siemens te verhalen. De Duitse fabrikant weigert echter tot nu toe te betalen. Het GVB bevestigt dat met Siemens wordt onderhandeld over de kosten, maar wil inhoudelijk niet op de zaak ingaan.

Overigens gaat het gerucht dat er bij een gerenoveerde wagen een nieuwe haarscheur in de constructie zou zijn ontdekt naast een van de aangepaste verbindingen. Het gaat echter om een gerucht.

Ook is nog niet duidelijk of de 2091 en 2138/2151 inmiddels zouden zijn afgenomen door het GVB. Dit laatste zou overigens niet vreemd zijn daar de gemeente Amsterdam op deze manier de druk op Siemens kan houden.

Infrastructuur

De spoorwerkzaamheden in de Van Baerlestraat tussen Vondelpark en Paulus Potterstraat werden voltooid. Tussen Overtoom en Paulus Potterstraat is nu voor de lijnen 3 en 12 een volledig vrije baan ontstaan. Het volgende trajectgedeelte is nu tussen Overtoom en De Clercqstraat waarbij eerst de Bilderdijkstraat tussen Kinkerstraat en De Clercqstraat wordt aangepakt. Hierbij worden tevens de sporen op het Kwakersplein naar de voormalige werkplaats aan de Tollensstraat verwijderd.

Voltooid werden ook de werkzaamheden op de Insulindeweg tussen Muiderpoortstation en Molukkenstraat.

Op 8 mei werd begonnen met het vernieuwen van de tramsporen op het Damrak bij de halte Bijenkorf en op de Dam zelf. Het autoverkeer wordt daarbij omgeleid. De trams blijven normaal rijden. De werkzaamheden duren tot eind juni.

Op 28 april startte de volgende fase in de reconstructiewerkzaamheden aan de Plesmanlaan. Hierbij is de Plesmanlaan gedurende twee maanden afgesloten voor al het verkeer tussen de Laan van Vlaanderen en de Louis Davidsstraat. Lijn 19 rijdt vanaf de Laan van Vlaanderen via Plesmanlaan-Baden Powellweg-Pieter Calandlaan-Koos Vorrinkweg vv.

Tussen de metrostations Bijlmer en Bullewijk geldt voor de lijnen 50 en 54 een snelheidsbeperking ivm. de slechte spoorligging. Overigens hebben deze sporen hun langste tijd gehad. De nieuwe sporen voor station Bijlmer zijn grotendeels gereed en momenteel wordt gewerkt aan de afwerking van het nieuwe middenperron voor de metro.

Als laatste station worden momenteel op de perrons van Station Duivendrecht kaartlezers aangebracht voor de chipkaart.

Bij station Bijlmer begint de nieuwe situatie rond de metro steeds meer vorm te krijgen. Het nieuwe kruiswissel is inmiddels gelegd en van het aparte middenperron voor de metro zijn de hekken verwijderd. Ook zijn de eerste derde railvoorzieningen verschenen. In de nieuwe situatie heeft de metro een eigen middenperron en is een directe overgang naar de trein niet meer mogelijk.

Halte

Op het Weteringcircuit wordt ten behoeve van de lijnen 16, 24 en 25 staduitwaarts een halte aangelegd in het circuit. Deze nieuwe halte komt te liggen op de plaats waar eerst de halte stadinwaarts lag.

Disinformatie

Het informatiesysteem bij de metro vertoont dezelfde kuren als de dienstuitvoering, t.w. slecht. Bij de proefnemingen met de het overlopen van lijn met lijn 53 en 54 aan het CS staat bij binnenkomst de lijn/richtingfilm meestal wel goed maar laat de PID (Passagiers Informatie Display) eerst het verkeerde lijnnummer en eindpunt zien en wordt dit pas later aangepast. Voorts staan de lijnfilms op de koppen in het midden van de wagen dan constant op het GVB-logo en is ook deze extra aanduiding weer verdwenen.

Veel PID's werken momenteel niet en geven alleen streepjes aan of vertonen onjuiste informatie. Op vrijdag 21 april was uw redacteur op het Weesperplein en stonden de lijnen 53 en 51 staduitwaarts aangegeven terwijl er juist een lijn 54 staduitwaarts kwam binnenrijden. Ook de halteafroep in de stellen geven regelmatig de meest vreemde informatie aan.

Nieuw gemeentebestuur

Het nieuwe college van Burgemeester en wethouders, dat bestaat uit leden van de PvdA en Groen Links is officieel begonnen en heeft in het programma-akkoord niet al te veel vastgelegd over het openbaar vervoer en van een deel daarvan is het ook maar zeer de vraag of het wel uitvoerbaar is. Voor wat betreft de grote projecten gaat het om de verlenging van de Noord-Zuidlijn aan de noordzijde naar Purmerend en Zaanstad en aan de zuidzijde naar Amstelveen en Schiphol en Haarlemmermeer. Vooral de verlengingen naar Schiphol, Haarlemmermeer en Purmerend zijn zeer omstreven en het is de vraag of deze er ooit zullen komen. Een tweede wens in het programma-akkoord is de verlenging van de ringlijn van de Isolatorweg naar het CS. Ook hier is de wens de vader van de gedachten daar de kosten voor dit stukje de pan uit rijzen en de rijksoverheid, die dit alles moet betalen zich wel twee keer zal bedenken na de financiële perikelen rond megaprojecten op het gebied van openbaar vervoer.

Ook wordt er gepleit voor het aanleggen van een treinverbinding naar Almere via het IJmeer.

Verder staat er over het openbaar vervoer alleen opgenomen dat de Opstapper gehandhaafd moet blijven en daar kwam afgelopen week nog de wens bij de goederentrans in te voeren. Een onder het vorig college opgemaakt rapport over deze wijze van voorraad van winkels en bedrijven geeft een positief advies.

Om het autoverkeer naar de stad te verminderen wil men aan de stadsrand grote parkeerterreinen aanleggen en daarbij het verdere vervoer met tram, bus en metro voor deze stadrandparkeerders vrijwel gratis maken.

Noord-Zuidlijn

De opgravingen bij de Noord-Zuidlijn hebben zoveel opgeleverd aan oudheidkundige vondsten dat besloten is een tentoonstelling te houden in het Amsterdams Historisch Museum. De opgravingen worden in 2007 voortgezet onder het Rokin en het CS. Overigens is de hoeveelheid archeologische vondsten zo groot dat een deel zal worden verwerkt in het metrostation Rokin. Problemen zijn er over schadeafhandeling voor de ondernemers rond de Noord-Zuidlijn. De Amsterdamse Rekenkamer gaat naar aanleiding van de vele klachten van gedupeerde ondernemers een onderzoek instellen naar het functioneren van het schadebureau. Het gaat daarbij om ten onrechte afgewezen claims en de trage afhandeling van de schadeclaims.

Gratis OV

Uiteraard niet voor iedereen!! Komende zomer gaat de Ringweg A10 Zuid alsmede een deel van de A4 naar Schiphol op de schop en zullen steeds delen van deze autosnelwegen voor langere tijd geheel worden afgesloten. Na de goede ervaringen tijdens de afsluiting van de Gaasperdammerweg willen Rijkswaterstaat en de Gemeente Amsterdam ook dit keer gratis openbaar vervoer aanbieden aan de autogebruikers.

Alleen de bedrijven waar de mensen werkzaam zijn betalen een eenmalige bijdrage van € 30,00 voor het OV-abonnement. Gerekend wordt op ruim 10% van de autobezitters die in deze periode overstappen op trein, bus, metro en tram. Door deze maatregel hoop Rijkswaterstaat te voorkomen dat er lange files ontstaan op de autosnelwegen.

Overigens blijkt dat na het weer gereedkomen van de wegen een deel van de OV-gebruikers tijdens de werkzaamheden ook definitief overstapt op het openbaar vervoer.

Als rechtgeaard OV-gebruiker vraag je je overigens wel af waarom dit OV-abonnement wel wordt aangeboden aan autobezitters terwijl reguliere reizigers altijd de volle mep moeten betalen. Het zou een mooie stap zijn op weg naar een goedkope vorm van openbaar vervoer waarmee wel eens de mobiliteit verbeterd zou kunnen worden. België is er een goed voorbeeld van.

Koninginnedag 2006

Op zaterdag 29 april vond de jaarlijkse viering van Koninginnedag plaats, waarbij de binnenstad, zoals gebruikelijk weer de gehele dag was afgesloten voor alle verkeer. Net zoals in de afgelopen jaren reden de tramlijnen met een aangepast lijnennet waarbij onder lijnnummers in de 70 werd gereden en waarbij alleen de tramlijnen 3 en 12 de normale route reden. Voorts werd lijn 12 vanaf 20.00 uur versterkt met extra's vanaf het Museumplein richting Sloterdijk en Amstelstation. Alle tramlijnen reden deze dag met dezelfde frequenties. De lijnen 71,72,73,74,76,77 en 78 reden met Combino's, lijn 3 en 12 met Blokkendozen en lijn 75 met het materieel van lijn 5 (12G en Combino).

Ook de metro was aangepast. De lijnen reden de gehele dag om de 10 minuten en de laatste ritten vertrokken pas na 0.30 uur vanaf het CS. De lijnen 50,53 en 54 reden voorts de gehele dag met drie gekoppelde stellen per dienstwagen.

Om de druk op het CS te verminderen raadde NS de reizigers aan zoveel mogelijk gebruik te maken van het Amstelstation (treinen vanuit Utrecht), Muiderpoortstation (Gooi/ Flevoland) en Sloterdijk (Haarlem, Leiden en Zaanstreek). Overigens reden de treinen wel door naar/tot van het Centraal Station waarbij er echter geen sprake was van doorgaande treinen. Het CS werd op deze dag gebruikt als dubbel kopstation.

Evenals 2005 was er op deze dag het z.g. Oranjeretour. Treinreizigers konden met hun NS-kaartje gebruik maken van alle GVB-lijnen.

Museumtramlijn

Op zondag 16 april, 1^e Paasdag, ging de museumtramlijn weer van start. In verband met de aanleg van een koelwaterleiding voor het NUON even voorbij het Jollenpad is de tramlijn tot begin juli onderbroken en kan slechts worden gereden tussen het Haarlemmermeerstation en het Jollenpad waar een mogelijkheid tot overlopen is aangebracht. Op zon- en feestdagen rijdt de museumtramlijn nu tijdelijk met drie dienstwagens waarbij tramstellen worden ingezet. Het gaat daarbij om de GVB 401+916, HTM 816+GVB 731 en Wenen 2614+1628. Gereden wordt van 11.00 tot 17.00 uur om de 20 minuten. Het tarief voor dit stukje is € 1,00 waarbij het kaartje geldig is als dagkaart.

Wel zal de lijn vermoedelijk op zondag 11 juni wel op het gehele traject in exploitatie zijn. Op deze dag houdt de NVBS in verband met haar jubileum van 10.00 tot 15.00 uur een tramdienst tussen het Surinameplein en Station Sloterdijk waarna aansluitend een aantal trams tot 21.00 uur zal worden ingezet op de museumtramlijn. Het NUON zorgt er dan voor dat de lijn deze dag over het gehele traject beschikbaar is.

Op 2 februari 2006 kreeg de Museumtramlijn bericht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) dat het Veiligheidszorgsysteem (VZS) voldoet aan de gestelde eisen. De Elektrische Museumtramlijn Amsterdam is de eerste museumlijn, die op een eigen (niet op het hoofdspoor aangesloten) lijn rijdt, waarvan het Veiligheidszorgsysteem is goedgekeurd. Elke railvervoerder is verplicht een veiligheidszorgsysteem in te voeren.

Stadsmobiel

VZA is naar aanleiding van de gunning voor het vervoer van gehandicapten en ouderen aan Stadsmobiel en Connexxion naar de rechter gestapt. Het Verenigd Ziekenvoer Amsterdam (VZA) vindt dat deze aanbesteding niet op de juiste wijze heeft plaatsgevonden. Via de rechter wil het VZA horen wat de argumenten voor de gunning zijn geweest. Voorts hebben een groot aantal gehandicapten gepleit voor handhaving van het VZA dat gespecialiseerd is in vervoer van deze doelgroep.

Vernielzuchtige jongeren

Op 27 april werd in een bus van lijn 38 op het Kraaienplein door een passagier te laat op de stopknop gedrukt waardoor de bestuurder de bus niet meer tijdig tot stilstand kon brengen. Een groepje luidruchtige jongeren begon direct vernielingen in de bus aan te brengen. De chauffeur bedacht zich geen moment en reed door naar het politiebureau Klimopweg alwaar de vernielers aan de politie werden overgedragen.

Materieel tramLagevloertrams

De 830 ging op 8 mei in grote revisie en na zijn grote revisie/midlifebeurt kwam de 827 op 27 april weer in dienst. Naast deze wagen zijn inmiddels de 817-829, 834, 836, 840 en 841 wit en blauw. Alleen de 830, 831, 832, 833, 835, 837, 38 en 839 hebben nu nog een reclame-uiterlijk. Bij de 900-den zijn eigenlijk alle wagens wit en blauw. Alleen de 905 rijdt nu als reclametram rond.

Combino's

Bij Siemens in Krefeld staan thans voor renovatie: 2002, 2004, 2006, 2007, 2009, 2013, 2028, 2057, 2073, 2132 en 2204.

Gereneveerd zijn inmiddels: 2003, 2005, 2011, 2016, 2022, 2026, 2027, 2038, 2044, 2091, 2131, 2138 t/m 2147.

Conform afgeleverd: 2148 t/m 2151

Metro/sneltram

De 84 wordt thans in de HWR in de nieuwe kleuren wit en blauw geschilderd en geplakt. Als volgende stel zal de 83 in de HWR in Diemen een nieuw uiterlijk krijgen.

Om het verdere bekladden van het interieur van de metrostellen tegen te gaan worden deze nu aan de binnenzijde voorzien van een nieuwe verflaag met anti-graffiticoating. Deze laag wordt op de zijwanden gespoten in de bestaande kleuren. Is een stel desondanks weer ernstig beklad dan wordt wederom een nieuwe laag aangebracht.

In metrostel 11 zijn in de B-bak maar liefst 9 ramen voorzien van een klapvenster (normaal 6). Is dit wellicht een oplossing voor de hitte in de metrostellen tijdens de zomerdienst?

R O T T E R D A M

Start aanleg Tramplusbruggen in Schiedam

Op 3 april werd in Schiedam gestart met de voorbereidende werkzaamheden die de aanleg van de trambaan in de Overschiestraat en op de Overschieweg in Schiedam mogelijk moeten maken. Er werd begonnen met het omleggen van de riolering, kabels en leidingen op deze wegen. Vervolgens wordt met de aanleg van de TramPlusbrug over de Schie gestart. Ook is gestart met het aanleggen van de brug over de Poldervaart ter hoogte van Windas. Deze brug gaat er voor zorgen dat de tram het toekomstige NS-station Schiedam-Spaland kan aandoen. De aanleg van de trambaan in de Overschiestraat start, nadat de kabels en leidingen zijn omgelegd. Men begint met de aanleg na de bouwvakantie 2006 en loopt door tot het voorjaar van 2007. Het traject loopt onder de Brandersbrug door, tussen de metro- en spoorbaanviaducten, richting Plein 40 – 45. Op dit plein sluit de trambaan weer aan op het bestaande tracé. De aanleg van de trambaan in Schiedam-Noord start eind 2006. De baan wordt vanuit het huidige eindpunt Woudhoek (Harreweg) doorgetrokken naar de 's-Gravelandseweg.

TramPluslijn Ridderkerk

Er is onder de politici en burgers in Ridderkerk groeiend verzet tegen de aanleg van de TramPluslijn Rotterdam – Ridderkerk. De Stadsregio die momenteel onderzoek doet naar de mogelijkheid van de TramPluslijn, volgt het verzet van de gemeenteraadsleden en de burgers, maar weet nog niet in welke mate dit invloed zal hebben op het verzamelen van de mogelijkheden voor het tracé. De nieuwe coalitie in de gemeenteraad van Ridderkerk lijkt voor de komst van de TramPluslijn te zijn, maar zegt ook kennis te nemen van de bezwaren van tegenstanders.

Halte-indeling Stationsplein

Op zaterdag 22 april zijn de trams definitief teruggekeerd naar het Stationsplein. Alle tram stoppen en vertrekken voor het gebouw Delftse Poort (Nationale-Nederlanden) en rijden dan via het Delftseplein, door de Poortstraat van en naar het Weena en vice versa. Op het meest westelijke spoor A halteren de lijnen 4 richting Marconiplein, 5 Willemsplein en 8 Spangen, op spoor B de lijnen 7 Woudestein, 21 Woudhoek en 23 Holy, op spoor C de lijnen 20 Lombardijen, 23 Beverwaard en 25 Carnisselande en op spoor D de lijnen 4 Molenlaan, 5 Schiebroek, 8 Oostplein en 21 De Esch.

Revisie metro's

De RET heeft besloten om een flink aantal SG2-metrorijtuigen volledig technisch te laten reviseren. Vooralsnog gaat het om veertig stuks waarvoor zo'n zeven miljoen euro is uitgetrokken. Na revisie voldoen de rijtuigen aan de allerstrengste technische normen en kunnen dan nog de vereiste jaren mee. Aan het eind van deze revisieperiode wordt bekeken hoeveel van de resterende SG2-metrorijtuigen nog gereviseerd moeten worden. Dit hangt dan sterk af van de verwachte vervoersgroei in de periode 2009-2013.

Bieding 2007

De RET is druk bezig met de voorbereidingen voor de dienstregeling van 2007 die als een offerte aan de Stadsregio Rotterdam zal worden aangeboden. De offerte (de bieding) zal in mei ingediend worden. Het pakket voor de basisaanbieding is ontworpen en doorgerekend. Als extra gaat de RET de Stadsregio Rotterdam een aantal pluspakketten aanbieden, die zij naar believen wel of niet kan bestellen. De Stadsregio zal hiervoor dan ook extra moeten betalen. Deze pluspakketten zullen nog eerst worden uitgewerkt en doorgerekend. In deze pluspakketten zijn voorstellen opgenomen als het tot 20 uur doorrijden van de metro met de huidige hogere dagfrequentie en pas na dit tijdstip over te gaan op een 15-minuteninterval. Ook wil de directie een nieuwe lijn 9 instellen en dus deels de wijzigingen in Kralingen/Crooswijk terugdraaien. Deze lijn zou dan vanaf het Oostplein via de Crooswijksestraat, Zaagmolenstraat, Schiekade, Provenierssingel, Centraal Station (achterzijde) naar Blijdorp moeten rijden. Wat dit dan voor de lijnen 7 en 8 zou gaan betekenen wordt niet vermeld. In een ander pluspakket wordt gedacht aan een strak 10-minutenpatroon overdag op de lijnen 4, 7 en 8. Tevens wordt nagedacht over een combinatie van het PW (personeelswagen)-net en de BOB-bus. Dat kan betekenen dat de RET de hele week een nachtnet rijdt. Nagerekend wordt of het huidige PW-net en de BOB-bus samen evenveel kosten als een nachtnet op zeven dagen in de week, en of dat nachtnet ook voldoende toegerust is om het personeel op de juiste manier te vervoeren. Op voorhand is al gebleken dat de Stadsregio enthousiast is over dit plan.

Vervoer over water

Op verzoek van de Stadsregio gaat de RET -eventueel samen met Connexxion- een onderzoek doen naar vervoer over water. In het Rotterdamse gebied –met veel bebouwing langs het water- kan vervoer over water een mooie aanvulling zijn op het al bestaande openbaar vervoer.

Spooktram

De KEMA heeft inmiddels metingen uitgevoerd in de Agniesestraat en omgeving om de oorzaak te achterhalen van storingen op computer- en TV-schermen. Naar aanleiding van de resultaten is gebleken dat er nog aanvullend onderzoek gedaan moet worden. Dit is nodig om een volledig beeld te krijgen van het probleem en te kijken of eventuele vervolgstappen een daadwerkelijke oplossing kunnen bieden voor de verstoringen. Een mogelijke oorzaak van dit probleem wordt gezien in de voedingskabels voor de tram in de buurt. Op 5 mei werd op de Noordsingel een tram van lijn 4 tot stilstand gebracht door zo'n tien actievoerders uit de Agniesestraat. De actie was bedoeld om aandacht te krijgen in verband met de stroomstoringen in hun straat. Zij betoogden dat het onderzoek van de RET te lang duurde. De politie beëindigde de actie een krap uurtje later.

Veiligheidsvest

De RET-controleurs in het Rotterdamse openbaar vervoer worden uitgerust met steekwerende veiligheidsvesten. De RET is op zoek naar een betaalbaar en 'steekproef' vest dat de 150 controleurs moet beschermen tegen agressieve reizigers. Aanvankelijk wees de RET-directie het verzoek af, omdat de kosten (minimaal 600 euro per vest) niet in verhouding zouden staan tot het geringe aantal incidenten. De controleurs brachten daar tegenin dat politieagenten die bij geweldsincidenten te hulp schieten, wel veiligheidsvesten dragen.

Hardere aanpak vandalisme

De RET wil het vandalisme in bus- tram- en metrovoertuigen harder aanpakken door inzet van toezichthouders die ook bekeuringen mogen gaan uitdelen. Ook bij wangedrag moet dit mogelijk worden. Een proces-verbaal uitschrijven kan nu alleen bij zwartrijders. Voor de inzet van bekeurende controleurs zal de RET toestemming moeten vragen aan het Openbaar Ministerie Rotterdam en de politie. Men wil ook overgaan tot inzet van 'undercover'-controleurs. In onder andere Den Haag en Berlijn wordt deze werkwijze met onopvallende controleurs wel toegepast en met succes. De RET is jaarlijks ongeveer zo'n vijf miljoen euro kwijt aan het herstellen van vernielingen en verwijderen van graffiti. In Berlijn is men ongeveer hetzelfde bedrag hieraan kwijt maar Berlijn vervoert wel bijna vier keer zoveel mensen. Of de controleurs ook 's nachts bij garages en remises gaan controleren werd overigens niet gemeld. Met name bij het metrodepot 's-Gravenweg worden de laatste tijd flink wat rijtuigen be-smeurd met graffiti op een zodanige manier dat snelle verwijdering kennelijk niet mogelijk is. Het gevolg hiervan is dat op de Ca-landlijn diverse rijtuigen met graffiti rondrijden en zolang dit niet wordt verwijderd wordt het dan vaak alleen maar erger.

Stichting RoMeO

Ook in 2006 verzorgt de Stichting RoMeO weer de exploitatie van de toeristische rondrit 'Lijn 10' met historisch trammaterieel. Het officiële rijseizoen begint op 15 juli en eindigt op 3 september. Met uitzondering van de maandag en de vrijdag worden elke dag 6 volledige ritten uitgevoerd met de bekende vierassers. In verband met evenementen wordt niet gereden op 29 juli, 12 en 20 augustus.

Op de rijdagen vertrekt de eerste tram van 'Lijn 10' vanaf het Rotterdamse Willemsplein om 10.30 uur. Daarna wordt elk uur gereden. De laatste rit vertrekt om 15.30 uur.

De rit die anderhalf uur duurt voert via het Centraal Station door de wijk Kralingen waarna via het stadscentrum het Heemraadsplein wordt bereikt. Vandaar wordt via het Marconiplein en de Westzeedijk koers gezet naar de Erasmusbrug. Over de Laan op Zuid gaat de rit naar het Feijenoordstadion waar wordt gekeerd en terug wordt gereden naar het Willemsplein.

Het plaatsbewijs op Lijn 10 is de gehele dag geldig. Onderweg kan de rit dus worden onderbroken en later weer hervat. Bovendien ontvangt men bij aankoop van het plaatsbewijs een "bonnenboekje" met leuke aanbiedingen en een uitgebreide routebeschrijving. Volwassenen betalen €5,-, kinderen en ouderen kunnen rekenen op een gereduceerd tarief van €3,50.

Route Lijn 10

Willemsplein - Westerstraat - Westplein – Van Vollenhovenstraat - Scheepstimmermanslaan - Eendrachtsweg - Eendrachtsp plein - Mauritsweg - Kruisplein - Stationsplein - Delftsestraat - Poortstraat - Weena - Hofplein - Pompenburg - Goudsesingel - Boezemweg – Goudse Rijweg - Vlietlaan - Oudedijk - 's-Gravenweg – Burgemeester Oudlaan - Honingerdijk - Oostzeedijk - Oostplein - Burgemeester van Walsumweg - Blaak - Churchillplein - Coolsingel - Van Oldenbarneveltplein – Van Oldenbarneveltstraat - Mauritsweg – Nieuwe Binnenweg - Mathenesserlaan - Heemraadssingel – Nieuwe Binnenweg - Heemraadsplein - Mathenesserlaan - Mathenesserplein - Mathenesserbrug - Mathenesserdijk - Marconiplein - Schiedamseweg - Spanjaardstraat - Schiemond - Westzeedijk – Droogleever Fortuynplein - Westzeedijk - Vasteland - Erasmusbrug - Wilhelminaplein - Laan op Zuid - Varkenoordseviadukt - Stadionweg - keerlus - Stadionweg - Varkenoordseviadukt - Laan op Zuid - Wilhelminaplein - Erasmusbrug - Vasteland - Scheepstimmermanslaan – Van Vollenhovenstraat - Westplein - Westerstraat - Maasstraat - Willemskade - Willemsplein. Meer informatie is te vinden op de website van de Stichting RoMeO www.stichtingromeo.nl of www lijn10.nl

Oldtimerritten

Om het publiek weer kennis te laten maken met de historische trams van de Stichting RoMeO, zijn bijzondere ritten georganiseerd. In de twee weekends voor het rijseizoen start, worden ritten met echte 'Oldtimers' gereden. Bijzondere elektrische trams uit het begin van de vorige eeuw zullen op 1, 2, 8 en 9 juli enkele ritten maken voor het publiek. Motorrijtuig 86 met aanhangwagen 327 alsmede motorrijtuig 119 met

aanhangrijtuig 284 zullen op die dagen elk 5 ritten van 45 minuten maken. De start is aan het Willemsplein om 11.00 uur. Elk half uur zal een historische tramcombinatie vanaf dat punt vertrekken tot 15.30 uur. Voor deze bijzondere ritten geldt een enkele ritprijs van €5 voor iedereen.

Motorrijtuig 86 + aanhangrijtuig 327 maakt bovendien op elk van de genoemde dagen een gereserveerde rit in het kader van het "Royal Rail arrangement" om 16.30 uur van de Boezemstraat 188 (Restaurant Brazzo). Kaarten en boekingen voor dit arrangement telefoon 010-4148079.

(www.brazzo.nl)

Route Oldtimerritten: Willemsplein – Westerstraat – Westplein – v. Vollenhovenstraat – Scheepstimmermanslaan – Eendrachtsweg – Eendrachtsplein – Mauritsweg – Van Oldenbarneveltstraat/plaats – Coolsingel – Hofplein – Pompenburg – Goudsesingel – Boezemweg – Goudserijweg – Vlietlaan – Oudedijk – 's-Gravenweg – Burg. Oudlaan – Honingerdijk – Oostzeedijk – Oostplein – Burg .v.Walsumweg – Blaak – Churchillplein – Schiedamsedijk – Vasteland – Scheepstimmermanslaan – v.Vollenhovenstraat – Westplein – Westerstraat – Maasstraat – Willemskade – Willemsplein.

De RET heeft aan de Stichting RoMeO een offerte gevraagd om in 2007 een pendeldienst CS – Diergaarde Blijdorp te organiseren. Mocht er in 2007 een nieuwe lijn 9 gaan rijden (zie bieding 2007) dan gaat dit uiteraard niet door.

Vanaf ongeveer medio mei gaat de Stichting RoMeO de RET assisteren bij de inbouw van de chipapparatuur. Zeven dagen per week zullen RoMeO trambestuurders elke avond twee rijkundigen van en naar de remise Hillegersberg gaan brengen.

In de Centrale Werkplaats bevinden zich nog altijd mr. 15 voor herstel schade, mr. 522 voor revisie truckstellen en nieuwe wielbanden en de 556 voor nieuwe beplating en een schilderbeurt. Bij dit laatste rijtuig is de beplating inmiddels bijna gereed. Binnengenomen werden mr. 542 als onderdelenleverancier voor mr. 522 en ahr. 1001 voor verdere afwerking van de eerdere revisie. In remise Hillegersberg zijn de 368 en 2605 hersteld van lichte schade. Deze was enige tijd geleden ontstaan na een deraillement in de remise van mr. 368, waarbij deze in aanraking met mr. 2605.

Infrastructuur en exploitatie

Op zaterdag 29 april (Koninginnedag) waren er voor de tram de volgende omleidingen:

Lijn 7 Weena, CS en terug via Poortstraat, Weena en Hofplein eigen route.

Lijn 8 de gehele dag niet via Vasteland, Schiedamsedijk en Coolsingel, maar Westzeedijk, Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein, eigen route v.v.

De lijnen 20 en 25 richting centrum niet verder dan het Wilhelminaplein en op Zuid ook niet via de Beijerlandse laan maar via Hillevliet, Putselaan en 2^e Rosestraat v.v.

Lijn 21 eigen route tot Oostplein en vervolgens Goudsesingel, Pompenburg, Hofplein, Weena, eigen route v.v.

Lijn 23 vanaf het Wilhelminaplein via Erasmusbrug, Vasteland, Scheepstimmermanslaan, Willemsplein en vervolgens Scheepstimmermanslaan, Eendrachtsweg, Mauritsweg, i.a. West-Kruiskade, eigen route v.v.

Per 1 mei rijden de tramlijnen 7, 20, 21, 23 en 25 volgens een nieuwe dienstregeling. Dit geldt ook voor een aantal buslijnen.

Op 4 mei (Dodenherdenking) waren er de volgende omleidingen:

Lijn 7 vanaf Woudenstein (Burg. Oudlaan) eigen route tot Van Oldenbarneveltstraat en vervolgens r.a. Coolsingel, Blaak, Oostplein, Goudsesingel en via de Jonker Fransstraat weer terug naar Woudestein.

De lijnen 21 en 23 tot de Coolsingel en vervolgens Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, West-Kruiskade, eigen route v.v.

Wegens werkzaamheden werd de Erasmusbrug op 13 mei tot 10.00 uur en op 14 mei tot 12.00 uur afgesloten. De lijnen 20 en 25 reden tot het Wilhelminaplein en lijn 23 werd in tweeën geknipt. Op de Linker Maasoever werd gereden Carnisselande – Wilhelminaplein en op de Rechter Maasoever vanuit Holy tot CS en vervolgens Weena, Coolsingel, v. Oldebarneveltstraat, Mauritsweg, West-Kruiskade, eigen route naar Holy.

Materieel

In het materieeloverzicht was bij de Stichting RoMeO het museummetrorijtuig 5024 niet vermeld. Een lezer maakte ons hierop attent.

In de C.W. mr. 710 voor herstel schade en mr. 747.

Nieuws per datum:

14/04: Ter hoogte van het station Capelsebrug strandde 's middags een metro. Met enige moeite lukte het om het rijtuig terug te slepen naar het station Capelsebrug. Het duurde vervolgens een half uur voordat de reizigers de rijkundigen konden verlaten.

22/04: 16.30 uur, lijn 20-2026 gederailleerd tijdens het driehoeken op het Wilhelminaplein. De lijnen 20, 23 en 25 enige tijd gestremd. Door terug te rijden werd de 2026 herspoord. De wagen liep geen schade op.

26/04: Omstreeks 14.00 uur reed bij de hoek Wilgenplaslaan/Meidoorsingel mr. 710 met hoge snelheid de bocht in en reed vervolgens rechtdoor in plaats van rechtsaf. De tram reed zo'n 150 meter over de straat en raakte daarbij een paaltje en een geparkeerde auto. Eén passagiers werd licht gewond, de overige 11 passagiers kwamen met de schrik vrij. Mr. 710 werd zwaar beschadigd. Tot 15.40 uur werd lijn 5 omgeleid naar het eindpunt Kleiweg. Toen verspeelde een tram van lijn 4 de vangschep bij station Noord en werd door de lijnen 4 en 5 terug gereden via de Zaagmolenstraat. Vervolgens reed lijn 5 weer naar Schiebroek tot de keerdriehoek bij de Meidoorsingel. In het begin van de avond werd de 710 weggetakeld door de firma Tieleman.

27/04: 17.25 – 20.00 uur, lijn 5-719 verspeelde de pantograaf op spoor A van het Stationsplein (richting Willemsplein). Waarschijnlijke oorzaak de al ruim twee weken slap hangende bovenleiding op het Weena. Vanaf 18.00 uur werd het tramverkeer omgeleid via de Van Oldenbarneveltstraat. De lijnen 20, 23 en 25 reden vanaf de Erasmusbrug via de Westzeedijk naar het Droogleever Fortuynplein v.v. Op 4 mei in de week daarop verspeelde op dezelfde plek om 14.00 uur lijn 5-718 opnieuw een pantograaf. Nadat het spoor was vrijgegeven gebeurde om 16.00 uur hetzelfde met mr. 749 van lijn 5.

29/04: Van 8.00 tot 13.30 uur reed er geen metro op het traject Marconiplein – Station Schiedam Centrum in verband met een vondst van explosieven in een woning in de Franselaan. Bus, tram en trein konden normaal blijven rijden.

05/05: 18.10 uur. Bij autobus 801 van lijn 51 brak brand uit op de Vivaldilaan in Schiedam richting Woudhoek. Het begon in het motorcompartiment en het achtergedeelte van de 801 brandde uit. De bus werd naar de garage Kleiweg gesleept.

12/06: Omstreeks 12.00 uur vond een trambotsing plaats op het Weena waarbij tien lichtgewonden vielen. Twee werden ter observatie naar het ziekenhuis gebracht. Lijn 8-849 (richting Oostplein) reed komend uit de Poortstraat het Weena op en zag lijn 20-719 (richting Lombardijen) waarschijnlijk te laat en kon een botsing niet meer verhinderen. Beide wagens liepen flinke schade op. De lijnen 4, 5, 8, 20, 21, 23 en 25 moesten worden omgeleid. Om 13.00 uur werd het tramverkeer hervat.

D E N H A A G

Werkzaamheden rond CS

Vanaf vrijdag 14 april 2006 rijden de tramlijnen 2, 3 en 6 weer over CS hoog. De GTL's stoppen nu op de twee buitenste toekomstige RandstadRail-sporen. Aan de kant van de stationshal is een tijdelijke constructie gebouwd waarbij het tramplatform te bereiken is door middel van twee metalen trappen. Ook is er een tijdelijke liftvoorziening aangebracht aan de kant van de Rijnstraat. Het buitenste perron aan de kant van de treinsporen heeft nu een tijdelijk voordeel dat het busplatform direct te bereiken is. De treinsporen liggen ook binnen handbereik omdat deze nu ook vrij snel via de roltrappen te bereiken zijn. In de toekomst zullen deze tijdelijke voorzieningen weer verdwijnen omdat er dan sprake is van twee zogenaamde eilandperrons. Tijdens de buitendienststelling van het CS hoog werden ook de seinen in de tramtunnel Grote Marktstraat aangepast conform de eisen die gaan gelden voor RandstadRail. In de laatste twee weken van april 2006 werd ook een aanvang gemaakt met het plaatsen van nieuwe seinen op het tramviaduct tussen Oostinje en Centraal Station. Op dit moment staan de seinen nog netjes verpakt langs de sporen. Net voor het tramstation Ternoot zijn tijdens de buitendienststelling de wissels gelegd richting Netkous.

Andere werkzaamheden

Op maandag 24 april 2006 werden de aangepaste haltes op het De Savornin Lohmanplein in gebruik genomen. Dit was meteen ook de start van de tweede fase voor de spoorwerkzaamheden bij de keerlus aan het dit plein. Bij de kruising tussen het De Savornin Lohmanplein en de Groen van Prinstererlaan werden de sporen vernieuwd en de sporen op de keerlus aangesloten. De keerlus is ruimer opgezet en kan - nu deze weer compleet is - in principe weer gebruikt worden.

Even verderop richting Loosduinen werd de halte Muurbloemweg opgeheven. De vervangende noodhalte bevindt zich 100 meter verder. De halte Hoefbladlaan (ri. Loosduinen) is tijdelijk helemaal opgeheven en passagiers worden geacht gebruik te maken van de halte De Savornin Lohmanplein of de noodhalte Muurbloemweg.

Bij de Leyweg is inmiddels de noodhalte ziekenhuis Leyenburg richting De Uithof in gebruik genomen. De oude halte voor de kruising is afgebroken. De halte aan de andere zijde heeft ook een aanpassing ondergaan om het passeren van de instructie RandstadRail -voertuigen richting Castricumplein mogelijk te maken. Een deel van deze halte is afgeslepen, iets wat ook gebeurde langs tramlijn 11 om het passeren van de TW6000-en mogelijk te maken.

Op zaterdag 22 en zondag 23 april reed lijn 6 niet verder dan het Castricumplein. In dit weekend werd langs de Leyweg een groot deel van het spoor richting De Uithof verwijderd. De nieuwe sporen werden op een iets andere plaats terug gelegd. In het weekend van 20 en 21 mei zal lijn 6 wederom niet verder rijden dan het Castricumplein omdat het spoor richting centrum dan vervangen zal worden.

Eind april werd er gestart met de vernieuwing van de keerlus van tramlijn 11 aan Scheveningen Haven. Begin mei lag er bij het instapperron een enorme hoeveelheid rails opgestapeld. Tramlijn 11 maakte gedurende de werkzaamheden gebruik van het binnenste tramspoor. Op zaterdagavond 6 mei reed lijn 11 enige tijd vanwege de werkzaamheden naar het Kurhaus en terug.

Op de Loosduinseweg wordt op dit moment de trambaan tussen de Zusterstraat en de Monstersestraat vernieuwd. Vanaf maandag 8 mei werd de halte Zusterstraat van tramlijn 2 in beide richtingen definitief opgeheven

Nieuwe verbindingen

Bij zowel de verlenging van tramlijn 16 als bij de nieuwe tramlijn 19 worden vorderingen gemaakt. Tussen de Melis Stokelaan en de Erasmusweg schiet men al aardig op met de renovatie van de Dedemsvaartweg. De trambaan komt daar in het midden te liggen en men was eind april druk bezig met het aanbrengen van trottoirranden en nieuwe lichtmasten. De plek waar de aftakking vanaf de Melis Stokelaan komt is gedeeltelijk voorbereid op de komst van nieuwe tramsporen. Zo zijn de bomen verwijderd en zijn er voorbereidende grondwerkzaamheden verricht.

De eerst sporen van tramlijn 19 zijn aangevoerd en het lijkt erop dat de brug over rijksweg A13 tussen tramlijn 1 en tramlijn 15 de primeur heeft. De sporen liggen hier klaar om in de betonnen gleuven aangebracht te worden. Begin mei zijn er ook railsecties aangevoerd bij de toekomstige aftakking van tramlijn 19 bij de Plesmanlaan in Nootdorp. In Delft is op donderdagmiddag 20 april de toekomstige tramhalte Zuidpoort in gebruik genomen. Weliswaar gebruiken nu alleen bussen nog deze halte, maar deze halte is voorbereid op de komst van de tram naar de TU Wijk.

KoninginneNach 2006

Om Konninginnenach te promoten reed op zondagmiddag 23 april museumwagen 265 van het Haags Openbaar Vervoer Museum enige tijd een aantal rondjes door het centrum. De tram reed tussen de Grote Kerk en het Centraal Station en stopte bij iedere halte. In de tram werd live muziek gespeeld en het publiek mocht gratis mee. Op KoninginneNach zelf hadden diverse tramlijnen na 18:00 uur te maken met omleidingen. Lijn 1 werd in twee delen geknipt en reed tussen Scheveningen en Plein 1813. Aan de andere kant reed lijn 1 vanaf Delft een grote lus door het Haagse centrum via de Schedeldoekshaven. De tramlijn 9 en 15/16 reden ook via de Schedeldoekshaven en spitstramlijn 10 reed na 18:00 uur niet verder dan het CS en rukte van daar af in naar de remise. Tramlijn 17 werd ook in twee delen gesplitst en reed vanaf het Statenkwartier via de Grote Kerk door de Jan Hendrikstraat terug via de Prinsegracht en de Waldeck Pyramontkade. De route vanaf Wateringse Veld eindigde ook in een lus via de Schedeldoekshaven.

Stroomstoring

Op vrijdagmiddag 12 mei legde een stroomstoring het tramverkeer in Den Haag een paar uur geheel plat. De storing begon om 12:45 uur en was pas rond 15:00 verholpen. De oorzaak was een technisch mankement aan GTL 3015 van tramlijn 1. Deze tram zorgde ervoor dat een onderstation bij station Hollands Spoor kapot ging. De tramlijnen 1, 9, 11, 15/16 en 17 konden hun normale route niet meer rijden zodat er flink geïmproviseerd moest worden. Lijn 15 reed naar Station Voorburg. Er werd gedriehoek bij de Wouwermanstraat en omgereden via de Schedeldoekshaven. De 3095 heeft de 3015 naar de remise gesleept.

Materieel tram

In april 2006 zijn de 3045, 3051, 3052, 3053, 3061, 3079, 3094, 3095, 3097, 3098 en 3099 voorzien van een airco-installatie. Het monteren van de airco vindt sinds eind april jl. op 2 sporen plaats in de werkplaats.

De 3127 is nog steeds de enige tram die het rood/beige kleurenschema moet krijgen. Omdat de Rabobank op deze tram een langlopend reclame-contract heeft gaat het originele kleurenschema echter schuil achter een totaalreclame-bestickering.

Museummaterieel

De indienststelling van de Tweeramer **HTM 2** is voorzien op dinsdag 23 mei a.s. en wordt gedaan door burgemeester Wim Deetman van Den Haag en directeur Ton Kaper van de HTM. De wagen zal in bruikleen komen in het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) en blijft eigendom van de Tramweg Stichting. Een geschikt overdrachtmoment wordt nog bepaald.

Geplande ritten voor publiek (onder voorbehoud) in samenwerking met het HOVM vanuit de Frans Halsstraat: zo 16 juli (2e publieksrit), zo 10 september (Monumentenzondag).

Daarnaast ligt het in de bedoeling op zondag 9 juli de **NZH A327** samen met het HOVM in te zetten bij de zondagse publieksritten. Zoals bekend rijdt de wagen Amsterdams: rechtsom schakelen is tractie. Dit i.t.t. de Haagse wagens waar linksom schakelen tractie is. TS-bestuurders zullen de wagen daarom rijden vanuit de Frans Halsstraat.

Verder rijdt op Vlaggetjesdag 3 juni 2006 TS tramstel **A327 + B37 + C32** weer een pendeldienst tussen Voorburg en Scheveningen Haven (Ept. Lijn 11). Vertrek eerste rit vanaf het Kurhaus om 8.23 uur Via Madurodam, CS, Rijswijkseplein komt het stel aan bij station Voorburg (ept. Lijn 10) om 9.15. Vertrek vanaf Voorburg richting Scheveningen Haven om 9.30. De vertrektijden de rest van de dag vanaf Scheveningen Haven resp. 10.45 u., 13.15 u. en 15.45 uur. Vertrektijden Voorburg 12.00 u., 14.30 u. en 17.00 uur. De tijden zijn bij benadering. De tram stopt alleen op verzoek bij tussengelegen haltes. Vervoer van fietsen en wandelwagens is gratis mogelijk. Enkele ritprijs: €1,75, kinderen onder 12 jaar en 65+: €1,00. Strippenkaarten en abonnementen zijn niet geldig

Op 6 juni gaat de **A327** naar het Nederlands Openlucht Museum (NOM) waar op 8 juni het 10-jarig bestaan van de elektrische tram wordt gevierd.

GETA 76 komt zaterdagochtend 10 juni vervolgens naar Amsterdam t.b.v. het Tramfeest.

Zoals eerder vermeld rijdt de **A327** dan in de weekeinden 10/11, 17/18 en 24/25 juni in het NOM.

(alle aankondigingen onder voorbehoud).

Wist u dat:

- De 4006 in de Lijsterbesstraat eigenlijk gevangen zit maar in principe nu wel naar Bohemen kan?
- De Haagse Partytram 1302 een prima vervoermiddel is als u iets te vieren heeft?
- De verdwenen haltes Randveen van lijn 6 en Zusterstraat van lijn 2 nog steeds omgeroepen worden?
- Het afladen van nieuwe RandstadRail voertuigen een routineklus wordt en dit dus heel snel gaat?
- Er nog steeds oude HTM-bordjes te vinden zijn met een PCC erop?
- De toelatingsbordjes of een TW6000 ergens mag komen overal verwijderd zijn?
- Dat er bij de vervallen halte Zusterstraat af en toe gewoon mensen in het zand op de tram staan te wachten en dat deze soms nog mee mogen ook?

R A N D S T A D R A I L**Instructie RandstadRail**

Op 1 mei gingen vanuit remise Zichtenburg de eerste praktijklessen met RandstadRail-voertuigen van start. Er wordt voorlopig gereden van net voor de eindhalte aan De Uithof tot het Castricumplein. De Lozerlaan wordt nog niet overgestoken en de tramstellen maken dus kop net voor deze laan. De eerste dag werd er maar even gereden omdat men tegen een technisch probleem opliep. Vanaf 2 mei werd er gereden met één tram en vanaf 4 mei werden er twee voertuigen ingezet, die meestal vlak achter elkaar reden. Op het Castricumplein moet de lus achteruit worden genomen. De trams rijden voorlopig iedere werkdag op dit baanvak maar fotografen dienen er rekening mee te houden dat de ritten op vrijdagmiddag soms komen te vervallen.

Tot nu toe zijn er zeven RandstadRail-voertuigen in Den Haag. Wij geven nog even een overzicht:

Voertuig	Aankomst	Bijzonderheid
4001	16-05-2006	ZBG, uit Wildenrath
4002	01-03-2006	ZBG – Presentatie op 02-03-2006
4004	31-03-2006	ZBG - Reed op 19-04-2006 eerste avondrit
4005	05-04-2006	ZBG - Reed op 14-04-2006 april de eerste proefrit
4006	13-04-2006	LB - Aflevering Savornin Lohmanplein
4007	26-04-2006	ZBG
4008	05-05-2006	ZBG
4009	12-05-2006	ZBG

De aankomstdata zijn bepaald op het moment dat de tram na het afrollen van de vrachtwagen daadwerkelijk op de tramrails staat. Daarna wordt ook het papier getekend dat de tram is afgenomen.

Testbaan Wildenrath

Niet alle RandstadRailvoertuigen van het type RegioCitadis worden meteen aan Den Haag geleverd. De 4001 en de 4003 zijn vanuit de Alstom-fabriek in Salzgitter overgebracht naar de testbaan van Siemens in het Duitse Wildenrath. Daar zijn uitgebreide testritten uitgevoerd om eventuele kinderziektes van de nieuwe voertuigen voortijdig te kunnen ontdekken. In de 4001 is allerlei test- en meetapparatuur aangebracht en de tram ligt vol met gewichten om een volle tram met passagiers te kunnen simu-

leren. Met de 4001 reed men rondjes op maximum snelheid en er werden langzame rondjes gereden. Dan waren er rondjes waarin beurtelings werd opgetrokken en geremd. Het voertuig werd als het ware helemaal binnenstebuiten gekeerd om eventuele problemen boven water te krijgen. Als alles is getest, zal de tram een certificaat krijgen. Dit geldt dan voor de gehele serie 4001-4050. Op 10 mei werd er gekoppeld gereden met de 4003. De 4003 is niet voorzien van veel testapparatuur, maar diende in dit geval als "bijwagen". Wildenrath heeft verschillende testbanen voor trein en tram. De grote buitenring (T1) is 6,083 kilometer lang. Hier kan met een snelheid van 100 km per uur worden gereden. Daarnaast zijn er nog vier kleinere testbanen waaronder de T2 (cirkelvormig) en de T3 (een recht stuk, waarop heen en weer kan worden gereden). De andere testbanen betreffen gedeelten waar spoor is neergelegd in een slingervormig patroon om krappe bochten te kunnen testen.

Naast de HTM 4001 en 4003 waren er vooral Combino's aanwezig uit de steden Poznan, Freiburg, Boedapest en Nordhausen. De 4001 arriveerde op 16 mei jl. in Den Haag; de verwachting is dat de 4003 weldra zal volgen.

Voor meer informatie en foto's verwijzen wij u naar:

www.digitalettram.nl

www.tramfoto.nl

www.haagstramnieuws.org

- Gedurende de werkzaamheden ten behoeve van RandstadRail tussen 14- en 23-04 in en rond Den Haag werd ook gewerkt aan het verlengen van de perrons langs de sporen 3 en 4 te Den Haag Laan van NOI.
- Het vervangende busvervoer werd zo nu en dan geplaagd door buschauffeurs die de weg niet wisten ("moet ik voor het Centraal Station hier linksaf?"). Een enkeling week af van de snelste route, hetgeen in de daluren geen probleem was maar in de spits een uur vertraging voor de reizigers tot gevolg had. Overigens kwam een keur aan exotisch busmaterieel voorrijden: van luxe touringcars tot 'Kwibus'-bussen die met woeste dakopbouwen meer weg hadden van een ruimteschip dan een autobus!
- Nadat de werkzaamheden waren afgerond, diende de aannemer te zorgen voor het ontroesten van de sporen. Voor dat doel kwam een duo Rail4Chem-locs met daartussen een tiental platte wagens naar de Hofplein- en Zoetermeerlijn.
- Na de werkzaamheden is het emplacement van Den Haag Centraal dusdanig omgebouwd dat het vrijwel gereed is voor de komst van RandstadRail en de verhuizing van de treinen die nu op de sporen 11 en 12 behandeld worden naar de sporen 8, 9 en 10. Nadat de exploitatie van de Hofplein- en Zoetermeerlijn op 03-06 is beëindigd, hoeven dan nog slechts de wisselverbindingen verwijderd te worden die nu nog bestaan tussen de sporen waar in de toekomst RandstadRail rijdt en de rest van het emplacement.
- In tegenstelling tot de eerdere planning is het niet mogelijk om de inkorting van de sporen van Den Haag Centraal in september weer ongedaan te maken. De werkzaamheden aan het tramplatform lopen niet op schema, zodat de inkorting langer zal gaan duren. Zoals het er thans uitziet, zal ook in de toekomst met kortere sporen gewerkt moeten worden. Nadat het tramplatform gereed is, komt namelijk de grootschalige ombouw van het stationsgebouw in beeld. De sporen 2 tot en met 8 blijven in verkorte vorm in dienst, zodat ruimte bestaat voor de tijdelijke huisvesting van de winkels, die nu in noodvoorzieningen in de stationshal zijn gevestigd. Overigens is op enkele plaatsen al een beetje te zien hoe fraai het nieuwe Den Haag C eruit komt te zien. Bij de nu nog afgesloten delen van de perrons zijn hier en daar al nieuwe plafonds met dito verlichting te zien.
- Nadat op 03-06 de Hofplein- en Zoetermeerlijn buiten dienst zijn gegaan, worden tot 01-06 middels de bekende ombouwtreinen de sporen op de Zoetermeerlijn vervangen. Tussen 01- en 15-07 worden de ProRail- en RandstadRail-sporen fysiek van elkaar gescheiden. De inzet van heavy rail is dan niet meer mogelijk; derhalve moeten de werktreinen op 01-07 gereed zijn. Alleen bij het onderhoudsbedrijf Leidschendam blijft een (met een grendel beveiligde) verbinding bestaan tussen RandstadRail- en ProRail-/NedTrain-sporen.
- Tussen 03-06 en 03-09 worden ook de sporen tussen de Loolaan en Den Haag Laan van NOI omgeleid en op hun definitieve plaats gelegd. De nieuwe fly-over komt in gebruik, zodat de beide sporen tussen Den Haag Mariahoeve en Den Haag Centraal over de sporen van RandstadRail heengeleid worden en op Den Haag Laan van NOI in het midden komen te liggen.
- In ieder geval tot 2008 komen de metrotreinstellen die de RET inzet op de Hofpleinlijn, in onderhoud in het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Daarbij zal gebruik gemaakt moeten worden van bovengenoemde verbinding. Als in 2008 de boortunnel gereed is, kunnen de stellingen weer via eigen sporen een RET-werkplaats bereiken.
- In de verdiepte bak te Pijnacker vordert het werk gestaag. De bovenleidingpalen zijn geplaatst, hoewel een enkeling nog enigszins uit het lood staat. Een leuk detail is de vorm van de middenportalen. De schuine verbindingen tussen staanders en liggers zijn aan de bovenzijde geplaatst zodat ze, op hun duidelijk geringere lengte na, duidelijk herkenbaar zijn als 'Hofpleinlijn-bovenleiding'.
- Vanaf hemelvaartsdag (25-05) wordt op grootse wijze afscheid genomen van de Hofplein- en Zoetermeerlijn. Op 25-05 zal naast de reguliere treindienst met historisch materieel over de Hofpleinlijn gereden worden, terwijl op en rond meerdere stations activiteiten georganiseerd worden. Het belooft een leuke dag te worden, dus komt allen!
- Het Spoorwegmuseum wilde het ZHESM-motorrijtuig niet afstaan om op hemelvaartsdag tentoon te stellen in Den Haag, hetgeen niet alleen getuigt van weinig historisch besef maar zeker ook uit publicitair oogpunt een misser is.

BUSNIEUWS NEDERLAND

JAAROVERZICHT

Door ontijdig inkomen van enkele mutaties en andere oorzaken waren enige verbeteringen op ons jaaroverzicht stadsbussen nodig. U vindt deze voor Amsterdam en Den Haag in editie 568, voor Nijmegen in 566 en voor Rotterdam in 567. Het BBA materieel voor de Noord-Brabantse steden is vermeld in nos 564 en 566. Het Hermes stadsmaterieel is te vinden in de uitgave die thans op uw scherm staat; daarbij komen nog de 2250-2257 en de Phileassen van SRE, genummerd 1201-1211, waarvan de 1209 en 1211 nog nooit zijn gesignaleerd; de driedelige 1212 is op promotietoernee. Bij Connexion wordt vrijwel geen specifiek stadsmaterieel meer ingezet, naast de 2402-2408 (Park Arnhem, zie 566 en dit nummer), de 12 m Citaro's en de MAN 6394-6416. ARRIVA kent een speciale stadsbusnummering – als vermeld in 568 plus de nieuwere Citaro's 158-165, 221-241,

521-540 en 551-557 – maar de inzet van het daarin opgenomen materieel is niet beperkt tot de stad Groningen; de Zweedse 5900, 5902-5919 rijden veelal juist wel stadsdiensten.

ARNHEM Connexxion

In maart kwamen uit Wijk bij Duurstede en Oudewater de Ambassadors 8690-8698 naar Arnhem en gingen de 2266-2271 weg. De 8699-8701 gingen naar Bemmelduiven, waarna de 2259, 2261 en 2262 hier vertrokken. In april verving 7833 de 233 (opleg Haarlem) en kwamen de 1052, 1060 en 1062 (met Texelse reclame) uit Texel; 1065 ging naar Bemmelduiven en al enige tijd is B95 2680 aanwezig. Uit Arnhem verdwenen 2882, 4321 en 1064 en uit Bemmelduiven 2264.

Het nieuwe trolleytraject naar Schuytgraaf zal al in juni a.s. in gebruik worden genomen, in eerste instantie naar een tijdelijk eindpunt. Het definitieve traject moet over drie jaar klaar zijn. Het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen) draagt EUR 100.000 bij in de aanlegkosten van €1,2 mio.

De aanbesteding van het openbaar vervoer in het KAN-gebied is uitgesteld. Connexxion zal nu in ieder geval tot 1 januari 2009, maar mogelijk langer, blijven rijden in Arnhem en omgeving. (en)

BBA

Ter vervanging van de oudste Tilburgse bussen komen er inderdaad 13 Berkhofs van Connex Denemarken, de 6286, 6287 en 6289-6299, die als 3001-1013 gaan rijden. Zij worden bij Berkhof aan de Nederlandse eisen aangepast. Voor SRE – zie ook Eindhoven – komen de Ambassadors 5053-5057 met roetfilter, en voor de Veluwe zijn twee Optare Solo's – als getoond in Kortrijk – met 20 zitplaatsen besteld, die 4601 en 4602 worden. De overgenomen Alliances (stalling Zeeland) zijn de eerste met Veolia logo (wp)

CONNEXXION

In de Hanzeliners 5685-5698 zijn thans 49 staanplaatsen toegelaten, doch zij mogen niet meer sneller rijden dan 80 km/h (was 100 km/h). De capaciteit van 8826-8828 is 43+2/46.

Nu de CNG bussen alle in dienst zijn kan een groot aantal oude wagens worden opgeruimd. Van de weg verdwenen Dennis 1006-1015, DAF SB 1031-1063 (de in Arnhem rijdende 1064-1069 staan trouwens ook op de nominatie), 4812-4832, 4956-4966 en B10M 4802-4811 en 4858-4882. Van de reeks SB 2130-2151 blijven enkele als reserve aanwezig, en gaan andere naar ZW. De verschuivingen in het Schiphol Sternet bestand betekenden het einde voor de ex NZH (groep) 2526-2535 en 2599-2601. Uit het Gooi verdwijnen de negen nog rijdende B96 (1200..1210), terwijl 25 stuks B95 moeten worden doorgeschoven. De Arnhemse 2267-2271 zijn via Ridderkerk in Delft beland.

Van de reeks 1072-1079 zijn alleen 1073 en 1074 nog actief (en waarschijnlijk ook weldra aan de kant), terwijl 1128 en 1132, evenals 5602, 5605 en 5608 nog deel uitmaken van de NS vloot. 1317 en 1318 verdwenen als laatste van hun soort, maar van 2152-2162 zijn 2153, 2160 en 2162 nog aanwezig. Van de Mercedes 412D is alleen 6393 nog actief, maar in Amersfoort kwam 0412 weer opduiken. De verhuurde bussen type 0405 zijn/worden vervangen door 0408, en 4372 en 4373 gingen in opleg. 4737 blijft in de verhuur en verder is er sprake van 1097, 1099, 1101, 1102, 1104, 1105, 1107 en 1110-1115. Een aantal 0550 reeks 2700 circuleert onder de tourafdelingen, zonder te zijn vernummerd; andere zijn zelfs in de opslag gegaan.

Blijkens het jaarverslag heeft Connexxion een aparte unit opgericht om de overtollige – veelal nog goed bruikbare – bussen met zoveel mogelijk restopbrengst te lozen. Men beklagt zich – nee: toont zich gereserveerd – over de kapitaalvernietiging die plaats vindt door de eis dat een nieuwe concessie met nieuw materieel wordt aangevangen, en hoopt dat opdrachtgevers hiermee in de toekomst minder rigide zullen omgaan. (en/adv/connexxion/wp)

EINDHOVEN BBA en Hermes

De SRE (Stadsregio Eindhoven) heeft de concessie van de huidige vervoerders tot 2009 verlengd. BBA verzorgt het vervoer in de Kempen (Brabant Zuid-Oost), Hermes dat in de stad Eindhoven en de Peel. (wp)

EINDHOVEN Phileas

Van de 12 Phileassen zijn er zes betrouwbaar; de overige moeten nog worden aangepast, waarbij vooral het batterij management systeem een aandachtspunt is. Van SRE krijgt de Phileas nog een extra jaar, maar alle extra kosten komen geheel voor rekening van APTS. Stoppen is in de regiораad (nog) niet aan de orde geweest. (sre)

HERMES

Aan oud materieel – in dienst gesteld voor 1999 – was medio 2005 nog voorhanden, exclusief buurtbussen:

SB220 B89	1241, 4883-4894, 4896-4917, 5462-5478
SB220 Berkh.	1242, 2026-2030, 2057-2068
SB220 Hainje	2008-2012, 3121
DOB B96	2240-2246
MB200	3793, 8372, 8376, 9968 en 9969 (beide cabrio)
SB220 B88	5252, 5348, 5349, 5351, 5352, 5357-5359, 5361, 5364-5367, 5374-5380, 5382, 5402-5404, 5407, 5410-5417, 5456-5461
SBG220 Berk.	7121, 7124-7127
SBG220 B89	7771-7775, 7793, 7794

In januari waren de B88 gereduceerd tot 5348, 5365, 5376-5380, 5382, 5412, 5457 en 5459. De 5467 is – als reeds vermeld – in 2005 verbrand. (adv/wp)

ROTTERDAM RET

Hoewel reeds deze maand een Citaro in Parijs getoond zal worden is de aflevering van de eerste bus in Rotterdam voorzien voor tweede helft juni (ret)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

AUSTRALIË.

Melbourne. Op alle tramlijnen (Melbourne heeft 28 lijnen) wordt nu met pantografen gereden. Alleen de restauranttram rijdt nog met een trolleytang en kan door aanpassing van de bovenleiding niet meer overal rijden. De oude vierassers type W verzorgen nog alle diensten op de lijnen 30 en 35 ("City Circle") en zijn ook aan te treffen op de lijnen 78 en 79.

BELGIË.

Antwerpen. De werkzaamheden op de Bolivarplaats kwamen gereed. Sinds 29.4.2006 heeft lijn 12 hier zijn eindpunt en werd het tijdelijke eindpunt Zuidstation verlaten. Vanaf het Sportpaleis (Deurne) is er nu via het Centraal Station en de Franklin Rooseveltplaats een directe verbinding naar het Justitiepaleis.

BOSNIË.

Sarajevo. De uit Wenen overgenomen motorrijtuigen zijn hier vanaf nummer 701 in dienst:

Sarajevo	ex Wenen
701	4431
702	4433
703	4419
704	4427
705	4428
706	4435

BULGARIJE.

Sofia. Bij Inekon werden 18 lagevloertrams besteld. Deze worden in de tweede helft van 2006 geleverd.

CANADA.

Edmonton. Op 1.1.2006 werd het tramnet met 640 meter in zuidelijke richting verlengd tot Health Sciences.

Montreal. Een bezoek van de burgemeester aan Parijs en het Parijse trambedrijf resulteerde in het spontane verlangen om ook in Montreal de tram terug te laten keren. Er borrelt een plan voor de aanleg van een 7½ kilometer lange lijn.

Vancouver. Bij de "Millenium Line" (volautomatische Skytrain) kwam op 6.1.2006 het laatste gedeelte vanaf Commercial Drive tot VCC Clark (Vancouver Community College) in dienst. In juli 2005 (zie HOV/RN 559) schreven wij over de plannen voor een tweede metrosysteem. Wel, deze Richmond – Airport – Vancouver Rapid Transit (RAV) is inmiddels in aanleg onder de naam "Canada Line". De Zuidkoreaanse fabrikant Rotem levert voor deze lijn 20 volautomatische tweewagenrijtuigen. Al jaren zijn er plannen voor de aanleg van een tramlijn naar Port Moody. De plannen voor deze "Evergreen Line" krijgen nu wat meer handen en voeten. Eind 2009 moet de 11 kilometer lange lijn Port Moody (Coquitlam) – Longheed in dienst komen.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Met ingang van 28.5.2006 bestaat het metronet uit 10 lijnen. De totale lijnlengte bedraagt ruim 146 kilometer. De langste lijn is lijn U7 (31,7 km.); de kortste lijn U55 (0,6 km.).

lijn:	route:
U1	Uhlandstrasse – Nollendorfplatz – Warschauer Strasse
U2	Pankow - Nollendorfplatz – Ruhleben
U3	Nollendorfplatz – Krumme Lanke
U4	Nollendorfplatz – Innsbrucker Platz
U5	Alexanderplatz – Biesdorf – Hönow
U55	Hauptbahnhof – Reichstag
U6	Alt Tegel – Stadtmitte – ALT Mariendorf
U7	Rathaus Spandau – Yorckstrasse – Rudow
U8	Wittenau – Alexanderplatz – Hermannstrasse
U9	Osloer Strasse – Kurfürstendamm – Rathaus Steglitz

smalprofiel lijnen: U1, U2, U3, U4

breedprofiel lijnen: U5, U55, U6, U7, U8, U9.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Op 28.5.2006 gaat een nieuwe dienstregeling in waarbij een aantal lijnen een andere route krijgt. De combinatie van lijnen die de Ring berijdt vervalt en de lijnen S41 en S42 worden nu echte "Vollring" lijnen, waarbij lijn S41 met de klok meerijs: Gesundbrunnen – Schönhauser Allee – Treptower Park – Neukölln – Hermannstrasse – Südkreuz – Westend – Gesundbrunnen en lijn S42 dat in tegenover gestelde richting doet. De lijnen S8, S85, S45, S46 en S47 berijden daarbij gedeeltes van de Ring. Onderstaand geven wij een overzicht van de wijzigingen:

lijn:	route:
S1	Oranienburg – Frohnau – Bornholmer Strasse – Schöneberg – Zehlendorf – Wannsee. (naar Potsdam rijdt lijn S7)
S25	weer ingesteld: Hennigsdorf – Teltow Stadt

- spitsdiensten: (Gesundbrunnen -) Nordbahnhof – Lichterfelde Süd
 S26 vervalt, vervangen door lijn S25
 S41 Vollring lijn, zie hierboven
 S42 Vollring lijn, zie hierboven
 S45 Hermannstrasse – Baumschulenweg – Schöneeweide – Adlershof – Flughafen Schönefeld
 S46 Westend – Hermannstrasse – Schöneeweide – Adlershof – Königs Wusterhausen
 S47 Südkreuz – Schöneeweide – Spindlersfeld
 S7 Ahrensfelde – Ostkreuz – Friedrichstrasse – Westkreuz – Wannsee – Potsdam Hauptbahnhof
 S8 Birkenwerder – Ostkreuz – Grünau/Zeuthen
 S85 blijft gehandhaafd: Waldmannslust – Ostkreuz – Grünau.

Door deze wijzigingen ontstaat op sommige trajecten een frequentere treindienst, op andere trajecten wordt iets minder frequent gereden.

Na de val van de muur was de financiering geregeld om het S-Bahnnet te herstellen naar de omvang van augustus 1961. Onlangs hebben een aantal gemeenteraadsleden vragen gesteld over de nog niet heropende trajecten. Uit de beantwoording blijkt dat in een tussentijdse overeenkomst tussen de landelijke overheid met de DB besloten is de heropening van een aantal trajecten te heroverwegen. Zo wordt voor de heropening van de enkelsporige verbinding tussen Spandau en Falkensee een kosten/baten analyse gemaakt. De trajecten Zehlendorf – Düppel en Wannsee – Stahnsdorf werden geschrapt. De aanleg van dubbelspoor tussen Frohnau en Hohen Neuendorf gaat niet door en een tweede spoor tussen Wannsee en Potsdam heeft een lage prioriteit en wordt pas na 2008 aangelegd. Resteren nog de trajecten Spandau – Staaken, Hennigsdorf – Velten en Blankenfelde – Rangsdorf waarover niets naders valt te melden.

Brandenburg. Voor de dagelijkse dienst beschikt men over 20 motorrijtuigen:

Nummer	type	bouwjaar	opmerking
130	KT4D	1986	ex Gera 330
154	KT4D	1990	ex Cottbus 54
173, 174	KT4DM	1981	
179, 180	KT4DM	1983	
170	KTNF6-B	1979	met lagevloer middendeel
172, 176 -178	KTNF6-B	1981	met lagevloer middendeel
181-185	KTNF6-B	1983	met lagevloer middendeel
101-103	MGT6D	1995	Duewag, MGB

Potsdam. In HOV/RN 567 schreven wij over het concept lijnennet per 28.5.2006. Dat wordt ingevoerd zoals aangegeven waarbij Expresslijn X98 (Platz der Einheit – Gausstrasse) wordt verlengd vanaf de Platz der Einheit naar Pirschheide. Hierdoor krijgen de stadsdelen Kirchsteigfeld en Drewitz in de spits een vijf minuten frequentie. Het museummaterieel werd op de monumentenlijst van de deelstaat Brandenburg geplaatst. Ook lorrie 311 met het onderstel van een aanhangwagen uit 1907. Hierop wil men een replica bouwen van een Lindner motorwagen uit 1907.

Rostock. In HOV/RN 566 schreven wij met enige terughoudendheid over de plannen voor een Stadtbahnnet met tweesysteem materieel zoals in Karlsruhe. Het trambedrijf doet hier erg enthousiast over maar werd door de burgemeester terug gefloten en mag er niet meer over publiceren en met de pers communiceren. De politiek en enkele maatschappelijke organisaties zijn tegen de plannen. Zij vinden dat er genoeg is geïnvesteerd in het openbaar vervoer en dat dit van uitstekende kwaliteit is. DB Regio, die bij de plannen betrokken is, overweegt in het Stadtbahn project een meerderheidsbelang te nemen waardoor de financiering buiten de gemeente om gaat.

Strausberg. Volgens de huidige inzichten wordt in december 2008 op de Berlijnse S-Bahnlijn S5 naar Strausberg Nord een twintig minutendienst van kracht. Al jaren gaat men er van uit dat dit het einde zou kunnen betekenen van de door de Strausberger Eisenbahn geëxploiteerde tramlijn 89. Maar de burgemeester van Strausberg verklaarde onlangs dat de tram dan nog zeker een functie heeft. Al eerder heeft de gemeente zich tot 2010 financieel garant gesteld.

DUITSLAND west.

Bochum. In HOV/RN 567 schreven we over het plan voor een tramlijn naar Langendreer (S-Bahnhof). Dat steekt iets anders in elkaar en er gaat ook nog iets aan vooraf. In eerste instantie gaat het om een verlenging vanaf Laer van lijn 302. Deze volgt lijn 310 en buigt bij de Unterstrasse af naar een nieuw aan te leggen traject via Langendreer Markt naar Langendreer S-Bahnhof. In een volgende fase komt er een nieuwe spoorverbinding vanaf Langendreer Markt en het bestaande traject van lijn 310 in Crenfeldanz. Als dat er ligt kan lijn 310 vanaf Crenfeldanz de nieuwe, iets langere, route via Langendreer gaan volgen ter vervanging van het huidige enkelsporige traject.

Darmstadt. De aanleg van dubbelspoor in Arheilgen en de verlenging naar Arheilgen Nord wordt op de lange baan geschoven. Een subsidie van € 18 miljoen sneuvelt door de bezuinigingen.

Karlsruhe. Voor de dagelijkse personendienst beschikt men over 266 motorrijtuigen:

aantal:	type:	bouwjaar:	nummers:	opm.:
15	8x gelede	1969-1978	124,125,199,202-204 206-211, 213-215	
45	GT6-70D/N	1995-2005	221-265	
25	GT8-70D/N	1999-2003	301-325	
20	GT6-80C	1983-1984	501-520	
40	GT8-80C	1987-1992	551-590	1)
35	GT8-100C/2S	1991-1995	801-817, 819-836	2)
86	GT8-100D/M-2S	1997-2005	837-922	3)

opm.: 1) 551-560 met panorama tussenrijtuig

2) 816, 817, 819, 820 eigendom DB. (DB nummers 450.001, 003, 004, 005)

- 3) 845-848 bistrowagen met panorama tussenrijtuig en toilet,
vanaf 868 met panorama tussenrijtuig, vanaf 900 met toilet.

Verder staan nog 11 gelede achtassers als reserve afgesteld in de remise Tullastrasse: 116, 117, 119, 122, 123, 193, 195, 197, 198, 205, 212.

In principe beschikt men hiermee, na de openingen van de lijnen naar Nordstadt en Spöck en de verlenging van lijn S41 naar Eutingen (zie HOV/RN 568), over voldoende materieel voor het stadsnet, de interlokale en meersysteem lijnen. Bij een toename van het vervoer kan worden teruggevallen op de reserve uit de Tullastrasse. Pas in een verre toekomst is nieuw materieel nodig.

Keulen. Op veel plaatsen in de stad worden voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor de nieuwe noord/zuid lijn. Op het traject Breslauer Platz – Kurt Hackenberg Platz – Bonner Strasse worden de nutsleidingen verlegd en zijn archeologen al langer bezig met historisch onderzoek. Open bouwputten zijn er o.a. op de Breslauer Platz, Kurt Hackenberg Platz, Alter Markt, Heumarkt, Chlodwigplatz en Bonner Strasse. Bij het Güterbahnhof is een werkterrein ingericht voor de opslag van de benodigde materialen. Voor intern transport wordt een 900 mm lorriespoor aangelegd. Zoals eerder bericht beginnen op 6.6.2006 de tunnelboren met hun graafwerk. Deze boormachines werden eerder gebruikt bij de metrowerken in Wenen. Voor de afbraak en nieuwbouw van het tunnelstation Breslauer Platz wordt vanaf oktober 2006 het tramverkeer op de lijnen 5, 16, 17, 18 en 19 omgeleid. Het nieuwe station komt iets noordelijker te liggen en krijgt drie sporen. Als in juli 2007 het tramverkeer op deze lijnen weer via deze route wordt hervat is het nieuwe station nog niet helemaal gereed en rijden de trams hier nog ruim twee jaar door zonder te stoppen. In aansluiting op het nieuwe tunneltraject komt er vanaf de zuidelijke uitgang Bonner Strasse een lijn naar Arnoldshöhe en komt er een aftakking via de Schönhauser Allee naar een aansluiting op lijn 18 (Rheinuferbahn).

De tunnelstations Neumarkt en Heumarkt worden nog al eens met elkaar verwisseld. Dat is binnenkort verleden tijd: het station Heumarkt krijgt een nieuwe naam: Kapitoll.

FINLAND.

Helsinki. Aanvulling op het bericht in HOV/RN 566. Van de 40 lagevloer trams (die overigens in Finland bij Talgo Oy werden gebouwd) gaan alleen de onderstellen voor aanpassing naar de fabriek van Bombardier in Siegen.

FRANKRIJK.

Bordeaux. De komende jaren wordt het tramnet uitgebreid door het verlengen van de bestaande lijnen.

Lijn A:

Cenon – Floirac, februari 2007

Saint Augustin – Merignac Centre, juni 2007

Lormont – Carbon Blanc, mei 2008.

Lijn B :

Pessac Bougnard – Pessac Centre, mei 2007

Quinconces – Bassin Flot, juli 2007

Bassin Flot – Cite Clevau, december 2008.

Lijn C:

Quinconces – Aubiers, december 2007

Gare Saint Jean – Bagles, maart 2008.

Brest. Het lijkt er nu toch op dat het een echte tram gaat worden. Lange tijd was sprake van een spoorbus. In 2011 moet de eerste tramlijn Technopole – Kerkadec (12 km.) in dienst komen waarvoor 20 lagevloertrams besteld worden. Een tweede tramlijn komt in 2015.

Lyon. De opening van de 14,7 kilometer lange tramlijn 3, Part Dieu – Meyzerieu, staat voor 8.12.2006 op de kalender.

Montpellier. De nieuwe tramlijn 2 (19,6 km.), waar voor zoals eerder bericht 24 kortere Citadis trams zijn besteld in een vrolijk gekleurde bloemendesign, komt in december 2006 in dienst. Voor het toegenomen vervoer op lijn 1 werden bij Alstom drie lange, vijfdelige, trams nabesteld. Uiteraard in het zwaluwdesign van deze lijn.

Nantes. Plannen voor tram/trein verbindingen zijn hier niet nieuw: vijf jaar geleden schreven wij daarover voor het laatst. Een Tram-Train project (zo noemen ze dat in Frankrijk) verdween toen van tafel, maar wij spraken de verwachting uit dat het misschien ooit kans van slagen zou hebben. Wel: in 2002 werd een kosten/baten analyse gemaakt voor het reactiveren van de enkelsporige spoorlijn Nantes – Nort sur Erdre – Châteaubriand. Op deze 64 kilometer lange lijn werd de personendienst in 1980 en de goederendienst in 1994 gestaakt. In het kader van een werkgelegenheidsproject wordt de overwoekerde lijn momenteel weer toonbaar gemaakt. Er wordt gesproken over een hervatting van de personendienst tot Norte sur Erdre (30 km.) in 2009 met in de tweede fase een verlenging tot Châteaubriand. Zonder al te veel in details te treden (zo weet men nog niet of men de lijn geheel of gedeeltelijk wil elektrificeren) is het voor deze rubriek interessant dat men denkt aan de inzet van Tram-Train materieel met in het noorden van de stad een overgang van spoor- naar tramnet waardoor kan worden doorgereden tot de Place Commerce in het centrum van Nantes. Voordat het zover is zal er nog heel wat water door de Erdre stromen maar het succes van een verbeterde dienstuitvoering op een tweetal regionale SNCF-lijnen vanuit Nantes maken het plan zeker haalbaar.

Nice. Zoals bekend, heeft men 20 lagevloer Citadis trams in bestelling. Deze zomer verwacht men de eerste trams. Ze worden ondergebracht in de in aanbouw zijnde remise Le Rouret.

Parijs. Siemens gaat metrolijn 1 technisch aanpassen voor volautomatisch bedrijf. Voor de meersysteem tramlijn Aulnay – Bondy werd op 21.1.2006 in de remise Bondy de eerste tramtrain aan het publiek getoond. Siemens levert 15 van deze trams van het type Avanto. De tramlijn, exploitatie door de SNCF, komt eind 2006 in dienst als lijn T4. In mei 2006 levert Siemens 7 smalprofiel metrostellen voor de in oktober 2006 te openen VAL-lijn op de luchthaven Charles de Gaulle.

GEORGIE.

Tblisi. Onze eerder uitgesproken vrees wordt bewaarheid. De regering heeft besloten om uit kostenoverweging het trambedrijf, dat uit nog één lijn bestaat, op een nog nader te bepalen tijdstip op te heffen. Het trolleybusbedrijf wordt gemoderniseerd.

GROOT BRITANNIË.

Birmingham. Het is geen geheim dat men al langere tijd ontevreden is over de 16 door Ansaldo geleverde lagevloer trams. Men wil de enkele jaren oude trams verkopen en 40 nieuwe trams bestellen. Men heeft in ieder geval meer trams nodig voor de geplande uitbreiding van het net.

Croydon. Later dan gepland werd op 10.12.2005 bij het nieuwe winkelcentrum Central een gelijknamige halte in gebruik genomen. Men is nog steeds op zoek naar een leverancier voor de nabestelling van 1 (één) motorrijtuig.

INDIA.

Delhi. Op 31.12.2005 kwam de nieuwe metrolijn 3 tussen Barakhamba en Dwarka in dienst. Een klein gedeelte van deze 22,8 kilometer lange lijn ligt ondergronds. Door verlengingen aan beide uiteinden moet de lijn groeien tot 33½ kilometer.

LETLAND.

Liepaja. De uit Erfurt overgenomen motorrijtuigen 452, 459, 505 en 529 kregen de nummers 244 – 247. Twee hiervan werden inmiddels in dienst gesteld.

LUXEMBURG.

Luxemburg. Gaat u er maar van uit dat Luxemburg voorlopig in deze rubriek niet meer voor komt, schreven we begin van dit jaar. Met verbazing lazen we dan ook een bericht in het tijdschrift Stadtverkehr (4/06) waarin toch weer wordt gesproken over een tram. De plannen voor een Tram-Train systeem blijken definitief van tafel maar nu is er sprake van een tramlijn vanaf het centraal station via het centrum (Pont Adolphe) en de Pont Rouge naar Kirchberg. Inmiddels zijn de tegenstanders al weer op de barricaden geklommen en kunnen we dus vraagtekens zetten bij de als 2012 genoemde datum van opening.

NOORWEGEN.

Bergen. Nadat al eerder met de werkzaamheden was begonnen, werd op 28.2.2006 overeenstemming bereikt over de financiering van de nieuwe tramlijn. Een groot deel van het geld komt uit een stadstolsysteem. Een eerste gedeelte vanuit het centrum naar de voorstad Nesttun komt in 2009 in dienst, de gehele lijn (tot het vliegveld) komt in 2014 gereed. In totaal komen er 18 lagevloertrams waarmee in de spits een vijf minuten dienst wordt uitgevoerd.

Oslo. Mevrouw Torhild Skogsholm, de vroegere minister van verkeer, werd directeur van het trambedrijf. Onthoudt u deze naam. Zij is zeer pro tram en was als minister de stuwende kracht achter het tramplan van Bergen en de aanpassing van het lijnennet en verbetering van de dienstuitvoering in Oslo, vorig jaar oktober. Zij heeft zich ten doel gesteld om het trambedrijf van Oslo tot het beste van Europa te maken. In de gemeenteraad heeft zij voor haar plannen een meerderheid en de tram vijandige algemeen directeur van Oslo Sporveier staat daardoor op een zijspoor.

OEKRAÏNE.

Dnepropetrowsk. In totaal doen hier 28 Tatra motorrijtuigen (14 stellen) uit Schwerin dienst. Ze hebben de nummers 1387+1388 t/m 1413+1414.

Druzhkovka. Wonderbaarlijk genoeg rijdt de tram weer (HOV/RN 557). Er worden vier trams ingezet op de lijnen 1 en 5 en men is bezig met het opknappen van enkele trams voor de te heropenen lijn 2.

Kiev. In de eigen werkplaats van het trambedrijf loopt de productie van een serie dubbelgelede achtassers. Een dergelijke tram wordt een mix van onderstellen van oudere T3 vierassers met een moderne wagenbak en een door het Tsjechische CKD geleverd lagevloerdeel. De trams zijn bestemd voor de sneltramlijnen 1 en 3. Op 23.8.2005 werd de metro in oostelijke richting met 2½ kilometer verlengd tot Borispilka. Kiev heeft ook een groot trolleybusbedrijf. In aflevering is een serie van 140 trolleybussen type LAZ-A183. Er zijn ook 50 lagevloer trolley's (LAZ-T183) besteld.

Konstantinovka. In augustus 2005 werd de tramdienst hervat. Van de vier dienstvaardige KTM5 trams zijn er maximaal drie in dienst.

Lugansk. Ook hier leverde JuMS uit Dnepropetrowsk nieuw materieel van het type K1. Tot heden werden 5 van deze vierassers in dienst gesteld: 301-305.

Odessa. Tot nu toe werden ongeveer 50 T3 motorrijtuigen gemoderniseerd.

Stachanow. Slechts twee motorrijtuigen zijn nodig om de enige tramlijn te exploiteren. Daarnaast beschikt men over een reserve motorrijtuig.

OEZBEKISTAN.

Tasjkent. Het enige trambedrijf van dit land werd opnieuw kleiner. Er zijn nu nog 7 tramlijnen in exploitatie. Er circuleert een bericht dat men bij Uraltransmasch nieuw materieel zou willen bestellen. Ook het trolleybusbedrijf werd de laatste jaren sterk ingekrompen. Het wagenpark is ongeveer gehalveerd en er zijn nog 10 lijnen in bedrijf.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl – LLB. Linzer Lokalbahn (LiLo). Het vierassige motorrijtuig ET 22.108 (ex Salzburger Lokalbahn ET 32) keerde na een afscheidsrit tussen Eferding en Peuerbach terug naar Salzburg. Zie bericht hieronder.

Salzburg. In 1991 ging motorrijtuig ET 32 naar de Linzer Lokalbahn. Daar werd het vanaf 1992 als ET 22.108 ingezet op de diensten vanaf Waizenkirchen naar Peuerbach en Neumarkt-Kallham. Op 25.3.2006 keerde de ET 22.108 terug naar Salzburg. Hier wordt de ET 32 ingezet tijdens de viering van "120 Jahre Salzburger Lokalbahn" in het weekend van 29.9.2006 t/m 1.10.2006. Dat is waarschijnlijk het laatste optreden van dit in 1951 gebouwde motorrijtuig waarvan de elektrische installatie gebruikt gaat worden bij de ombouw van locomotief E 64.

Wenen. De al in 2005 buiten dienst gestelde c3 aanhangrijtuigen 1168, 1182 en 1281 gingen naar Krakow. Van het in maart 2006 buiten dienst gestelde materieel zijn ook de motorrijtuigen 4636, 4673 en aanhangrijtuig 1166 voor Krakow bestemd. De motorrijtuig 4423 en 4425 zijn bestemd voor Sarajevo.

Per 1.1.2006 beschikte Wiener Linien GmbH over 549 motorrijtuigen en 304 aanhangrijtuigen. Voor de dagelijkse dienstuitvoering zijn maximaal 441 motorrijtuigen en 252 aanhangrijtuigen nodig. Wanneer metrolijn 1 tot Leopoldau wordt verlengd (2.9.2006) daalt het aantal motorrijtuigendiensten tot onder de 430. In het materieel overzicht hieronder telt u minder tramrijtuigen. De mutaties van begin 2006 zijn hierin reeds verwerkt.

Overzicht trammaterieel:

type	nummers
A	1 – 51
B	601 – 701
E	4402, 4422, 4423, 4424, 4432, 4434, 4439 – 4441 terzijde: 4423
E1	4464 – 4466, 4468, 4469, 4471, 4473, 4474, 4476, 4477 – 4480, 4482, 4484 – 4487, 4491, 4496, 4497, 4499 – 4556, 4558 – 4560, 4631 – 4634, 4637 – 4642, 4649, 4650, 4653, 4654, 4659 – 4668, 4670 – 4672, 4675, 4677, 4680, 4683, 4685 – 4689, 4691, 4692, 4695, 4697 – 4699, 4704, 4706, 4711, 4713, 4715, 4719, 4725 – 4750, 4752, 4755 – 4757, 4761 – 4763, 4768 – 4859, 4861 – 4868 terzijde: 4647, 4659
E2	4001 – 4086, 4088 – 4090, 4301 – 4324
c3	1104, 1106, 1108, 1109, 1115 – 1119, 1123, 1124, 1127, 1130, 1132, 1134 – 1139, 1141 – 1144, 1146, 1148, 1150, 1156 – 1158, 1163, 1164, 1170, 1171, 1174, 1177, 1181, 1183, 1187, 1190, 1193, 1194, 1196, 1197, 1199 – 1201, 1203, 1205, 1207, 1209 – 1214, 1216, 1217, 1219, 1222, 1224, 1225, 1227 – 1231, 1233 – 1240, 1242 – 1245, 1247, 1249 – 1252, 1259 – 1261, 1264 – 1280, 1282 – 1286, 1288, 1290 terzijde: 1150, 1164, 1201
c4	1301 - 1373
c5	1401 - 1517

motorrijtuigen: typen A, B, E, E1, E2.

aanhangrijtuigen: typen c3, c4, c5.

Bij de metro beschikt men over 636 motorrijtuigen, 46 aanhangrijtuigen en 2 stuurstandrijtuigen.

Overzicht metromaterieel:

type	nummers
E6	4901-4948
c6	1901-1946
T	2601 – 2678
U	2001-2062, 2079, 2082, 2088, 2093, 2096, 2098, 2099-2101, 2104-2109, 2113-2136 3001-3062, 3079, 3082, 3088, 3093, 3096, 3098, 3099-3101, 3104-3109, 3113-3136
U1	2201-2317 3201-3313
U2	2063-2078, 2080, 2081, 2083-2087, 2089-2092, 2094, 2095, 2097, 2102, 2103, 2110-2112 3063-3078, 3080, 3081, 3083-3087, 3089-3092, 3094, 3095, 3097, 3102, 3103, 3110-3112
V	2401-2402, 2801-2802
v	3801-3802

motorrijtuigen: typen E6, T, U, U1, U2, V.

aanhangrijtuigen: type c6.

stuurstandrijtuigen: type v

Het Weense trambedrijf beschikt over relatief veel werkmaterieel; voor tram en metro: 63 motorrijtuigen en 123 getrokken rijtuigen.

Het busbedrijf heeft in totaal 496 autobussen.

ROEMENIË.

Arad. Nog meer materieel uit Halle. Overgenomen werden de T4D motorrijtuigen 903, 1030, 1031, 1080, 1084, 1086, 1100, 1111, 1115, de B4D aanhangrijtuigen 213, 215 en kiplorrie 0052. Verder arriveerden in december 2005 nog de motorrijtuigen 1125, 1126, 1127, 1129, 1170, 1179, 1180 en 1190.

Braila. De tien uit Rotterdam overgenomen dubbelgelede Duewag motorrijtuigen rijden in hun Rotterdamse kleuren en nummers op de lijnen 21 en 22. Alle trams van Roemeens fabrikaat werden buiten dienst gesteld.

Brasov. Uit Innsbruck werden 8 gelede trolleybussen overgenomen. Opmerkelijk, gezien het feit dat men voor 2006 de ophef van het tram- en trolleybusbedrijf heeft aangekondigd. De ophef van het trambedrijf zou volgens een laatste bericht per 1.3.2006 plaats vinden, maar lijkt uitgesteld.

Craiova. De uit Rotterdam overgenomen zesassers 651-653, 655, 657-660 (ex Wenen) rijden sinds september 2005 op beide tramlijnen. Ze behielden hun Rotterdamse nummers en de Weense rood/wit kleur. De 654 staat met een defect buiten dienst maar wordt opgeknapt. In oktober 2005 arriveerden uit München de M-motorrijtuigen 2604, 2605, 2607, 2615, 2657, 2662, 2664 en de m-aanhangrijtuigen 3517, 3530, 3531 en 3541. De 2657 werd als plukwagen gebruikt en de andere kwamen in dienst als 661 – 666, de aanhangrijtuigen als 661 – 664, in overigens willekeurige volgorde. Naast het hierboven genoemde materieel beschikt men nog over de Timis motorrijtuigen 010, 011, 013, 016, 018, 022, 023, 024, 043, 046, KT4D motorrijtuigen 101 – 110 (ex Berlijn), T4D motorrijtuigen 115, 116, 121, 125 (ex Leipzig). De rest van de uit Leipzig overgenomen trams en Timis materieel staat buiten dienst.

RUSLAND.

Kaliningrad. De gemeente ziet niet meer zo veel toekomst in het metersporige trambedrijf in het vroegere Duitse Königsberg. De laatste maanden werd een aantal trajecten stilgelegd en verdween lijn 6. Er zijn nog zes tramlijnen in bedrijf (1, 2, 4, 5, 8, 9).

Kasan. Op 27.8.2005 werd de eerste metrolijn (7,7 km.) in dienst gesteld. Deze verloopt geheel ondergronds in het centrum. Er zijn drie tussenstations. Ingezet worden vierwagen metro treinstellen, gebouwd in St.Petersburg. Door verlengingen en de aanleg van nog eens twee lijnen moet het metronet uitgroeien tot 46 kilometer.

Krasnoyarsk. Negen motorrijtuigen van het type KTM8 kregen een gereviseerde wagenbak van het type KTM5. Drie KTM8 trams werden geofferd als onderdelenleverancier. In verband met werkzaamheden aan één der rivierbruggen werd lijn 8 voor zeker twee jaar opgeheven.

Kursk. Het wagenpark bestaat uit 149 Tatra motorrijtuigen van de typen T3 en T3M.

Moskou. Op 10.9.2005 werd de metrolijn Kiewskaja – Delewoj Centr (2,2 km.) in dienst gesteld; een zijlijn van lijn 4. Een verlenging tot Meshdunarodnaja is in aanleg. De dienstuitvoering op lijn M1 (de in 2004 geopende monorail) is niet optimaal. Van de zes treinstellen rijden er maar twee met een frequentie van \pm 22 minuten. Een kaartje voor de monorail kost een veelvoud vergeleken met die van (trolley)bus en tram en de reis is zeker niet sneller.

Nizhny Novgorod. Van de 10 bestelde KTM19 motorrijtuigen werden begin van dit jaar de 1237-1240 afgeleverd. Het plan om het tramverkeer via de Molitowsky brug stil te leggen werd na heftige protesten van de bevolking teruggenomen.

Nowosibirsk. Op 25.6.2005 werd metrolijn 2 verlengd tot Berjozowaja Roschtscha.

Pyatigorsk. Dit metersporige trambedrijf in de noordelijke Kaukasus nam van Cottbus de KT4D motorrijtuigen 59, 60, 62 en 63 over. Het transport ging per trein.

Sankt Petersburg. Op 2.4.2005 werd metrolijn 4 met 2,3 km. verlengd tot Komentantskij Prospekt. Door de plaatselijke tramfabriek PTMS werden vorig jaar 24 nieuwe vierassige motorrijtuigen LM99 afgeleverd. Opvallend zijn de twee laatst afgeleverde wagens 0504 en 0505 door hun moderne uiterlijk. Het zijn overigens klassieke hogevloertrams.

Tula. In juli en augustus 2005 kwamen uit Schwerin 5 motorwagengstellen (motorrijtuig + volgmotorrijtuig). Zie voor de nummers bericht Schwerin in HOV/RN 563. De eerste drie stellen kregen hier de nummers 75+76 (ex 110+210), 77+78 (ex 107+108) en 79+80 (ex 152+153). Ze worden ingezet op lijn 12.

Volzhskiy of Wolshskij. Dit in 1963 geopende trambedrijf (sinds 1989 gemeentelijk vervoerbedrijf) werd uitgebreid met een lijn in zuidelijke richting naar Wolgoprombank. In exploitatie zijn 9 lijnen (1,2,2A,3,4,4A,5,6,7).

Woronesh. Van dit eens zo grote trambedrijf resteren nog drie lijnen waarop maximaal 10 trams worden ingezet.

Yaroslavl. Dit in 1900 door het Belgische “Compagnie de traction et d’électricité” geopende trambedrijf verkeert in slechte staat. De remise in het centrum werd gesloten en al het materieel wordt nu gehuisvest in remise 4. Er werden 5 nieuwe motorrijtuigen van het type KTM19 aangeschaft.

SERVIË.

Belgrado. In februari 2006 arriveerden uit Basel de vierassige aanhangrijtuigen 1423-1426.

TSJECHIË.

Liberec. De gemoderniseerde T3 motorrijtuigen (met lagevloerdeel) krijgen de typeaanduiding T3R.PLF met behoud van hun oude wagennummer. De eerste omgebouwde wagens rijden als voorste wagen in dubbeltractie op de normaalsporige lijnen 2 en 3. Na ombouw zijn ze \pm 1 meter langer. Tot nu toe werden 4 trams gemoderniseerd, de komende twee jaar volgen er nog eens 8 waaronder ook enkele meterspoor rijtuigen voor lijn 11 naar Jablonec.

TURKIJE.

Istanboel. Uit Jena werden de motorwagens 104, 110, 112 en 115 overgenomen. Samen met de al eerder overgenomen 102 en 138 heeft men hier nu voor de nostalgische tramlijn zes motorwagens van het type “Gotha” uit Jena.

WIT RUSLAND.

Minsk. Op 7.11.2005 werd metrolijn 2 met 3,9 kilometer en twee tussenstations vanaf Puschkinskaja verlengd tot Kammenaja Gora. Het geheel ondergrondse metronet bestaat uit twee lijnen met een lengte van 27,6 kilometer en telt 23 stations.

ZWEDEN.

Norrköping. In HOV/RN 564 (dec.’ 05) schreven wij over de reconstructie van de tramlijn naar Klingsberg en de verlenging naar Ringdansen. Daarbij wordt een gedeelte verlegd naar parallel lopende straten. Een actiegroep maakt zich sterk om het oude traject naar Klingsberg te behouden als museumlijn.

Stockholm. Wij lazen in een krantenbericht dat na de invoering van het tolsysteem het verkeer in het centrum met \pm 25% is afgenomen.

De Ropstenbrug naar het eiland Lidingö kan volgens een hernieuwd onderzoek nog tien jaar door de tram bereden worden. De beslissing om de Lidingölijn te handhaven (lees: wel of geen tramsporen op een nieuwe brug) kan dus naar een later tijdstip worden verschoven.

Bij Bombardier werden 9 motorrijtuigen van het type A32 nabesteld. Deze zijn bestemd voor de lijnen 12 (Nockebylijn) en 22 (Tvarbanan) en worden in 2007 geleverd. De meer dan zestig jaar oude vierassige tramstellen type A30/B30 verdwijnen dan van lijn 12 maar rijden waarschijnlijk nog enkele jaren op lijn 21 (Lidingölijn). Na jaren van technische ellende kan nu eindelijk het automatische seinstelsel op lijn 22 in gebruik worden genomen. Dat geeft ook weer wat lucht in de materieelsituatie omdat nu met een maximale snelheid van 80 km/u kan worden gereden.

Al langere tijd kampt men bij de metro met een materieeltekort. Na een brand in mei 2005 werden alle 145 rijtuigen van de typen C14 en C15 uit dienst genomen. Dat is ongeveer 15% van het wagenpark. De oorzaak van de brand blijkt moeilijk te vinden. Alle rijtuigen worden nu gereviseerd. De metro wordt ondersteund door een aantal tijdelijke buslijnen.

ZWITSERLAND.

Bern. Voor het nieuwe plan Tram Bern West wordt eind 2006 een referendum uitgeschreven. Als de uitslag positief is en de financiering rondkomt kan op z’n vroegst in 2008 met de aanleg worden begonnen.

Genève. In januari 2006 werd begonnen met de aanleg van de TCMC (Tramway Cornavin – Meyrin – CERN). Van de in totaal 9 kilometer lange lijn wordt \pm 1 kilometer met het wegverkeer gedeeld, \pm 5½ kilometer wordt ook door bussen bereden. In de omgeving van het vliegveld komt een nieuwe tramremise. De nieuwe lijn wordt in gedeelten geopend: eind 2007 tot Avenchet, eind 2008 tot Meyrin en eind 2009 tot CERN.

SPOORWEGEN BUITENLAND

GROOT - BRITANNIË

De Britse spoorwegmaatschappij Network Rail wil een hogesnelheidslijn bouwen tussen Londen en Schotland. Reizigers zullen dan binnen 2 uur en 35 minuten tussen de Britse hoofdstad en Edinburgh of Glasgow kunnen reizen, ruim twee uur sneller dan nu het geval is. De hogesnelheidslijn moet reizigers uit het vliegtuig de trein in lokken, zo meldde de krant The Times.

Network Rail presenteerde de uitkomsten van een onderzoek naar de haalbaarheid van de lijn. De bedoeling is dat op het eerste stuk van de lijn, tussen Londen en Manchester, in 2016 de eerste treinen zullen rijden. De reis tussen die steden wordt dan met bijna een uur ingekort tot vijf kwartier. Vijf jaar later moet de hele route klaar zijn.

De prijzen van de kaartjes zouden op of onder het niveau moeten liggen van de tickets die budgetluchtvaart-maatschappijen nu vragen voor vluchten binnen Groot-Brittannië. Network Rail hoopt op deze manier 70 tot 90 procent van de reizigers die nu met het vliegtuig van Londen naar Glasgow of Edinburgh gaan, te verleiden de trein te nemen.

Volgens de spoorwegmaatschappij zou de hele hogesnelheidslijn gebouwd kunnen worden voor 11 miljard pond, ruim 17 miljard euro. Er kan worden bespaard op de bouwkosten als het spoor niet naar het centrum van de steden wordt geleid, maar eindigt op stations in de buitenwijken. Er zouden dan minder dure tunnels en andere aanpassingen hoeven worden aangelegd.

(bron: De Telegraaf)

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang DB

De geplande beursgang van DB houdt de gemoederen nog altijd flink bezig. Volgens Minister Tiefensee moeten de voorbereidingen in 2007 worden afgesloten, zodat DB in 2008 naar de beurs kan. In welke vorm is onduidelijk, want de discussie over de vraag of DB met of zonder infrastructuur verder moet woedt nog steeds in alle hevigheid. Dat gaat uiteraard met de nodige onvriendelijkheden over en weer gepaard, met name tussen *Bahnchef* Mehdorn en de politiek. Volgens de *BILD-Zeitung*, een overigens nauwelijks serieus te nemen medium, zou Mehdorn nog voor de zomer zijn koffers kunnen pakken. Gewenste opvolger zou Friedrich Merz zijn, de financieel expert van het CDU. De betrokkenen ontkennen dit vooreerst.

Een aantal geplande bijeenkomsten van de parlementscommissie voor verkeer met deskundigen en betrokkenen zorgde ook voor verhitte gemoederen. DB verweet de commissie uitsluitend critici te hebben uitgenodigd, in omgekeerde richting werd DB stemmingmakerij verweten. Eén van de experts trok zich vooraf al terug, wat volgens sommigen het gevolg was van een gesprek met DB-topman Otto Wiesheu. DB heeft volgens dagblad *der Tagesspiegel* een dossier aangelegd over elk van de uitgenodigde experts; deze zijn aan de Mehdorn-getrouwe commissieleden verstrekt. Een verstandig overleg komt daarmee echter niet dichterbij, laat staan een verstandige beslissing.

De eerste hoorzitting vond plaats op 10 mei; daarin spraken diverse deskundigen zich conform de verwachtingen uit voor een (sterkere) scheiding van infrastructuur en exploitatie. De belangrijkste argumenten zijn dat de publieke functie van het spoorwegnet niet verenigbaar is met commerciële principes van een beursgenoteerd DB-concern, alsmede de sterke verwachting dat een beursgang inclusief infrastructuur op termijn concurrentiebeperkend zal werken. Bovendien bestaat het risico dat de EU de Duitse staat in zo'n geval zal verplichten de infrastructuur van DB terug te kopen; dan zou de staat de infrastructuur twee keer betalen, namelijk bij aanleg en bij terugkoop.

Overnames

Ook deze maand toonde DB zich weer hyperactief met overnames en samenwerkingen. Het gezaghebbende blad *Der Spiegel* berichtte dat DB overweegt om een aandeel te nemen in Thalys International. Zowel met de Franse (70% aandeelhouder) als de Belgische (30% aandeelhouder) spoorwegen zijn hierover gesprekken gevoerd, met een positief resultaat. Wanneer DB in Thalys stapt is nog niet bekend.

DB doet ook zaken met de Russische spoorwegen RZD. Men wil een gezamenlijke dochteronderneming oprichten die de logistiek van het goederenvervoer tussen beide landen gaat organiseren. Dit omvat zowel de aan- en afvoer in beide landen als het treinverkeer. Mogelijk wordt een deel van de activiteiten ondergebracht bij de Russische vestiging van DB-dochter Schenker.

Spoorwegwet

Netzwerk Privatbahnen, de belangenvereniging van private spoorvervoerders, heeft bij de EU-Commissie bezwaar gemaakt tegen de Duitse spoorwegwet. Het *Allgemeine Eisenbahn Gesetz (AEG)* legt namelijk de bevoegdheden voor de toewijzing van infracapaciteit, alsmede voor de bepaling en inning van de gebruiksvergoedingen bij de Deutsche Bahn AG. Dit is tegen de EU-regels die vereisen dat deze functie bij een onafhankelijke partij worden ondergebracht. Deze situatie zou bij een actualisering van het AEG gehandhaafd blijven, wat door de concurrenten van DB niet aangenaam gevonden wordt.

Bouw- en transportwetgeving

De *Bundestag* maakt ook werk van een versnelling van de procedures voor grote infraprojecten. Een groot aantal regels met een twijfelachtig doel wil men intrekken. Hierdoor moet de administratieve lastendruk voor overheden en vervoerders worden verminderd. Daarnaast wil men procedures versnellen en vereenvoudigen. Eén van de geplande veranderingen is het gelijkstellen van de rechten van belangengroeperingen met de rechten van burgers. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld natuurbeschermers niet steeds met nieuwe bezwaren komen, bijvoorbeeld omdat er weer een nieuwe salamander ontdekt is die alleen op het tracé van een geplande spoorlijn voorkomt. Daarnaast is het straks niet meer mogelijk om bezwaar te maken tegen detailaanpassingen die het gevolg zijn van eerdere bezwaren. De diverse maatregelen moeten een versnelling van minstens drie maanden opleveren. Enige nadeel is dat de wegenbouw hierdoor ook vergemakkelijkt wordt.

OV-gebruik

Het *Statistisches Bundesamt* heeft bekend gemaakt dat in 2005 meer dan 10 miljard reizen gemaakt werden met het openbaar vervoer, een toename van 0,6% ten opzichte van 2004. Het aantal reizigerskilometers steeg met 2,0% naar 126 miljard. Daarmee steeg het OV-gebruik sneller dan het autogebruik. Deze positieve trend zet zich voort, vooral door de stijgende benzineprijzen. *Allianz pro Schiene* greep deze cijfers nog eens aan om te onderstrepen dat een bezuiniging op de OV-middelen deze trend zou doorbreken. Zoals in de vorige editie (pag. 135) al gemeld is, zijn de bezuinigingen op de exploitatie van regionaal spoorvervoer vrijwel zeker van de baan. Voor het stads- en streekvervoer (inclusief S-Bahn) is dat echter niet het geval, waardoor het regionale spoorvervoer nog steeds klappen kan krijgen. Als er geen aansluitende bus meer is reizen mensen immers ook niet meer met de trein.

WK-voetbal

Het openbaar vervoer moet een grote rol gaan spelen bij het WK-voetbal, dat tussen 9 juni en 9 juli wordt gespeeld. DB laat 10.000 extra treinen rijden en verlengt de route van een aantal reguliere treinen. Tevens zal een groot aantal charter-treinen rijden voor bezoekers uit omliggende landen; aanvragen zijn er onder meer uit Polen en Zwitserland.

Om het de bezoekers makkelijk te maken is een *City Mobil*-ticket bedacht. Dit bij alle verkooppunten en automaten verkrijgbare kaartje kan samen met het DB-kaartje worden gekocht, en geldt als dagkaart in één van de 12 speelsteden. Dat scheelt in de aankomst-stad flink zoeken en puzzelen.

CeBIT

De jaarlijkse elektronicabeurs CeBIT in Hannover zorgde ook dit jaar weer voor extra treinen naar en van Hannover. Tussen 24 en 28 april reden extra treinen vanuit Dortmund, Düsseldorf, Frankfurt am Main en Karlsruhe. Reguliere treinen stopten extra op station Hannover Messe/Laatzten.

Informatievoorziening

De *VerkehrsClub Deutschland (VCD)* heeft voor de vierde achtereenvolgende keer de kwaliteit van de informatievoorziening over internationale bij de loketten getest. In één op de drie gevallen werd een te dure of een te omslachtige verbinding geadviseerd; in vijf procent van de gevallen kon het loketpersoneel zelfs geen prijsopgave verstrekken. Op die manier worden veel reizigers al afgeschrikt voordat ze überhaupt in de trein zitten. De VCD verlangt nu een eenvoudig tariefsysteem.

Hogere boetes bij overwegen

Op 1 mei werd een nieuw boeteregime van kracht voor het autoverkeer. Naast hogere boetes en strengere straffen voor gevaarlijk verkeersgedrag zijn ook de boetes voor het negeren van overwegen verscherpt. Wie niet stopt voor het rode licht bij een overweg kan een geldboete van € 150,- en een rijverbod van één maand tegemoet zien. Slalommen om reeds gesloten overwegbomen gaat € 450 en een OV-kaart voor 3 maanden kosten. In Nederland bedraagt de boete € 130,-.

Köln Gremberg

De ontsporing op rangeerterrein Köln-Gremberg van 6 april (zie pag. 136) heeft nog een flinke nasleep gehad, met name voor het verkeer naar Zuid Limburg. Pas rond 20 april was er weer een eigen sorteerspoor voor treinen naar Geleen beschikbaar, zodat het verkeer weer op een normale wijze kon worden afgehandeld.

Autozug zonder lokwissel naar Kroatië

De door DB Autozug geëxploiteerde trein Hamburg – Rijeka (Istrië) rijdt sinds 1 mei zonder lokwissel. Autozug heeft hiervoor de ES 64 F4 – 020 van Siemens Displok in gehuurd; deze lok is in Duitsland, Oostenrijk, Slovenië en Kroatië toegelaten.

Regionaal en privaat vervoer

Interconnex

Met ingang van 28 mei worden de tarieven voor de Interconnex vereenvoudigd en verlaagd, waarbij het onderscheid tussen de diverse klassen (Traveller, Economy en Business) vervalft. Zitplaatsreserveringen blijven mogelijk voor € 2,50. Vanwege de verwachte drukte tijdens het WK voetbal wordt tussen Berlin en Leipzig met getrokken treinen gereden; in Leipzig kan voor de richting Gera worden overstapt op een dieseltreinstel.

Döllnitztalbahn uitgebreid

Op 21 april was het groot feest bij de Döllnitztalbahn Oschatz – Mügeln. Op die dag werd de verlenging van Mügeln naar Glossen in gebruik genomen. De stoomlocs 99 561 en 99 516, de laatste van de Museumsbahn Schönheide, beten het spits af op het circa 7 kilometer lange traject. Tevens werd lok DBG-LYD 2 op de naam "Oschgar" gedoopt, een samentreksel van Oschatz en Gartenschau. In het weekend van 29 en 30 april werd de Gartenschau geopend, waarbij op de Döllnitztalbahn het eerste *Sächsische Schmalspurfestival* werd gehouden.

Burgenlandbahn

De motorwagens type LVT/S serie 672 staan tijdelijk langs de kant ten gevolge van defecten. Omdat er onvoldoende reserve-materieel beschikbaar is, wordt sinds 23 april een aantal treinen met treinstellen series 628 en 641 van moederbedrijf DB gereden. Verder is een aantal spits- en scholierenritten tijdelijk verbust.

Mittelrheinbahn naar TransRegio

De aanbesteding van de treindiensten Köln Messe / Deutz – Koblenz Hbf en Koblenz Hbf – Mainz Hbf is gewonnen door TransRegio. Deze dochteronderneming van EuRailCo (75,1%, gezamenlijke onderneming van het Franse TransDev en de RATP) en Rheinbahn (24,9%, stadsvervoerder Düsseldorf) verzorgt reeds treindiensten in Rheinland-Pfalz. Wanneer geen van de mededingers, waaronder DB, voor 20 mei 2006 bezwaar heeft aangetekend zal het contract worden gegund. De transregio-treindiensten gaan in december 2008 van start voor een periode van 15 jaar. De treindienst zal worden verzorgd met nieuwe

elektrische treinstellen type Desiro Mainline van Siemens, die in de transregio-kleuren zilvergrijs met gele deuren op de baan komen.

Odenwaldbahn

De Itino-treinstellen zijn sinds 2 mei weer allemaal inzetbaar (zie pag 137), waardoor de vier RegioSprinters van de DKB weer konden terugkeren. Het station van Bad König-Zell is op dezelfde datum geheel gemoderniseerd opgeleverd. Voor € 550.000 zijn nieuwe en toegankelijke perrons met nieuwe wacht- en informatievoorzieningen aangelegd en de omgeving is aangepakt. Eenzelfde opknopbeurt is voorzien voor 13 andere stations van de Odenwaldbahn.

SBB Deutschland / Seehas

Sinds 1 mei worden op de treindienst Konstanz – Engen de eerste nieuwe FLIRT-treinstellen serie RABe 526 651 - 659 ingezet. Zij onderscheiden zich van hun rondom Basel rijdende collega's door een geringer aantal deuren. Helaas heeft SBB besloten de treinstellen in de eigen standaard-kleuren te brengen, in plaats van de bonte Seehas-kleurstelling. Slechts een op de treinstellen aangebrachte sticker verwijst nog naar dit mythologische dier. Ook de nummering is opvallend, daar de overige nummers in de (Zwitserse) 526-serie worden bezet door GTW-treinstellen van Turbo en RM. Wanneer in december alle treinstellen zijn afgeleverd betekent dit het einde voor de typisch Zwitserse motorwagens ABDe536 en de NPZ-motorwagens RBDe566. De 536-ers worden gesloopt, het lot van de 566-ers is nog niet bekend.

Berchtesgadener Land

De treindiensten in de regio Berchtesgadener Land zullen vanaf 17 juni onder de verantwoordelijkheid van het Salzburger Verkehrsverbund vallen. Dit betekent onder meer dat de treinen tussen Berchtesgaden en Salzburg onderdeel zullen worden van de S-Bahn Salzburg. Zij worden vanaf die datum gereden met Talent-treinstellen van de öBB, die hiervoor zijn toegelaten op de lijnen naar Golling, Freilassing en Berchtesgaden. Daarmee is een unieke vorm van grensoverschrijdende samenwerking geboren. Om dit te vieren vindt op 17 juni een stationsfeest in Freilassing plaats met het bekende recept van Dampf, Bier en Bratwurst.

Korte berichten

* De NordOstseeBahn (NOB) heeft één treinstam van de dienst Hamburg – Westerland (Sylt) uitgedost als rijdende reclame voor de Duitse Noordzeekust.

* De Berlijnse S-Bahn heeft op haar internetpagina's een interactieve lijnennetkaart in gebruik genomen. Met een muisklik op de halte komen onder meer dienstregelingen en informatie over aansluitend vervoer tevoorschijn. Te proberen op <http://www.s-bahn-berlin.de/streckennetz/>.

* De Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) heeft RegioShuttle VT650.79 gedoopt op de naam "Erholungsort Wendisch Rietz"; VT650.80 kreeg de naam "Bezirk Lichtenberg von Berlin". Het aantal vernoemde motorwagens bedraagt nu acht.

* Het Zweckverband Nahverkehr Leipzig (ZVNL) moet € 10 miljoen terugbetalen aan de regering van Sachsen. Reden hiervoor is dat het ZVNL niet kan aangeven wat er met het geld gebeurd is.

* Meer nieuws van het ZVNL, want dat besloot de treindienst Beucha – Brandis na december 2006 niet meer te financieren. De beslissing wordt alleen heroverwogen als het aantal reizigers voor die tijd is toegenomen tot boven de 1.000 per dag. Dat lijkt, ondanks een eerdere verdriedubbeling van het aantal reizigers, onwaarschijnlijk.

* Als laatste ZVNL-nieuwtje het bericht dat met DB Regio AG een nieuw contract voor het regionale spoorvervoer is gesloten. Dat was wel nodig, want het laatste contract was eind 2002 afgelopen. Het contract geldt tot 2015, met dien verstande dat delen van het net vanaf 2009 worden aanbesteed. Dit geldt sowieso voor het verkeer door de nieuwe CityTunnel Leipzig (zie pag 136).

* De deelstaat Sachsen heeft een speciale conferentie gehouden om verbeteringen in het treinverkeer naar Polen te bedenken. Op 25 april werd hiertoe het NeiBor (Neisse-Border) in het leven geroepen. Eerste stap is het uitbreiden van de grensoverschrijdende tarieven, vanaf 2009 moet het treinverkeer tussen Dresden en Wrocław worden uitgebreid.

* De Hessische Landesbahn (HLB) werkt thans aan de modernisering van de treinstellen VT2E. Om capaciteitsproblemen te voorkomen zijn drie motorwagens type LVT/S gehuurd, met de nummers VT504 001 – 003. Deze rijden meestal op de lijn naar Königstein.

* De Kurhessenbahn heeft samen met DB RegioNetz Infrastruktur de werkzaamheden voor de planning van de reactivering van het traject Korbach – Frankenberg (Eder) aanbesteed. De modernisering van het aansluitende traject naar Cölbe bei Marburg behoort hier ook toe. Eind mei 2007 moet de planning gereed zijn, en zouden de spaden de grond in kunnen.

* In Speyer is de nieuwe S-Bahn-halte Speyer Nord-West in gebruik genomen. De halte wordt bediend door de S-Bahn Rhein-Neckar en kostte € 2,1 miljoen.

* Lijn S3 van de S-Bahn Stuttgart wordt vanaf april 2007 in de weekeinden en op feestdagen doorgetrokken naar het vliegveld. Aanleiding hiervoor is de opening van de nieuwe beurslocatie in Stuttgart, waardoor een groter passagiersaanbod wordt verwacht.

* Nog meer S-Bahn-nieuws uit Stuttgart. Het Verband Region Stuttgart heeft ter voorbereiding op de aanbesteding van de S-Bahn-treindiensten een hearing gehouden waarin vervoerders, deskundigen en reizigers hun ideeën en wensen konden uiten. Welke dat waren is niet meegedeeld.

NMBS toegelaten in Duitsland

De Belgische NMBS heeft op 3 april een onbeperkte toelating tot het Duitse spoorweginet gekregen. Hiermee kan de NMBS haar activiteiten op Duitse bodem flink gaan uitbreiden. De eerste goederentreinen op de nieuwe licentie hebben reeds gereden.

Rail4Chem

In opdracht van logistiek dienstverlener Horst Mosolf GmbH & Co startte Rail4Chem op 3 mei een nieuwe autotrein tussen Zeebrugge en Warschau. De treinen rijden via Nederland, met lokwissel aan de Duits-Nederlandse en Duits-Poolse grens. In België

en Nederland worden locs van Rail4Chem Benelux gebruikt, op het Duitse traject rijdt de trein met elektrische tractie. In Polen wordt gebruik gemaakt van een Poolse private vervoerder. Zodra men over geschikte locs beschikt wordt de trein zoveel mogelijk zonder locwissel gereden.

Rent-a-Rail

Rent-a-Rail Eisenbahn-Service AG (RAR) zal in opdracht van Log-o-Rail het feedervervoer voor Ecco-Cargo vanuit Donauwörth gaan verzorgen. Dagelijks zal vanuit Donauwörth naar Münchsmünster, Saal (Donau) en Donauwörth-Kastl worden gereden. RAR heeft hiervoor een gemoderniseerde en van radiobediening voorziene lok V100.4 in dienst gesteld.

Dispolok

Siemens-dochter Dispolok staat volgens het Oostenrijkse blad Format op het punt te worden overgenomen door de Oostenrijkse spoorwegen öBB. Dispolok beschikt thans over zo'n 120 locs, waarvan vele van de voor de Oostenrijkers bekende typen Taurus (ES 64 U2) en Herkules (ER20). Of, en zo ja, hoe de öBB de lease-activiteiten zullen voortzetten is nog niet bekend.

Infrastructuur

Berlin Hauptbahnhof

De bouwwerkzaamheden rondom het nieuwe Berlijnse *Hauptbahnhof* naderen hun voltooiing. Dat gaat uiteraard gepaard met grote buitendienststellingen, nodig om de nieuwe trajecten op het bestaande spoorwegnet aan te sluiten. Zo reden er tussen 20 en 24 april geen S-Bahn-treinen rondom Grunewald, Westkreuz en Charlottenburg. Tussen Westkreuz en Zoologischer Garten werd in 5 dagen het spoor geheel vernieuwd en werden de nieuwe beveiligingen in dienst gesteld.

Het nieuwe Hauptbahnhof zal op 28 mei officieel in dienst worden gesteld; vanaf dat moment geldt ook een nieuwe dienstregeling voor het verkeer in en rond Berlijn. In het voorafgaande weekend vinden op alle nieuwe stations feesten plaats, waarbij (gratis) shuttletreinen door de nieuwe Noord-Zuid-tunnel zullen rijden. Materieelshows, activiteiten en concerten bieden voor elk wat wils. Op de site:

http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/presse/eroeffnungstage_berlin_hbf.pdf is het programma te vinden.

Ter gelegenheid van de nieuwe tunnelverbinding wordt op 26 mei het boek "Bahnmetropole Berlin – Die neue Nord-Süd-Verbindung" gepresenteerd. In dit boek van Eurailpress wordt uitvoering ingegaan op het nieuwe Hauptbahnhof en de nieuwe lijnen.

De opening van het nieuwe Hauptbahnhof zorgt niet overal voor vrolijke gezichten. De reizigers van Bahnhof Zoo verliezen vanaf 28 mei hun lange-afstands-verbindingen. De plannen worden ondanks het ophalen van 100.000 handtekeningen namelijk niet meer veranderd. Begin juni is een grote demonstratie gepland, om op die manier Hartmut Mehdorn onder druk te zetten.

Berlin - Leipzig

Vanaf 28 mei aanstaande wordt op de lijn Berlin – Leipzig met een snelheid van 200 kilometer per uur gereden, uiteraard alleen door lange-afstandstreinen. Sinds 8 mei wordt deze snelheid reeds op proef gereden. Reizigers op tussengelegen stations wordt voor het passeren van een trein via de luidsprekers gevraagd om afstand te houden van de perronrand. Bijzonderheid is dat hierbij gebruik wordt gemaakt van ETCS Level 2-beveiliging. Voor het ETCS-verkeer zijn 5 locs serie 101 aangepast, de overige treinen rijden met een lagere snelheid onder de conventionele PZB90-beveiliging.

Polen

Het Duitse parlement wil € 1,4 miljard uittrekken voor de verbetering van de spoorverbindingen naar Polen. Het geld is onder meer bedoeld voor modernisering van de lijnen Berlin – Frankfurt (Oder) en Dresden – Görlitz – Breclav. De eerste delen tussen Berlin en Frankfurt (Oder) worden nog dit jaar opgeleverd, daar kan dan 160 kilometer per uur worden gereden. De gehele lijn moet in 2009 klaar zijn. Deze lijn is onderdeel van de TEN-corridor 3.

Op 4 mei ondertekenden minister Tiefensee samen met zijn Poolse collega Polaczek een samenwerkingsovereenkomst voor de verbetering van de grensoverschrijdende lijnen. In deze overeenkomst wordt onder meer de modernisering c.q. nieuwbouw van verschillende spoorbruggen over de Oder en de Neiße geregeld. De Duitsers bouwen een nieuwe brug bij Frankfurt (Oder), de Polen doen hetzelfde bij Horka.

Fehmarnbelt

De in HOV-RN maart 2006 (pag 100) gemelde strijd over de vaste verbinding over de Fehmarnbelt heeft geresulteerd in afspraken tussen de ministers van Denemarken, Duitsland en Schleswig-Holstein. Men gaat de mogelijkheden onderzoeken en wil eind 2006 een beslissing nemen. In het onderzoek wordt gekeken naar vervoerpotentie, technische uitvoering, kosten, financiering, milieu-effecten en EU-subsidies.

Hamburg

De voor het goederenvervoer gebruikte omleidingsroute bij Hamburg wordt uitgebreid. Eind 2007 moet de capaciteit tussen Rothenburgsort en Horn zijn vergroot door aanleg van een tweede spoor. Met name in de richting Lübeck moet dit meer ruimte creëren. De bouwkosten bedragen €59 miljoen.

In Hamburg-Langenhof is een nieuw centrum voor lange-afstands-materieel in gebruik genomen. Hier worden de rijtuigen gereinigd en bevoorrad, worden treinen samengesteld en wordt onderhoud verricht. De nieuw gebouwde hal omvat 5 sporen en is 400 meter lang en 50 meter breed. Tevens is een wasstraat aangelegd waarin onder meer ICE's worden gereinigd.

Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg

De tijdige realisatie van de *Neubaustrecke* Erfurt – Nürnberg lijkt in gevaar te komen, aldus EU-coördinator Karel van Miert. De lijn maakt deel uit van corridor 1 van het TransEuropese Netwerk (TEN), dat is de verbinding Berlijn – Verona – Napels – Palermo. Belangrijkste knelpunt is de tunnel onder het Thüringer Wald, die op z'n vroegst in 2015 kan worden opgeleverd. De bouw is nog niet begonnen, aangezien de financiering niet geregeld is. Geld is er wel, maar dat wordt door de Bundesregierung besteed aan wegenbouw. Een vertraging tot 2030 is volgens de Grünen niet uit te sluiten, hetgeen volgens de Grünen reden is

om er maar helemaal van af te zien. Beter is het dan om bestaande lijnen op te knappen. Saillant detail is dat DB Netz AG de onderhoudskosten voor de reeds gereed gekomen bruggen, viaducten en tunnels wel moet betalen.

Nieuwe beveiliging

In Plochingen (bij Stuttgart) heeft DB in het paasweekeinde een nieuwe computergestuurde beveiliging in dienst gesteld. Van hieruit worden baanvakken met een totale lengte van 50 kilometer bediend. Daarmee zijn de seinposten van Esslingen (Neckar), Plochingen, Reichenbach, Ebersbach (Fils) en Uchingen overbodig geworden. De kosten bedroegen zo'n € 80 miljoen.

Beveiligingssystemen hoofdlijnen

DB heeft een aanbesteding gepubliceerd voor het moderniseren van alle oudere beveiligingen langs de hoofdspoorlijnen in Duitsland. De aanleg van deze beveiligingen moet nog dit jaar beginnen in de vorm van een pilot-project. Als alles naar wens verloopt, mag de leverancier in de periode tot na 2011 meerdere beveiligingen leveren en installeren.

Münster – Rheda-Wiedenbrück (KBS 406)

Op deze spoorlijn zijn tussen Warendorf en Beelen zes overwegen samengevoegd tot twee nieuwe. Dit maakt een verhoging van de baanvaknelheid tot 100 kilometer per uur mogelijk, wat resulteert in een reistijdwinst van 8 minuten. Vanaf de nieuwe dienstregeling kan nu op de gehele lijn een uurdienst worden gereden.

Te koop aangeboden

Altijd al uw eigen spoorlijn willen exploiteren? Nu kan het, want DB doet de lijnen Blankenburg – Dabel (19,34 kilometer, onderdeel van KBS 156 Hornstorf - Blankenburg - Dabel – Karow) en Trier – Ruwer (2,1 kilometer, onderdeel van voormalige KBS 625 Trier – Hermeskeil) in de aanbieding. Voor € 6.500 rijden uw treinen in Mecklenburg, de prijs voor Trier – Ruwer is niet bekend gemaakt. Addertje onder het gras zijn de onderhoudskosten en het achterstallig onderhoud, dat voor de eerste lijn op € 100.564 en voor de tweede lijn op € 16.000 per jaar wordt geschat. Treinen blijven een dure hobby.

Materieel

Serie 171

De voor 25kV geschikte locs serie 171 zijn sinds de verdieseling van de Rübelandbahn werkloos geworden. Op 13 april werden 8 locs via Halle overgebracht naar Zwickau. Vanaf daar gaan ze verder naar Roemenië, om daar voor Railion te worden ingezet. Het lot van de ooit 15 machines omvattende DR-serie E251 is nu als volgt. De 001 en 002 staan als monument in Blankenburg, de 012 is museumloc in Weimar. De 003, 004, 005, 008, 009, 011, 013 en 014 zijn bestemd voor Roemenië, de overige locs (006, 007, 010 en 015) zijn gesloopt.

Serie 189

De viersysteem-locs van de serie 189 hebben de felbegeerde toelating tot het Tsjechische spoorwegnet verkregen, althans voor het baanvak Bad Schandau – Decin. De toelating geldt uitsluitend voor de 10 locs die van de Tsjechische beveiliging zijn voorzien. Eind dit jaar moet de serie 189 in geheel Tsjechië zijn toegelaten.

ICE-1 (serie 401)

Negentien treinstellen van de serie 401 zullen worden uitgerust met ETCS-level 2. De aanpassing is nodig om na 10 december 2006 doorgaande treindiensten naar Bern en Interlaken te blijven rijden. Vanaf die datum wordt namelijk op de Zwitserse Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist de ETCS-beveiliging in dienst gesteld. Een eerste stel is reeds omgebouwd, en wordt thans aan de gebruikelijke proefritten in Zwitserland onderworpen.

ICE-TD (serie 605)

Met pasen werden de diesel-ICE's serie 605 weer eens ingezet, en wel in de IC-treinen 2760, 2761, 2780 en 2781.

Serie 640

Ter gelegenheid van de beurs Harz und Heide in Braunschweig is een motorwagen 640 (Lint27) naar het beursterrein overgebracht. De motorwagen kwam op eigen kracht naar de Braunschweiger haven, vanaf daar werd gebruik gemaakt van een vrachtwagen. De hal met de DB-stand kon na aankomst van de motorwagen worden afgebouwd. Tussen 20 en 28 mei is één en ander te bewonderen.

Bovenleidingmotorwagens

DB heeft de aanbesteding van 8 motorwagens voor onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan de bovenleiding uitgeschreven. De wagens worden vierassig en krijgen een dieselmotor met roetfilter; de wagens moeten een snelheid van 140 km/h kunnen halen. Aflevering vindt plaats tussen 2008 en 2010, bij tevredenheid komen er tot 2014 nog eens 14 stuks bij.

Museum

Rendsburger Eisenbahnfreunde

De in de januari-editie gemelde ruzie (zie pag. 17) met de DB lijkt te kunnen worden uitgepraat. Rendsburgs *Oberbürgermeister* nodigde de strijdende partijen uit voor een gespreksronde. Hoewel geen inhoudelijke mededelingen gedaan zijn, verwacht de *Oberbürgermeister* dat een oplossing haalbaar is. We wachten dus nog even af.

Eisenbahnfreunde Walburg

Op 20 april werd een groot deel van het materieelpark van de Eisenbahnfreunde verwijderd. De vereniging had ooit plannen om op een deel van de Lossetalbahn Kassel – Hessisch Lichtenau – XXX een museumbedrijf te beginnen, waar het echter nooit van gekomen is. Hierdoor kwam het wel tot een primeur, te weten van het eerste goederenvervoer op de nu door trams bereden Lossetalbahn. Ingezet werden locs van de Regionalbahn Bitterfeld (V1001-130), Hessencourier (V15) en Erfurter Industriebahn (loc 20). In twee treinen werd onder meer de 18 wagens tellende voormalige DDR-regeringstrein afgevoerd. Uw redacteur was

toevallig ter plaatse, en constateerde dat het transport onder meer door warmlopers de nodige vertragingen ondervond. Hierdoor liep ook de tramdienst in het honderd. Het transport van de stoomlocs 52 8060 en 50 3645, waarvan wij in onze vorige editie berichtten (blz. 154) dat deze naar de STAR zouden gaan, moest daarom een dag worden uitgesteld.

Vulkan-Eifel Bahn

De Vulkan-Eifel Bahn rijdt dit jaar van 1 mei tot 29 oktober op vrijdagen, zaterdagen en zondagen elke twee uur tussen Gerolstein en Ulmen. De rode railbussen rijden van 3 juli tot 1 september en van 2 tot 27 oktober ook op andere dagen, dan op het traject Gerolstein – Daun. Fietsen mogen gratis mee. Meer informatie op www.eifelquerbahn.de.

Mittelweserbahn

De Mittelweserbahn, actief in het commerciële goederenvervoer, heeft een motorwagen voor reizigersvervoer in dienst gesteld. Het gaat hierbij om *Großraumtriebwagen* GDT 520 die vroeger bij de Ost Hannoverische Eisenbahn dienst deed. Na beëindiging van het reizigersvervoer bij de OHE werd het met vijf andere motorwagens verkocht aan ACT Reggio Emilia (Italië). In het jaar 2000 werd de gehele serie naar Duitsland werden teruggehaald. De Prignitzer Eisenbahn kocht vier wagens, waarvan er twee (20 en 21) daadwerkelijk dienst deden in het reizigersvervoer. De 20 werd doorverkocht aan Vossloh, dat het rijktuig tijdelijk verhuurde aan de NVAG (Niebüll – Dagebüll). Daarna verkommerde het rijktuig bij Vossloh. De door de MWB gekochte motorwagen wordt weer opgeknapt, waarbij het in de rode kleur wordt teruggeschilderd. De MWB zal het rijktuig inzetten voor bijzondere vervoeren en manifestaties.

DB Museum Koblenz

Op 6 mei werd het vijfjarig bestaan van het museum groots gevierd. Het feest stond in het teken van 50 jaar Einheits-Eloks bij de Deutsche Bahn. Alle typen waren aanwezig en deden zo mogelijk mee aan paraderitten.

Transrapid

De Transrapid is niet direct te associëren met museumbedrijf, maar de combinatie wordt op 16 september toch gemaakt tijdens een gecombineerde excursie. Eerst 400 kilometer per uur twee rondjes met de magneetzweeftrein maken en dan overstappen op een Talbot-motorwagen voor een ritje met 40 kilometer per uur over de voormalige Hümmlinger Kreisbahn. Onderweg een fotostop waar de combinatie van motorwagen en Transrapid vast te leggen is, mits u een sluitertijd van 1/2000e seconde gebruikt. De rit met de zweeftrein kent overigens geen fotostops. Informatie is te vinden op www.dampfossi.homepage.t-online.de.

ZWITSERLAND

Het eerste gedeelte van de **Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren** bestaat uit een kabelspoor. Deze is inmiddels meer dan 100 jaar oud. Op 23 april 2006 reed deze voor de laatste maal. Oorzaak is, dat het spoor op de berghelling geen houvast meer heeft op het gesteente, waardoor de herstellkosten de pan uitrezen. Besloten is deze nu te vervangen door een kabelbaan. Deze zomer zal de ombouw plaatsvinden, zodat per 16 december 2006 de gondels in dienst zullen komen. Het tweede deel bestaat uit een met 530 volt geëlektrificeerd adhesiemeterspoor, welke in dienst zal blijven, maar deze zomer niet zal rijden.

Op twee fronten heeft **Cisalpino** te kampen met problemen. Enerzijds kampen de kantelbaktreinstellen ETR 470 met zodanig hardnekkige storingen, die de werkplaats in Milaan (waar de treinstellen in onderhoud zijn) boven het hoofd groeien, zonder dat men indirect naar de oorzaak zoekt. Anderzijds is de nieuwe generatie kantelbaktreinstellen niet tijdig beschikbaar, als in 2007 de nieuwe NEAT-verbinding via de Lötschberg in dienst zal komen. Fabrikant Alstom zou in mei het eerste treinstel afleveren maar dit wordt nu niet voor juli verwacht. Met ingang van december 2006 zullen ICE-treinstellen van de DB op de gedeeltelijk enkelsporige verbinding Stuttgart – Zürich gaan rijden, waar kan worden overgetapt op de Cisalpino naar Milaan, daar de huidige directe verbinding te veel vertraging oplevert op het enkelsporige gedeelte.

Op 20 mei 2006 vierde de **Lötschbergbahn** in Brig en Domodossola 100 jaar Simplontunnel. Er was een tentoonstelling ingericht over het verleden en de toekomst. De legendarische Simplon-Oriëntexpress was van de partij. Er was een locomotievenparade en er was historisch en modern materieel tentoongesteld. Er reed een 250 meter lange goederentrein. De Matterhorn Gotthardbahn en de Schweizerische Postauto waren eveneens van de partij. Op 24 april 2006 werd de nieuwe BLS AG opgericht als voorloper op de fusie met het Regionalverkehr Mittelland AG wier embleem in combinatie met letters BLS de herkenning naar buiten zullen gaan vormen. In juni zal het definitieve besluit worden genomen. Men kan op het jaar 2005 terugzien als een financieel succesvol jaar. De in 2001 ingezette herstructurering heeft zijn vruchten afgeworpen. Het aantal per trein en bus vervoerde reizigers steeg met 63 % van 17,9 tot 29,2 miljoen. Cargo vervoerde 660 % meer. Ofwel het volume steeg van 372 naar 2823 miljoen tonkm. Het transitoverkeer steeg met 130 % van 8,5 naar 19,6 miljoen brutoton. Het personeelsbestand steeg van 1550 naar 1985 medewerkers. Stijging 22%. Het aantal machinisten ging van 240 naar 440 personen. Een verhoging van 83%.

De 12 twee-assige open uitzichtwagens van de **Rhätische Bahn** overwinteren normaal onder een dekzeil in Trimmis. Vanwege de ombouw van station Untervaz konden de sporen in Trimmis niet worden benut. Daarom overwinterden 5 panoramawagens in het station van Bever, waar een dik pak sneeuw ervoor zorgde, dat de dakconstructie knikte, met alle gevolgen van dien. De wagens zullen in de werkplaats Poschiavo worden gerepareerd, waarbij ze zullen voorzien van vouwbalgen met deur, analoog aan het open vier-assige rijktuig, B 2111, dat rijdt op de lijn naar Arosa.

De **Schweizerische Bundesbahnen** moesten over het jaar 2005 een concernverlies incasseren van 166,3 miljoen Zw.Fr. In het jaar ervoor werd nog een winst gehaald van 42,6 miljoen Zw.Fr. Zowel het goederen- als het reizigersverkeer gaven een stijging te zien. Het aantal vervoerde reizigers steeg naar 275,9 miljoen. Niet eerder werden zoveel reizigers vervoerd. Het goederenverkeer steeg naar 11,48 miljard nettotonkilometer. Het nieuwe Europaen Train Control System beveiligingssysteem zal volgens planning juli 2006 op Mattstetten – Rothrist in dienst komen, waarbij in de (late) avonduren wordt overgeschakeld van

het huidige systeem naar ETCS. Cargo breidt zijn activiteiten in Duitsland en Italië verder uit. Men bedient in Duitsland Lübeck, Duisburg, Köln, Worms, Landsweiler, Karlsruhe, Singen en Weil am Rhein. In Italië bedient men Brescia, Desio, Molteno, Oggiono, Lecco en Turin. Het gaat vooral om wagonladingenverkeer en het van huis tot huis concept.

De **Schweizerische Post** laat 70 postrijtuigen voorzien van installaties ter beveiliging van het te vervoeren laadgoed. Tegelijkertijd worden de rijtuigen voorzien van een geel kleurtje. De revisie zal worden uitgevoerd door Alstom Schienenfahrzeuge AG in de werkplaats Samstagen van de Südostbahn. In 2008 dient de verbouwing te zijn voltooid.

Op 8 juni vindt de roll-out van de eerste **ARRIVA GTW2/6** plaats in Bussnang.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 14-05					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8577	8639	-	14-09-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over

- Treinstam 8621 wordt door een trouwe lezer goed in de gaten gehouden. Dat is wel nodig ook: nog steeds ontbreekt de be-lijning van de eerste klasse bij de ramen van de bovenverdieping van de ABv5.
- In de week van 28-03 werd VIRM 9506 voorzien van een verbeterd koolsleepstuk op één stroomafnemer. Ook het ontwerp van de bijbehorende stalen drager is gewijzigd. Vanaf 17-04 werden vier andere VIRM-en eveneens voorzien van nieuwe sleepstukken. Ook hier betreft het één van beide stroomafnemers. In vergelijking met het bestaande type sleepstukken zijn de nieuwe korter.
- De al regelmatig genoemde 8610 liep op 28-04 in het Onderhoudsbedrijf Onnen binnen met tractieproblemen. Op 04-05 had de VIRM last van de warmte: als 2238 moest de stam in Leiden even 'gereset' worden.
- De op blz. 140 genoemde 9416 ging op 04-05 andermaal op proefrit, ditmaal naar Gouda. Tot op 16-05 kwam de VIRM nog niet in dienst.
- Gedurende het warme weer in de eerste helft van mei werd een groot aantal VIRM-stammen gezien waarvan tijdens de rit de cabinebuitendeur geopend bleef. Kennelijk is het met het klimaat en de beheersing daarvan in de machinistencabines nog niet goed genoeg gesteld.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2895	01-05	2995	2987
		2987	02-05
			2987
			02-05

- De op 29-03 te Den Haag HS beschadigde 2010 ging al op 26-04 na herstel op proefrit naar Leiden en terug en kwam op 28-04 naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Op 04-05 kwam het stel weer in dienst als voorste treinstel van 80301 van Leidschendam naar Rotterdam Hofplein. Een dag later kampte het stel reeds met een haperende snelschakelaar.
- Er was enige verwarring omtrent de aankomst van de 2987 in Nederland, maar op 02-05 arriveerde het stel aan de grens. Diezelfde avond ging het stel op proefrit in Twente en kwam in het donker naar Leidschendam.
- Om het al regelmatig genoemde probleem met de spontaan sluitende buitendeuren van SGMm op te lossen, werd in de eerste helft van mei in een hoog tempo door Bombardier een softwarewijziging van de deursluiting doorgevoerd.
- Nu de laatste 'oude' Sprinterdriewagenstellen bijna alle verdwenen zijn, maken NSR en Bombardier plannen om de aanzet-versnelling van de SGMm-treinstellen te verhogen. De SGMm-en kunnen sneller optrekken dan de onverbouwde Sprinters, maar van deze mogelijkheid is tot op heden geen gebruik gemaakt om problemen tijdens gecombineerd rijden te voorkomen. Thans wordt bekeken op welke manier de aanpassing het snelste kan plaatsvinden. NSR overweegt in een snelombouw, die overigens door Bombardier gaat worden uitgevoerd, binnen één week alle Vlaflips aan te passen. De wijzigingen zijn vrij om-vangrijk. Zo moet het gehele instrumentenpaneel gedemonteerd worden, waarna een nieuw werkblad ingebouwd moet worden. Naast de zogeheten 'potmeter' komt ook nog een extra meldlamp.
- Nadat de Hofplein- en Zoetermeerlijn per 03-06 buiten dienst zijn gegaan, blijven voor de Sprintertweetjes voorlopig acht diensten in de omloop. Daarvoor zijn in principe tien stellen nodig.

Mat '64

- De Plan V's 897 en 949 zijn op proef voorzien van een nieuw, slijtvaster type remblok. Het nieuwe blok heeft betere remeigenschappen, want van beide stellen is de hogedrukrem buiten gebruik gesteld. Zou die in dienst zijn gebleven, zouden de Plan V's harder en minder gelijkmatig remmen dan ongewijzigde soortgenoten. Het nieuwe type remblok vertoont bij het remmen de eigenschappen van een schijfrem, hetgeen merkbaar is door een remgedrag dat nagenoeg lineair is. Het is niet meer nodig om in de lagere snelheidsregionen de remkracht te verlagen. Van de 949, die op de loopdraaistellen schijfremmen heeft, is de aanvullende blokkenrem daarop eveneens buiten dienst gesteld. De loopdraaistellen remmen dus nog alleen op de schijfremmen. Middels een sticker in de cabine worden machinisten geattendeerd op de gewijzigde rem.
- Al enige tijd worden de Plan V's die op grond van hun revisietermijn buiten dienst gesteld of gereviseerd zouden moeten worden, middels remcontrolebeurten op de baan gehouden. De 460 en 461 werden in 2005 reeds buiten dienst gesteld. De remcontrolebeurten kunnen niet onbeperkt gegeven worden; uiteindelijk moet een treinstel de dienst verlaten of in revisie. Omdat de Plan V's vooralsnog niet gemist kunnen worden tot de komst van het nieuwe stoptreinmaterieel, krijgen de oudste tweetjes vanaf deze herfst een extra revisie, de R6+. Daarmee kunnen ze nog twee jaar mee.
- Vanaf 01-05 is een tweetal Plan V's in actie om een grote groep machinisten van standplaats Amsterdam te laten wegleren. De stellen 895 en 837 werden vast ingedeeld voor deze ritten, die tot 22-05 doorgaan.

ICM

- Doordat de ICM-treinstellen nieuwe compressoren hebben gekregen, is ook het hoogspanningscircuit gewijzigd. Voor de nieuwe compressoren, waarvan de inbouw overigens nog niet hervat is, zijn aparte omzetter ingebouwd die gebruik maken van condensatoren. Een kenmerk daarvan is dat er restspanning in aanwezig kan zijn. Derhalve is het niet meer toegestaan dat machinisten zelf hoogspanningsveiligheden vervangen van ICM-treinstellen. Het verbod dat machinisten hoogspanningskasten van materieel met een chopperinstallatie niet mogen openen, geldt nu ook voor de serie ICM-1 (4011-4050).
- ICM-treinstel 4097 was van 13-03 tot 28-04 in dienst met een speciale meetinstallatie. Zowel van het loop- als het motordraaistel werd de dynamische belasting gemeten. Op de draaistellen van mBDk- en sBFk-bakken waren sensoren en bijbehorende bekabeling aangebracht, die wekelijks door NedTrain Consulting werd gecontroleerd.
- Met de binnenkomst van de 4049 in het revisiebedrijf Tilburg op 28-04 werd de vervanging van de compressoren onder ICM-materieel hervat.

Nieuwe Sprinters

- De op 13- en 14-03 gehouden 'zitproef' (blz. 105) heeft geresulteerd in de bestelling van 9.700 stoelen. De reizigers hebben volgens NS gekozen voor een stevige zitting en dito rugleuning.

ICR

- Naar aanleiding van het incident bij Meteren (blz. 114) besloot de directie van NSR op 18-04 om per direct van de ICR-rijtuigen aan één kant het trekwerk te verwijderen. De schakels van de koppeling werden gedemonteerd. Op deze manier moet worden voorkomen dat een loshangende koppeling een andere eruit 'tikt' bij geduwd bedrijf. Van de rijtuigen werd de koppeling aan de zuidzijde verwijderd, wanneer ze in een trein stonden waarvan de loc aan de noordkant staat. Alleen in het onderhoudsbedrijf Maastricht werden de koppelingen verwijderd. De gekozen maatregel is een kwalijke vorm van symptoombestrijding, omdat de oorzaak van de problemen (een rangeerder die zijn werk niet goed gedaan heeft) niet is weggenomen. In de praktijk kan het besluit tot forse problemen leiden wanneer rijtuigen na onderhoud of een uitwisseling, bijvoorbeeld via Valkenburg, andersom staat. Vervolgens staan twee ICR-en met de 'kale' kant tegenover elkaar en kunnen niet gekoppeld worden. Overigens was ICR 20-77 150 op 14-04 in het revisiebedrijf Tilburg binnengelopen ten behoeve van een beproeving van de schroefkoppeling.
- Sedert het trekduwverkeer met ICR gaande is, merken machinisten dat het remgedrag van een stam die vanuit de BDs wordt bestuurd, niet gelijk is aan dat van een compositie met de eloc voorop. De bekende 'remblokkenproeftrein' (blz. 310), bestaande uit 82-77 009, 20-77 133, 10-70 673, 20-77 150, 10-70 674, 10-70 672, 10-70 671, 10-70 675, 20-70 243, 10-70 365, 20-70 235 en loc 1780, blijkt ook gebruikt te zijn om vergelijkende metingen te doen omtrent het remgedrag. De ontluchtingstijden en remcilinderdrukken werden gemeten in de BDs, loc 1780 en de als meetrijtuig gebruikte 10-70 672. In de 672 werden ook de ontluchtingstijden van de treinleiding gemeten. De metingen vonden plaats op het traject Eindhoven – Venlo. De snelheid en remwegen werden opgetekend middels een Doppler-radar. Uit de metingen kwam naar voren dat de gemiddelde remwegen vrijwel gelijk zijn. Wordt bij een snelheid van 40 km/h een remming in stand 1 ingezet, komt een trein met een loc voorop na 335 meter tot stilstand en met een BDs na 325 meter. Bij een snelheid van 70 km/h bedragen die waarden 840 en 900 meter; bij een snelheid van 130 km/h 2.595 meter en voor de BDs 2.515 meter.

Series 1700 & 1800

- Van loc 1849 raakte op 12-04 de groene meldlamp 'deuren dicht' defect. De 1849 was sedertdien tijdelijk niet meer inzetbaar voor DDM-1-stammen. Bij de overbrenging naar het onderhoudsbedrijf Maastricht enkele dagen later werden ook de in de Watergraafsmeer verblijvende BAB-stammen 5611 en 5656 meegevoerd.
- Loc 1846 blijkt te zijn voorzien van een gewijzigd groene-lampsysteem.

ICE

- De snelheidsbeperking van 80 km/h voor de ICE3-treinstellen tussen Amsterdam en Utrecht is inmiddels verleden tijd, nu grotendeels over nieuw spoor wordt gereden. Het komt echter sporadisch nog voor dat (Duitse) machinisten toch hun snelheid matigen, waarschijnlijk omdat ze, al dan niet na ruggespraak met de technische dienst in Duitsland, van mening zijn dat de luchtvering van de 4600-en, die niet bestand is tegen de beroerde staat van veel Nederlandse trajecten, ook op de nieuwe baan voor problemen kan zorgen.
- Overigens hebben de ICE-treinstellen tussen Arnhem en Utrecht veel last van luchtveren die tot het uiterste aangesproken worden. Bij de passage van meerdere overwegen slaat de bak op de noodaanlagen van de vering, hetgeen in enkele extreme gevallen voor de reizigers een onprettige ervaring is, een kwaliteitstrein als de ICE onwaardig.

Baureihe 185

- Het inmiddels bekende ICR-'internet'-stammetje 5635 werd vanaf 18-04 gebruikt bij proef- en presentatieritten met Bombardier-loc 185 568 op de HSL-Zuid. De stam werd in Utrecht HTMU geprepareerd voor de proefnemingen. Het benodigde rangeerwerk verzorgde de 6419. Al op 15-04 was de ICRm-stam in Utrecht. Ook het meet-/ontvangstrijuig 88-70 021 was in de trein aanwezig. Op 18-04 kwam de trein van Amersfoort naar de Kijfhoek, waarna ritten op de HSL-Zuid plaatsvonden. Machinisten van NS Internationaal kregen in de week van 24-04 de gelegenheid de nieuwe loc te bekijken op zijn toekomstige werkterrein. De zilverkleurige 185 568, splinternieuw en nog niet voorzien van revisieopschriften, draagt een grote rode sticker met reclameopschriften.
- Op 01-05 werd op spoor 19 te Utrecht Centraal de nieuwe locomotief gepresenteerd. Daarbij was het ICR-stammetje ook aanwezig.

Rangeerlocomotieven

- Sloper Houben uit Maastricht heeft naar verluidt de resterende locomotoren van NedTrain overgenomen en zal deze slopen.
- In 't Harde werd de locomotor vervangen door de ex-DB-Köf 332 247.

Plan U

- Op 21-04 sleepte Railion-loc 6426 de Plan U's 193 en 195 van Heerlen naar het onderhoudsbedrijf Zwolle. De stellen zullen daar worden gecompleteerd en geprepareerd voor de inzet in Slowakije.
- In het onderhoudsbedrijf Zwolle werd Plan U 115 van de HIJSM weer rijvaardig gemaakt. Op 06-05 fungeerde het treinstel als schilderobject voor een klas Arnhemse schoolkinderen in het kader van een anti-graffitiproject. Vervolgens togen de 113 en 115 gezamenlijk naar Haarlem en werden op 07-05 gebruikt om de sporen Amsterdam – Utrecht na werkzaamheden te ontroesten (zie onder).

DDM/DD-AR

- Terwijl van de in Rotterdam verblijvende 270 7077 (blz. 142) de plaats waar de automatische koppeling behoort te zitten, is afgedekt met een blauwe zak, reed ook stam 7443 van 30-03 tot 21-04 met een defecte AK rond. De koppeling van de Bvk was defect. Om voor iedereen in één oogopslag duidelijk te maken dat de AK niet gebruikt kon worden, werd deze ingepakt in een blauwe vuilniszak.
- Één van beide terzijde staande Bvk-rijtuigen van DDM-1, de 26-37 102, wordt bij het onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat gebruikt om DDM-1-rijtuigen van energie en lucht te voorzien bij afwezigheid van een 1800. Onder het zijraam van de cabine is een fluorescerend oranje sticker met de tekst "TESTRIJTUIG" aangebracht. De andere Bvk die uit de IC-dienst is teruggetrokken, de 26-37 101, staat in het revisiebedrijf Haarlem om daar DDM-1-en na hun LTO-beurt te beproeven.
- mDDM 7849 werd op 21-04 gebruikt voor een aantal weggeleerritten tussen de Watergraafsmeer en het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Op 25-04 leverde het onderhoudsbedrijf Leidschendam de 7402 af, met daarin rijtuig 280 7508 (blz. 142). In de magazijnen waren nog enkele eerste-klassebanken gevonden die met groen kunstleder waren overtrokken. Daarmee kon de vreemde situatie dat in een gedeclasseerde afdeling toch eerste-klassebekleding te zien was, beëindigd worden. De stam kwam leeg naar Amsterdam en verving daar in 3977 VIRM 8737, die eerder die dag in de gekoppelde series 3900 en 4300 gedraaid was.
- Zoals op blz. 105 gemeld, komt DDM-1 weer volledig in de stoptreindienst te rijden. Het is uit logistiek oogpunt niet erg prettig dat het aantal stammen aan het begin van de nieuwe dienstregeling met acht fors lager is dan het voor april 2007 geprognosticeerde aantal: twaalf. Gedeeltelijk wordt dit ondervangen door al vanaf september de DDM-1-bakken die nu in de IC-dienst rijden, daaruit terug te trekken. Tegelijk wordt het aantal rijtuigen dat in het revisiebedrijf Haarlem in revisie is, verhoogd. Verwacht mag worden dat bovengenoemde 'testrijtuigen' 26-37 101 en 102 dan ook gereviseerd worden. Het is natuurlijk wel nodig om voor de periode tot december 2006 in de treinseries 800/900 voldoende zitplaatsen te creëren, waarbij wellicht de in Amersfoort verblijvende ABv5- en mBv7-bakken van acht VIRM-stammen goede diensten kunnen bewijzen (namelijk door ze terug te plaatsen in de vorig jaar ingekorte stellen).
- Nadat DDM-1-rijtuig 6814 uit revisie gekomen was, viel niet alleen het uitgebreide 'postzegelen' op, maar ook dat een aantal onderdelen die het rijtuig voor inzet in de IC-dienst had gekregen, behouden heeft. Voor inzet in getrokken treinen had het rijtuig beneden in de 'knuffelhoek' een kast voor de statische omzetter gekregen, terwijl het venster daar door een luchtrooster was vervangen. De omzetter is inmiddels al verdwenen, maar de zittingen en het raampje in het hoekje zijn niet teruggeplaatst. Het lijkt erop alsof binnen NSR niet was nagedacht over het terugbouwen van de ex-IC-rijtuigen bij hun LT1-beurt. Het lijkt nuttig hierover snel een beslissing te nemen, omdat vanaf eind dit jaar de rijtuigen die nu nog in de IC-dienst lopen, ook worden gereviseerd en vervolgens weer in stambedrijf gaan rijden.
- De 6814 valt in een ander opzicht ook op. Jaren geleden is één van de deurbladen bij herstel van forse schade voorzien van een grote opgenagelde plaat. Voor de reizigers is dat duidelijk zichtbaar, omdat de kleur grijs van de plaat nét even anders is dan het grijs van de deur. De reiziger, die van het DDM-1-materieel qua in- en exterieur inmiddels weinig meer hoeft te verwachten, zal zich wellicht niet realiseren dat in de Bokkeduinen nog DDM-rijtuigen staan die mogelijk afgevoerd worden en waarin zeker nog een aantal goede deuren voorhanden is.
- Naar het schijnt mist een aantal DDM-1-rijtuigen al enige tijd een of meerdere binnendeuren.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie			
<i>binnengenomen</i>	<i>wordt</i>	<i>afgeleverd</i>	
		29-70 440	24-04
		29-70 441	01-05
		20-70 274	08-05
DDM-1 LTO			

<i>binnengenomen</i>		<i>Afgeleverd</i>					
26-37 617 (6617)	19-04	26-37 421 (6821)	18-04				
26-37 424 (6824)	25-04	26-37 106 (6906)	26-04				
26-37 107 (6907)	02-05	26-37 422 (6822)	28-04				
26-37 616 (6616)	11-05	26-37 616 (6616)	11-05				
VIRM LT1				Plan V revisie R6			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
9430	19-04	9403	14-04	954	24-04	949	18-04
8668	27-04	8658	27-04	955	09-05	950	27-04
		8665	09-05				
		9430	12-05				
ICRm nawerk							
<i>binnengenomen</i>		<i>Afgeleverd</i>					
20-77 117	25-04	20-77 115 (5659)	18-04				
20-77 119	02-05	20-77 116	24-04				
20-77 124	03-05	20-70 407	28-04				
10-70 370	04-05						
10-77 327 (5627)	16-05						
20-77 131 (5627)	16-05						
20-77 139 (5627)	16-05						
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>Euvel</i>		<i>afgeleverd</i>			
20-70 244	20-04	defect draaistel	445	18-04			
921	25-04	nawerk lichtkappen	523 (1)	21-04			
380 7575	03-05	onbekend defect	2010	26-04			
			921	27-04			
			380 7575	09-05			

(1) Bk1 523, AB 523 en Bk2 514 werden overgebracht naar de Bokkeduinen

- Op 21-04 werden de Bk1 523, Bk2 514 en AB 523 door RB Haarlem 'afgeleverd' om gestald te worden in Amersfoort. Plan T 513 sleepte de bakken in de nacht 22- op 23-04 naar de Bokkeduinen.
- ICRm 20-77 119 kwam op 26-04 in het revisiebedrijf Tilburg binnen, maar was eigenlijk bestemd om in Haarlem de nawerkactie te ondergaan. Het rijtuig kwam met het werkplaatssternet alsnog naar Haarlem.

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				ICM Cw compressor			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1761	20-04	1757	20-04	4049	28-04	4049	08-05
1750	24-04			4047	08-05	4047	15-05
1759	08-05			4035	10-05		
1724	15-05			4042	15-05		
6400 LT1				1700/1800 Cw cabinekoeling			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6408	26-04			1771	18-04	1778	14-04
				1720	18-04	1707	19-04
				1743	24-04	1768	20-04
				1742	27-04	1771	24-04
				1703	27-04	1720	26-04
				1747	04-05	1743	28-04
				1755	09-05	1742	02-05
				1715	10-05	1703	04-05
				1770	15-05	1747	11-05
Schades/defecten							
<i>Binnengenomen</i>		<i>euvel</i>		<i>Afgeleverd</i>			
20-77 150	14-04	beproeving schroefkoppeling	6464	14-04			
6470	19-04	botsschade	6503	19-04			
6507	21-04	botsschade	1754	21-04			
6473	26-04	lekkage koelwater	1843	27-04			
1843	26-04	botsschade	6417	28-04			
20-77 119	26-04	per abuis in Tb afgeleverd	20-77 150	01-05			
1756	01-05	PQI-keuring	20-77 119	02-05			
20-77 147	03-05	per abuis in Tb afgeleverd	20-77 147	09-05			
82-77 057	04-05	per abuis in Tb afgeleverd	82-77 057	09-05			
22-37 995	04-05	per abuis in Tb afgeleverd	22-37 995	09-05			
6462	08-05	botsschade	6466	11-05			
6490	08-05	brandschade	6504	12-05			
6491	08-05	wielstelwisseling					
6466	08-05	hoge koelwatertemperatuur/overtoeren					
1769	09-05	nawerk LT1					
6466	15-05	hoge koelwatertemperatuur					

- Sedert half april worden in het werkplaatssternet tussen de onderhouds- en revisiebedrijven van NedTrain grote kratten vervoerd op containerdraagwagens. Hierin kunnen complete draaistellen vervoerd worden. Op deze manier kan NedTrain de grote onderdelen gemakkelijk stapelen in de magazijnen. In het begin zijn de kratten alleen te zien tussen de werkplaatsen Maastricht en Tilburg.

Class 66

Op 13-04 bracht de 6460 drie nieuwe Class 66-locs over van de Waalhaven naar het revisiebedrijf Tilburg. Het betrof de locs JT6, 7 en 8. Dat betekent dat nu nog drie locs geleverd zullen worden van de huidige tranch. Loc JT1 maakt proefritten in Scandinavië; de JT9 & 10 komen binnenkort uit Canada. Omdat er aan deze tien locs één en ander veranderd is, moeten ze opnieuw worden toegelaten.

Korte berichten

Sedert 10-04 voert NS een actie om de reizigers die thans veel van de eerste klasse gebruikmaken, te behouden. Reizigers met een jaarabonnement of een NS Business Card kregen boekjes met coupons voor een gratis kop koffie, een krant of een kaart voor HotSpot-internet die bij de Kiosk konden worden ingewisseld. Om ook incidentele reizigers in de eerste klasse te verrassen, werden in de treinen bovengenoemde boekjes ook verspreid, maar dan zonder vouchers. Op vertoon van het kaartje kregen de reizigers bij de Kiosk een 'verraskaart'. Met deze kraskaart maakten de reizigers kans op één van bovengenoemde cadeautjes. Tenslotte werden de conducteurs uitgerust met speciaal vervaardigde pennen, waarmee ze naar eigen inzicht reizigers in de eerste klasse konden verrassen.

Sinds 03-04 en tot 22-10 oktober biedt NS via haar eigen website het zogeheten NS Wonderkaartje aan. Hiermee krijgen bezoekers van de Efteling die met de trein komen, 20% korting op de reis per trein én het toegangkaartje van het pretpark.

In het kader van de Nationale Sportweek, die in de week van 18-04 werd gehouden, verzorgden enkele bekende en minder bekende sporters op 19-04 zogeheten 'sportclinics' op de stations Almere Centrum, Hilversum en Amersfoort. Sonja Tol, Olympisch kampioen schermen, gaf in Amersfoort les aan voorbijgangers. De judoka's Dennis en Elco van der Geest gaven een demonstratie in Hilversum. Spelers van basketbalclub Omniworld leerden reizigers op station Almere Centrum om te dunken en te dribbelen.

Naar analogie met de *The Great British Design Quest*, waarbij het mooiste Britse ontwerp werd gekozen, organiseerde NRC Handelsblad een wedstrijd waarbij lezers van de krant het beste Nederlandse ontwerp mochten kiezen. Het bekende NS-vignet, in 1968 ontworpen door het Haagse ontwerp bureau Tel Design, werd genomineerd, samen met de rode PTT-briefvenbus, de Rietveld-stoel en de Fokker F27 Friendship. Het NS-vignet viel niet in de prijzen; de F27 werd winnaar.

De op blz. 144 genoemde actie met goedkope Blokker-treinkaartjes zorgde voor dusdanig veel toeloop dat in de weekeinden van 06- en 13-05 een aantal treinen vanuit het noorden naar de Randstad werd versterkt. De IC's 528 en 532 werden in Zwolle niet gecombineerd, maar het treindeel uit Leeuwarden, 10528 en 10532, werden omgenummerd in respectievelijk 12528 en 12532 en reden apart naar Rotterdam. Op deze manier konden deze treinen verlengd worden tot tien à twaalf bakken. De Groningse delen werden vervolgens tot maximale lengte (vijftien bakken) verlengd. Ook de treinen 730 en 734 werden verlengd, maar hier werden geen aparte treinen ingelegd.

In de week van 01-05 gold in verband met de meivakantie een aangepaste vakantiedienstregeling. De treinseries 3200, 15500, 14100, 14300, 4700, 9700, 19500, 18800, 3400 Haarlem – Den Haag en 5000 reden gedurende die week niet. Zoals gebruikelijk werden andere treinseries versterkt. De 7300, die sedert 01-05 weer de gehele route Utrecht – Uitgeest aflegt, reed in de spits met drie Sprinters en ook in de serie 6300 werd gedurende de hele dag meer materieel ingezet. Overigens was in genoemde serie 7300 op 02-05 de combinatie 2893+2891 te zien, zoals een lezer ons meldde. Ook op 03- en 04-05 reden zij tussen Utrecht en Uitgeest. Een SGM-samenstelling die nog niet eerder vertoond was, kon die avond in 7356 aanschouwd worden: genoemde oude Sprinters werden toen gecombineerd met de 2965.

Van 01- tot 04-05 stond de Zeeuwse Lijn in het teken van 'de week van de service'. Op de stations Roosendaal, Goes, Middelburg en Vlissingen werden verschillende activiteiten georganiseerd. Veilingorganisatie *The Greenery* deelde 1200 kilo appels uit. Op de stations werden clowns ingezet om het publiek te vermaken, terwijl men ook kon ballengooien en sjoelen. Op 01-05 werd kinderen een blik gegund in de machinistencabine van een VIRM, een dag later vond een rit per SGB-stoomtrein plaats en op 03-05 kon men vanaf station Middelburg een rondvaart per sleepboot maken. Tenslotte konden nieuwsgierigen op 04-05 meerijden met een stel dat door de wasstraat gereden werd.

Kennelijk om een daad te stellen na de verkiezingen voor de ondernemingsraad, startten de vakbonden FNV en VVMC op 01-05 een nieuwe hetze tegen de NS-directie. Men koos een weinig origineel onderwerp: het nieuwe boetebeleid dat op 01-10-2005 geïntroduceerd werd. Zoals bekend wilde NS de calculerende zwartrijder ontmoedigen door elke reiziger zonder boete een uitstel van betaling uit te schrijven. Achteraf kan kwijtschelding verleend worden. Waar NSR terecht beweert dat het aantal uitstellen van betaling is afgenomen, zijn de bonden van mening dat de conducteur zich door het nieuwe beleid niet serieus genomen voelt en zelf wil kunnen beslissen of een boete gepast is of niet. Interessant is in dit verband het feit dat de helft van de 'goedwillende' klanten die geen kaartje hebben, NS om de tuin probeert te leiden. De klantenservice van NS controleert namelijk aan de hand van bankrekeningnummers het aantal keren dat mensen 'per ongeluk' geen kaartje hebben en vragen om kwijtschelding. Door de conducteur deze taak uit handen te nemen, wordt discussie op de trein voorkomen. Het boetebeleid heeft bewezen effectief te zijn, dus de NS-directie was terecht verbaasd over het optreden van de oorlogsbonden. Bovendien getuigde het van weinig lef dat de bonden hun grieven louter via de media verspreidden en de directie van NS kennelijk niet zelf durfden aanspreken.

Op 30-04 werd de voormalig directeur van NS Internationaal Frits Marckmann door burgemeester Brouwer van Utrecht benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau. De onderscheiding werd verleend wegens Marckmann's verdiensten binnen en buiten de openbaarvervoersector.

Randstadspoor

Op 19-04 tekenden NS en de Regio Utrecht in het Spoorwegmuseum een overeenkomst over de inzet van extra treinen vanaf december 2008. Gebruikmakend van de spoorverdubbeling Utrecht – Amsterdam en een aan te leggen keergelegenheid te Breukelen zullen vier stoptreinen per uur gaan rijden tussen Breukelen en Amsterdam. De regio betaalt NS daarvoor eenmalig 3,6 miljoen euro.

De keergelegenheid te Breukelen maakt deel uit van Randstadspoor, waarvan de Regio Utrecht al jaren een vurig pleitbezorger is. Het project voorziet in een groter aantal regionale treindiensten aan alle kanten van Utrecht. Tevens moet een aantal nieuwe stations worden geopend, zoals Tiel Passewaaij en Utrecht Zuilen. In Veenendaal wordt ook een keerspoor gebouwd,

zodat tot Veenendaal de frequentie verdubbeld kan worden. De landelijke overheid heeft vooralsnog geen geld gereserveerd voor Randstadspoor, maar de gemeente Utrecht, de provincie en het Bestuur Regio Utrecht schieten indien nodig maximaal 100 miljoen euro voor. ProRail kan daarmee toch de benodigde infrastructuur aanleggen. Naast de bouw van het keerspoor in Breukelen, wordt momenteel gewerkt aan de keervoorziening in Veenendaal en is Utrecht Zuilen in aanbouw.

Koninginnedag

- Evenals voorgaande jaren werd de treindienst rond Amsterdam op Koninginnedag 29-04 drastisch gewijzigd. Het internationale verkeer eindigde op de stations Amersfoort (140), Utrecht (ICE en CNL) en Schiphol (600 en 9300). Met uitzondering van de series 3000, 5800 en 800/900 werden de overgebleven treinseries gebroken in Amsterdam. In de vroege morgen van 29-04 reed een vijftal extra stoptreinen naar diverse bestemmingen, die niet in de reisplanners waren opgenomen.
- Ook dit jaar konden reizigers weer gebruikmaken van het OranjeRetour, dat op 29-04 ook geldig was bij het GVB vanaf de stations Amstel en Duivendrecht.
- Om problemen te voorkomen werden diesellocomotieven van Railion aan twee kanten van Amsterdam Centraal gereed gehouden om defecte treinen weg te slepen. Ook ProRail hield extra technici beschikbaar voor het snel kunnen wegnemen van infrastoringen.
- De treinseries 1600 en 700 werden opgeheven tussen Amersfoort en Schiphol; de IC's van de Noordoost werden in Amersfoort niet gesplitst en gecombineerd en reden geheel naar Amsterdam.
- Zowel in de nacht van 28- op 29-04 als die van 29- op 30-04 werden de treinen van het nachtnet gereden met VIRM-VI-treinstellen.
- De treindienst verliep op koninginnedag voor het grootste deel rustig. Tussen 11.20 en 11.50 ondervond het treinverkeer tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk hinder van in het spoor lopende mensen. Trein 3039 was voor stoptonend sein tot stilstand gekomen en nadat enkelen vandalen een brandblusser hadden leeggespoten, verlieten ze de trein. De gehavende 8632 werd afgevoerd naar de Watergraafsmeer. Een half uur later werd enkele malen aan de noodrem getrokken tussen Muiderpoort en Centraal. Door kordaat handelen van de Spoorwegpolitie kon de treindienst aan de gang gehouden worden.
- Waar NSR zich tot het uiterste inspande om de treindienst zo vlekkeloos mogelijk te laten verlopen (alleen de 7407 zorgde als achterste stel van 4520 op de brug over het Noord-Hollands Kanaal bij Purmerend voor problemen), was het aantal storingen aan de infrastructuur ouderwets hoog. De dag begon met een stremming van het baanvak Gouda – Zoetermeer, nadat de Speno-slijptrein daar 's nachts gewerkt had. Diverse dwarsliggers waren door de daarbij vrijgekomen warmte in brand gevlogen.
- Aan de westzijde van Rotterdam ontstonden iets na 12.00 uur problemen met de bovenleidingsspanning, waardoor het treinverkeer richting Gouda en Schiedam vertraging opliep. Trein 5132 strandde kort na vertrek uit Rotterdam; een diesellocc sleepte de trein na twintig minuten terug naar Rotterdam. Overigens was het niet verbazend dat de bovenleiding moeilijkheden gaf: de voorafgaande avond waren om onverklaarbare redenen al diverse bovenleidinggroepen op het emplacement Rotterdam spanningsloos geraakt. Die problemen waren spontaan weer verdwenen zonder dat de oorzaak achterhaald was. Van deugdelijk herstel van het probleem, dat dus duidelijk nog aanwezig was, was (dus) ook geen sprake geweest.
- Tussen Haarlem en Halfweg was door een wisselstoring van 11.21 tot 12.46 uur een spoor minder beschikbaar, waardoor de serie 4800 opgeheven moest worden tussen Amsterdam en Haarlem.
- De Zaanbrug tussen Zaandam en Zaandam Kogerveld kwam om 13.02 uur niet in de eindvergrendeling. Hoewel de afsluitlantaarn aangaf dat het veilig was de brug te berijden, wilde de machinist van 4538 daar niet aan. Deze trein strandde in Zaandam; de 4545 uit Enkhuizen liep 53 minuten vertraging op. 'Natuurlijk' was de brugwachter onbereikbaar en de verantwoordelijke ploeg voor het brugonderhoud onvindbaar, dus het duurde geruime tijd voor de storing definitief hersteld was.
- Om 14.38 uur viel de spanning op de bovenleiding tussen Rotterdam en Schiedam en tussen Rotterdam en Rotterdam Noord andermaal weg, om na een minuut terug te keren. Zoals zo dikwijls de laatste jaren, werd een 'noodverband' aangelegd waarmee de problemen verholpen dienden te zijn. De oorzaak van de problemen was een doorslagveiligheid in het onderstation aan de Beukelsdijk.

InfoPlus

- Al enkele jaren werken NS en ProRail samen om de reisinformatie te verbeteren. Het gaat bij dit project, InfoPlus genaamd om het structureel stroomlijnen en uitbreiden van de 'informatieketen'. Het meest zichtbare onderdeel van het plan is de plaatsing van informatieschermen ook op stations waar tot dan toe nooit meer dan een gele vertrekstaat had gehangen. Voor de reiziger onzichtbaar was een geheel nieuwe opzet van de manier waarop de informatie de schermen bereikt. Tot op heden verliep de integratie en vernieuwing van de onderliggende techniek niet voorspoedig. Wel is een proef met de nieuwe schermen op een aantal stations in de regio Amersfoort inmiddels gaande. Op de stations Nijkerk, Putten, Ermelo, Bussum-Zuid, Naarden-Bussum, Hilversum-Noord, Baarn en Amersfoort-Schothorst zijn de nieuwe schermen geplaatst. Nog voor de zomer van dit jaar vervangen de schermen de CTA-bakken op station Amersfoort, terwijl Amersfoort Vathorst ook digitale schermen krijgt. De schermen worden echter aangestuurd door dezelfde verouderde en beperkte techniek die de bestaande CTA-palettenbakken aanstuurt.
- Nadat het project als geheel nagenoeg op sterven na dood was, is het enige tijd geleden nieuw leven ingeblazen. De ambitieuze doelstellingen zijn opgesplitst. Inmiddels is ook gebleken dat de schermen qua leesbaarheid niet bevredigen, zodat de kans groot is dat binnenkort een qua vormgeving en gewicht lichtere versie van de schermen wordt beproefd. Ook zal de leesbaarheid van de tekst verbeterd worden, waarbij ernaar gestreefd wordt de wat dit betreft onovertroffen oude CTA-bakken te evenaren. Na deze eerste stap wordt in de tweede stap de informatiestroom gestroomlijnd, middels nieuwe systemen verzorgd en ook aangesloten op de Railpocket-zakcomputers van de NSR-medewerkers en op de online-reisplanners. In een tussen- en testfase wordt deze informatie nog niet naar de eindgebruikers doorgegeven. Hiermee wordt voorkomen dat de reizigers de dupe worden van een onvolledige of onjuiste werking van InfoPlus. Als derde fase willen NS en ProRail alle reisinformatie die via welk kanaal dan ook wordt verspreid, verbeteren. Dit deelplan moet op redelijk korte termijn effect sorteren, omdat de klantwaardering voor de actuele reisinformatie structureel laag blijft.

Gouda – Alphen & Alphen – Bodegraven

- In de derde week van april werd in de regionale pers bekend dat NSR meer aandacht gaat besteden aan de instructie van rijdend personeel dat op de A32-trams dienstdoet. Ook is geïnvesteerd in een betere onderdelenvoorziening. Concrete resultaten zijn nog niet geboekt: de 6105 en 6106 staan nog steeds defect aan de kant. Elke dag rijden dus in de spitsuren de trams in een te kleine samenstelling.
- Meer dan twee jaar na de start van lightrail tussen Alphen aan den Rijn en Gouda, zijn langs spoor 4 te Alphen cijferborden geplaatst. De tekst luidt 2 LR, 4 LR en 6 LR. Overigens is dit nog niet helemaal juist, omdat de A32-wagens eigenlijk uit drie bakken bestaan!

Dordrecht – Geldermalsen

- Op 06-04 werd het programma van eisen bekend waaronder de provincie Zuid-Holland de *Merwede-Lingelijn* Dordrecht – Geldermalsen aanbesteedt. De treindienstregeling – de spoorverbinding wordt als pakket met het busvervoer Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden aanbesteed – moet minstens van gelijk niveau zijn als de huidige en ook de nieuwe stations Sliedrecht Baanhoek, Giessendam West, Boven Hardinxveld, Gorinchem Noord en Leerdam West aandoen. De aanleg van stations maakt deel uit van een plan dat ook de bouw van extra passeersporen tussen Dordrecht Stadspolders Aansluiting en Gorinchem omvat. Zo kunnen in de spits vier treinen per uur naar Gorinchem rijden. De nieuwe infrastructuur moet in 2009/2010 gereed zijn. De concessie duurt in principe acht jaar; wanneer nieuw materieel wordt gebruikt stijgt de duur naar twaalf jaar.
- Natuurlijk moet het materieel een 'regionale uitstraling' hebben, wat daar ook mee bedoeld wordt, een vloerhoogte van circa 80 centimeter hebben, en rolstoeltoegankelijk zijn. 'Regionaal' betekent kennelijk ook de klant pesten door het toilet en de eerste klasse achterwege te laten. Op alle treinen dient een toezichthouder aanwezig te zijn. Het materieel moet van voor naar achter doorzicht bieden.
- NS Reizigers heeft besloten dat het zinvol en nuttig is op deze aanbesteding in te schrijven. Zij is van mening dat ze de meeste kans maakt door de multimodale bieding samen met een partner te doen. Wie deze partner is, is niet bekend. Op 08-05 was de conceptofferte gereed, waarna op 15-05 de directie er een advies over uitbrengt en de ondernemingsraad op 16-05. Op 24-05 wordt dan het definitieve 'ondernemersbesluit' genomen; op 29-05 dienen de bidders hun aanbieding te hebben ingeleverd. Op 27-06 wordt de winnaar van de aanbesteding bekendgemaakt.

OV-chipkaart

- De medewerkers van de NS-bedrijven krijgen binnenkort alle een nieuw vervoerbewijs, dat ook als OV-chipkaart gebruikt kan worden.

GSM-R

- Op 21-04 besloot NSR de inbouw van GSM-R-apparatuur in de cabines van de treinstellen en locomotieven definitief te laten doorgaan. Het proefbedrijf was naar tevredenheid verlopen. Aan de beslissing was een proefbedrijf met de Plan V's 854, 860, 864, 895, 898, 929 en 940 voorafgegaan.
- Overigens blijkt zo nu en dan GSM-R nog niet geheel vlekkeloos te werken. Tijdens een wegleerit op 03-05 – de 895 is één van de stellen die tot 28-05 exclusief voor het weglernen van Amsterdamse machinisten worden gebruikt – kreeg de machinist de treindienstleider Schiphol aan de lijn toen hij bij de Hemtunnel voor stoptonend sein liep en bij de treindienstleider Zaanlijn wilde informeren wat er loos was. Enkele dagen later kwam onbedoeld een verbinding tot stand tussen de machinist van de 895 en de treindienstleider van het gebied Muiderpoort – Breukelen, waar de machinist de treindienstleider van Amsterdam Centraal had willen spreken.

Voetbal

- Op 07-05 vond een beladen voetbalwedstrijd plaats tussen Ajax en PSV in de Rotterdamse Kuip. NSR verzorgde het vervoer van de Ajax-supporters van de Amsterdamse Arena naar Rotterdam. Er reed een achttal supporterstreinen. Uit de Watergraafsmeer kwamen de duo's 7822+7829 en 7803+7823, uit Hoofddorp Opstel de 7811 en 7804, uit Lelystad Opstel de 7813 en 7816 en uit Den Haag de setjes 7854+7863 en 7853+7817. Zwolle stuurde de combinaties 7874+7808 en 7825+7828. Tijdens de wedstrijd stonden zes treinen bij het stadion opgesteld; de overige in Dordrecht en op het opstelspoor bij Rotterdam Lombardijen. De planning rondom het gebeuren was van een zeldzaam bedroevend niveau. Machinisten werden in dienst gehaald zonder te kijken naar de wegbekendheid en materieel werd vanuit het onderhoudsbedrijf Leidschendam gepland terwijl het emplacement Leidschendam door werkzaamheden spanningloos was. Waar het gebruikelijk is dat voetbaltreinen naar risicowedstrijden onderweg onder geen beding tot stilstand komen, kregen alle treinen doodleuk een stationnement van twintig minuten in de Watergraafsmeer.
- Het baanvak Amsterdam Utrecht was het betreffende weekeinde vanwege werk aan de viersporigheid buiten dienst. Omdat de voetbaltreinen via Woerden – Breukelen moesten terugkeren naar Amsterdam Arena, was het noodzakelijk de buitendienststelling eerder te beëindigen dan aanvankelijk gepland. De aannemer kon de sporen na het in dienst komen van het baanvak niet – zoals is voorgeschreven – ontroesten. Om de doorgang van de supporterstreinen niet te belemmeren, moest een andere oplossing gekozen worden. De inzet van dieselmaterieel was daarbij onontbeerlijk, omdat de bovenleiding nog niet direct onder spanning kwam. De Plan U's 113 en 115 van de HIJSM bewezen daarbij goede diensten.
- Rijkelijk laat kwam de Amsterdamse burgemeester met de eis dat te Amsterdam Centraal een schuttrein werd neergezet om de passerende supporterstreinen voor eventueel kwaadwillend publiek af te schermen. Aanvankelijk werd het gebruik van ICK's overwogen, maar het bleek veruit praktischer een DDM-1- en een ICR-stam van de weekendoverstand op de Watergraafsmeer te gebruiken. De 1753 en de 1850 kwamen kort achter elkaar uit de Watergraafsmeer naar Amsterdam Centraal.

Arriva

Materieel

- In de fabriek van Stadler in het Zwitserse Bussnang nemen de eerste GTW-treinstellen vaste vorm aan. Naar verluidt wordt op 08-06 het eerste treinstel gepresenteerd. Acht treinstellen zullen geschikt zijn voor de dienst naar het Duitse Leer.

- Voor de nieuwe GTW's zijn meer dan 700 namen ingediend. De jury heeft in totaal 43 namen van prominenten Friezen en Groningers geselecteerd, die eind mei bekend zullen worden gemaakt. Bij de 1.700 inzendingen zaten de namen Abe Lemstra en Ede Staal verhoudingsgewijs het meest.

Connexion

Amersfoort – Ede-Wageningen

- De treindienst Amersfoort – Ede-Wageningen die Connexion vanaf december zal verzorgen, wordt de treinserie 31300. Omdat de huidige serie 7400 Ede-Wageningen – Amersfoort – Utrecht komt te vervallen, gaat de 5600 ook tussen laatstgenoemde plaatsen als stoptrein rijden. In de huidige dienstregeling rijdt deze trein nog Amersfoort – Utrecht non-stop.

Syntus

Exploitatie

- Op 18-04 was niet voldoende (reserve-) materieel beschikbaar voor de dienstuitvoering op Almelo – Mariëberg. Twee slagen moesten in de ochtendspits worden opgeheven.

EETC

Exploitatie

- Op 30-04 en 15-05 reed EETC een bedevaarttrein van 's-Hertogenbosch naar Lourdes. Op 07-05 en 22-05 keerden de treinen terug. Zoals inmiddels gebruikelijk, verzorgde NSR het aansluitende verkeer. Dat vond overigens alleen bij de eerste retourrit plaats. Een ICM-treinstel verzekerde op 30-04 een extra trein voor bedevaartgangers van Assen naar 's-Hertogenbosch. Op 07-05 verzorgde ICM 4092 de terugrit van 's-Hertogenbosch naar Assen. De stellen kwamen op beide dagen leeg van en naar Zwolle.

Materieel

- Loc 1843 sleepte op 06-05 de drie rijtuigen 05-70 418, 419 en 617 van EETC van de Watergraafsmeer naar Roosendaal. De rijtuigen krijgen een revisie bij RSI in Oostende.

Railion

Materieel

- Omdat het aantal locs met ATB Nieuwe Generatie tamelijk laag is, heeft Railion besloten nog eens twee locs hiervan te voorzien. Momenteel hebben alleen de 6411-6414 deze beveiliging. Sinds de ombouw naar ATB-NG op de noordelijke lijnen naar Roodeschool en Nieuweschans is RN verplicht om de daar rijdende treinen van tractievoertuigen met ATB-NG te voorzien.
- Op 29-04 had de NVBS een mooie excursie georganiseerd met een trein bestaande uit historisch (Rheingold-) materieel, getrokken door een 232 van Railion. De RN232 201 werd voor de rit speciaal gewassen. Vreemd was dan ook de 232 906 voor de trein te treffen. De rit voerde onder andere naar Amersfoort Pon en de VAM in Wijster. Daar is het gezelschap ook gekomen, maar alleen omdat loc 6448 beschikbaar was. Railion was vergeten dat de 232 niet is toegelaten op bovengenoemde baanvakken.

Exploitatie

- De gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen willen graag dat er een einde komt aan het ammoniakvervoer per spoor. RN vervoert vier keer per week de trein tussen Geleen en Beverwijk. Ook al is er een klein veiligheidsrisico, toch vrezden de gemeenten het ergste.
- Van eind april tot de tweede week van mei had Railion het druk met het vervoer van militair materieel vanuit Duitsland naar de Rotterdamse haven. In de Botlek werden de treinen gelost voor doorvervoer richting Irak. In veel treinen waren de inmiddels bekende grijze militaire begeleidingsrijtuigen te zien, die Railion enkele jaren geleden heeft laten ombouwen uit oude Bm- en Bom-rijtuigen.

RRF

Materieel

- Op 08-05 werd de 203.101 gebruikt om een aantal ACTS-Sgns-en vanaf de Waalhaven naar Duisburg te brengen. Daar worden de wagens gereviseerd. Op de terugweg nam de loc gereviseerde wagens mee terug.
- Op 12-05 haalde de directie van RRF persoonlijk de eerste eigen V100 op in Stendal. De loc, de voormalige DB-loc 202 421-4, heeft nummer RRF16 gekregen en is in een frisse geel/groene bestickering gestoken. Ten opzichte van de overige in Nederland verblijvende V100-en heeft de RRF16 een verbeterde radiobesturing.

ACTS

Materieel

- Op 24-04 haalde de 7101 V60 6004 op uit Zwolle die daar een behandeling op de kuilwielenbank had gehad. Omdat dit soort overbrengingen wat moeilijk inpasbaar is, duurde het even eer de loc, die overigens door ERS naar Zwolle was gebracht, kon worden opgehaald. Twee weken later, op 06-05, werd de rangeerloc door een G1206 afgeleverd in 's-Hertogenbosch.

Exploitatie

- Op 11-05 bracht de 7103 een viertal Zwitserse Hbbilns-en bij Emmerich de grens over en reed ze richting 's-Hertogenbosch. In de ochtend van 12-05 bracht loc 6004 deze wagens naar het lang niet bereiden stamlintje naar Heineken.

BEG

Materieel

- Op 09-05 nam de BEG van de Mittelweserbahn (MWB) loc V664, een voormalige V60 van de DB, over en nam deze in dienst in een opvallende oranje/grijze kleurstelling.

Veolia

Exploitatie

- De Connex-/Veolia-keteltrein die normaal aankomt op de Vondelingenplaat te Pernis, werd op 28-04 over drie vestigingen verdeeld. Er ging een deel naar Vopak te Vlaardingen en een derde gedeelte naar de Vopak-vestiging in de Botlek.

Rail4Chem

Exploitatie

- Sinds de tweede week van april is R4C een trein rijker. Via Hupac rijdt het bedrijf nu zes keer per week van het Rail Service Center op de Waalhaven naar Mannheim onder de treinnummers 41728/41729.

Materieel

- Op 18-04 arriveerde de met reclame voor European Bulls bestickerde loc 185 541 in Venlo met twintig stuks vers gerevi-seerde, groene vierassige Uapps-wagons voor graanvervoer. Daags na aankomst werden de wagens voorzien van Rail4Chem-stickers. Hun eerste lading was soja met bestemming Hongarije, die werd geladen bij ADM in de Europoort. De trein vertrok op 24-04. Het zijn de eerste van in totaal 150 wagens. In tranches van twintig worden ze maandelijks afgeleverd.
- Op 03-05 reed R4C eindelijk haar eigen eerste trein in België. De trein bestaat uit wagens van Cobelfret met Mazda's, die geladen worden in Zeebrugge en Polen als bestemming hebben. R4C verzorgt zelf de tractie in België en Nederland. Deze eerste R4C-transittrein komt bij Roosendaal de grens met Nederland over en verdwijnt bij Emmerich naar Duitsland. De eerste keer getrokken door de PB02.
- Behalve het vele graan/soja vervoer van/naar de Rotterdamse havens komt ook af en toe maïs aan in Barneveld. Op 15/5 kwam daar weer een trein aan met de PB17. De hele zomer zal dit vervoer bijna wekelijks gaan plaatsvinden.

ERS

Materieel

- Sedert bevrijdingsdag beschikt ERS een aantal weken over het tweede prototype V100 van Alstom. De 203-102 werd op 24-04 vanaf Bad Bentheim in opzending meegenomen achter de 6609 met de Praag-shuttle en daarna bij Shunter afgeleverd.

ProRail

Infrastructuur

- In Arnhem is sinds 06-04 een zogeheten herhalingssein in gebruik. Het sein is gekoppeld aan sein 1200 tussen spoor 6a en 6b, dat de afgelopen tijd meermalen voorbijgereden is toen in het stoptonende stand stond. Hoewel de achterliggende redenen voor de incidenten verschillend waren en de zichtbaarheid in orde bevonden is, is desondanks besloten om het sein van een herhalingssein te voorzien. Het herhalingssein, waarmee een machinist nog eens wordt herinnerd aan de stand van het licht-sein dat hij op dat moment nog niet kan zien, staat vlak voor het perron langs spoor 6.
- Ook te Schiedam Centrum zijn herhalingsseinen geplaatst. De seinen staan aan de Delftse kant van het station. Nadat op het station liften zijn verschenen, bleek dat dat spanten in de (doorzichtige) liftschachten het zicht op de uitrijseinen van Schiedam belemmeren, reden om herhalingsseinen te plaatsen. Er zijn overigens locaties in Nederland waar het zicht op de seinen nóg slechter is, maar waar geen herhalingsseinen aanwezig zijn!
- Van 29-04 tot en met 07-05 lag het treinverkeer op de Maaslijn Nijmegen – Blerick stil. Tijdens de buitendienststelling vond over een afstand van acht kilometer een complete vernieuwing van sporen, dwarsliggers en ballastbed plaats. Twaalf kilometer spoor was qua spoorstaven en ballast nog in orde, daar werden alleen de dwarsliggers uitgewisseld. Gedurende de werkzaamheden, tijdens welke een aantal overwegen was afgesloten voor het wegverkeer, reed de treinserie 6200 alleen tussen Blerick en Roermond.
- Met ingang van de nieuwe dienstregeling die op 10-12 ingaat, zal drie jaar lang slechts één spoor beschikbaar zijn tussen Almelo en Almelo De Riet. Het enkelspoorrijden is nodig om bouwruimte te hebben voor de aanleg van een verdiepte spoorbaan door Almelo. Het is nog niet duidelijk welke treinserie gedurende de bouwwerkzaamheden geschrapt zal worden.
- Op 03-05 opende Koningin Beatrix de zogeheten 'Natuurbrug' bij Crailoo. De brug overspant de provinciale Naarderweg, de Gooilijn, het terrein van Railpro en Sportpark Crailoo. Natuurgebieden in het Gooi worden zo voor dieren en planten één geheel. De brug is ook voorzien van een fiets- en een wandelpad.
- In het weekeinde van 06- en 07-05 werd door Strukton gewerkt aan de aanleg van de haltes Apeldoorn Osseveld en Twello. Tegelijk werd in Twello de overweg in de stationsstraat vervangen en werd de bovenleiding aangepast. Door de komst van een halte dient het aantal hangdraden uitgebreid te worden. Tijdens de buitendienststelling werden ook voorbereidingen getroffen voor de aanleg van de onvermijdelijke geluidsschermen en vond op emplacement Apeldoorn spoor- en wisselvernieuwing plaats. Waar de nieuwe haltes Apeldoorn De Maten en Empe-Voorst verrijzen, werden ook aanpassingen aan de baan verricht.

De spoorstaven van het tracé rond Twello werden bovendien op proef voorzien van gelijmde rubberen strips, die als raildempers moeten dienen. De geluidsschermen die langs het spoor worden geplaatst, kunnen hierdoor lager uitvallen.

- Een lezer maakte ons deelgenoot van de vervanging van een bijzondere overweg. Kort geleden is de overweg in de Voordorpsedijk bij Blauwkapel vervangen. Deze overweg bestond uit twee overwegen: één in het tracé Utrecht Overvecht – Hilversum en de andere in de lijn Utrecht Maliebaan – Hilversum. Omdat de afstand tussen beide overgangen erg klein was (en is), werden deze overwegen vanaf 1952 min of meer als één AHOB beschouwd. Aan de buitenzijde stonden twee AHOB-bomen; aan de zijden tussen de sporen daarentegen AKI-palen. Wanneer een trein over één van de spoorlijnen naderde, gingen wel beide bomen dicht maar ging slechts één van de AKI-palen in werking. Lange voertuigen hadden dus altijd wel gelegenheid om beide overwegen vrij te maken. Thans zijn de overwegen voorzien van de nieuwe, aluminium bomen met geïntegreerde LED-lampen. Als er nu een trein nadert gaan alleen de bomen van de betreffende overweg dicht. Bij de andere overweg licht dan een matrixbord op met de tekst "overweg vrijlaten".

Infraproblemen

- Op 19-04 ontstonden in de middag problemen met de bovenleiding in het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Daardoor konden veel treinen voor de middagspits het (opstelrein naast het) OB niet verlaten. Met behulp van de rangeerloc kon een aantal treinen richting het emplacement in 'de polder' getrokken worden, waar wel spanning op de bovenleiding stond.
- De Spoorwegpolitie hield op 18-04 de dader van de sabotage van de overwegen tussen Heerhugowaard en Den Helder (blz. 147) aan. De 34-jarige man bekende de feiten.
- Op 19-04 wilde om 12.45 uur de Ringvaartbrug tussen Nieuw-Vennep en Leiden niet meer (geheel) dicht nadat hij geopend was voor de passage van een schip. Kort na 14.00 uur was de storing verholpen. In de tussentijd werden de treinseries 2100, 2400, 600 en 9300 omgeleid via Haarlem, terwijl de 2600 en 5700 werden opgeheven tussen Leiden en Amsterdam respectievelijk Schiphol.
- Een dag later raakten veertien overwegen tussen Doetinchem en Winterswijk in de storing na werkzaamheden. Nadat de storing na een uur rond 16.00 uur verholpen leek, keerde hij na twintig minuten terug en duurde toen tot 19.15 uur. Syntus zette bussen in.
- De Plan V's 942 en 904 beschadigden op 20-04 als trein 7127 de bovenleiding tussen Gorinchem en Leerdam. Een 6400 van Railion kwam uit Amersfoort ter plaatse om de stellen naar Geldermalsen te slepen, waarna ze 's middags weer in dienst kwamen. Het herstel van de bovenleiding duurde tot 14.30 uur.
- Eveneens op 20-04 ontaarde de avondspits tussen Amsterdam en Utrecht in een chaos toen tussen Amsterdam Bijlmer en Duivendrecht een wissel gestoord raakte. Een gestrande goederentrein compliceerde de zaken nog eens. De storing duurde van 16.25 tot 18.10 uur. Diversen mensen buiten maar vooral binnen NSR raakten hevig in paniek toen twee treinen met Feyenoord-supporters de geplande route Rotterdam Station – Amsterdam Arena wellicht niet via Woerden en Breukelen konden afleggen. Een relatief simpele omleiding via Leiden, Schiphol en Diemen Zuid (kopmaken) werd direct door de politie van tafel geveegd. Men zal opgelucht hebben ademgehaald toen de wisselstoring net op tijd voorbij was.
- Op 24-04 raakte een wissel van de aansluiting van de Utrechtboog op de lijn Duivendrecht – Zuid WTC in de storing. De storing trad op rond 14.30 uur; Strukton had er tot iets voor 21.00 uur voor nodig het defect aan dit – toch niet bepaald oude – wissel te verhelpen.
- DD-AR 7455 viel op 25-04 als trein 4546 met tractieproblemen stil in Bovenkarspel-Grootebroek. Uit Enkhuizen schoot de 7815 te hulp en trok zijn onfortuinlijke collega naar Enkhuizen. Uit de Watergraafsmeer werd loc 1766 richting de Parel van Noord-Holland gestuurd om de 7455 naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam te slepen. Bij de passage van het fraaie Purmerend werd de losse loc door een opletende bewoner opgemerkt.
- Op 02-05 koos de kapitein van een gloednieuw schip bij nadering van de Markbrug tussen Zevenbergen en Oudenbosch de verkeerde doorvaart en kwam klem te zitten tussen de dukdalven. Een stremming van het baanvak Lage Zwaluwe – Oudenbosch was het gevolg.
- Op de terminal van ECT op de Maasvlakte werd op 08-05 een nieuw computersysteem voor het be- en ontladen van de wagens. Dat functioneerde niet naar behoren, want het laad- en losproces kampte direct met grote vertragingen. De achterstand in de behandeling van treinen liep zo snel op dat al op 08-05 de Waalhaven Zuid, Rotterdam Noord Goederen en de Kijfhoek vol kwamen te staan met treinen die gelost moesten worden. Op de Kijfhoek stonden op 09-05 's avonds zeventien treinen te wachten op binnenkomst bij de ECT. Op 10-05 werd trein 342330 vanwege ruimtegebrek in Delft opgesteld.
- Het hoge aantal bovenleidingbreuken heeft mogelijk te maken met de slechte staat waarin de bovenbouw tegenwoordig verkeert. Voordat de scheiding tussen NS en ProRail (dus tussen infra en exploitatie) een feit was, was de ligging van de sporen beduidend beter dan vandaag de dag. Gemeten met een schaal van 1 tot 10, was het gemiddelde een jaar of tien geleden nog 7 à 8. Tegenwoordig bedraagt dit getal 5 à 6. Toen NS eind jaren negentig 'bulkte' van het geld, had het bedrijf er wellicht verstandig aan gedaan een eigen stopmachine aan te schaffen, waarmee vele trajecten vaker hadden kunnen worden gecorrigeerd dan nu geschiedt. Een eigen stopmachine zat er niet in (maar NSR heeft haar geld toen wel gedeeltelijk in de infrastructuur gestoken), hetgeen het bedrijf mogelijk veel narigheid heeft opgeleverd. De vele problemen met draaistellen en stroomafnemers hebben hoogstwaarschijnlijk een relatie met de verslechterde toestand van de baan.

Stations

- Bij station Ommen wordt een negentigtal extra parkeerplaatsen aangelegd, omdat het huidige aantal van dertig in de praktijk niet meer afdoende is. Om ruimte te maken voor de nieuwe parkeerplaatsen is een gebouw van Connexxion gesloopt.
- De benedenverdieping van het fraaie stationsgebouw van Bodegraven wordt naar verluidt omgebouwd tot kookstudio.
- In Alphen aan den Rijn zal het karakteristieke stationsgebouw volgend jaar gesloopt worden. Het gebouw verkeert in slechte staat. Ook het tegenover het station gelegen hotel wordt gesloopt. Daarvoor zal nieuwbouw in de plaats komen. Aan de voor- en achterzijde van het Alphense station wordt de komende jaren de nodige hoogbouw neergezet.
- De grote glaspui van station Rotterdam Centraal werd voorzien van grote letters die het woord 'EXIT' vormen. Op artistieke wijze werd zo afscheid genomen van het oude Rotterdam Centraal, dat overigens al enigszins geamputeerd is na de sloop van de westvleugel vorig jaar. De Rotterdamse burgemeester Opstelten onthulde het kunstwerk op 16-05.

- De omgeving van station Tiel ondergaat vanaf eind deze zomer een verbouwing. Een aantal fietsenstallingen zal stuivertje wisselen met parkeerplaatsen voor auto's, terwijl het onderkomen van de bewaakte fietsenstalling wordt vervangen door een nieuw, dat twintig meter verder van het stationsgebouw komt te staan. Er ontstaat ruimte voor een uitstaphalte voor bussen en een taxistandplaats. Het aantal parkeerplaatsen wordt vergroot en de sociale veiligheid zou moeten toenemen.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Een lezer was op 14-04 getuige van van het uitvallen van trein 4656 door een defect aan het materieel. Het materieel, een DDM-1 met loc 1835, kwam naderhand over de Flevolijn gereden. Opvallend was dat van de Bvk de frontseinen defect waren en alle rijtuigen vlakke plaatsen hadden.
- In Hengelo ging op 18-04 een onbekend gebleven Syntus-treinstel door een juk.
- mDDM 7816 strandde op 21-04 met rookontwikkeling bij Hilversum Sportpark. In de hoogspanningsruimte van de Bvk had een brandje gewoed. Vanuit Utrecht kwam de 7823 met een storingsmonteur ter plaatse om het stel weg te slepen.
- Op 21-04 ging te Utrecht Centraal een ACTS-loc spontaan aan de rol. Door problemen met de remmen ging de trekkracht door een stoptonend sein en reed een wissel open.
- In de nacht van 22- op 23-04 botste tussen Zwolle en Olst een stopmachine (09-3x) van Volker Stevin als trein 96118 op voorgaande ballasttrein 98651. De laatste wagen van de ballasttrein liep daarbij uit de rails en overbufferde met zijn voorganger; een machinist raakte licht gewond. Van de stopmachine raakte het voorstel draaistel fors beschadigd. Om de beide voertuigen te scheiden, was het nodig de buffers los te branden.
- Vandalen stichtten in de nacht van 24- op 25-04 brand in een toilet van de olympische 4201. Ter hoogte van Holten kwam de trein tot stilstand. Het treinstel kwam de volgende dag reeds weer in dienst.
- Op 25-04 ontspoorde de loc van trein 55330 in Roodeschool. De loc kwam met één draaistel naast het spoor te staan.
- VIRM 8727 moest op 25-04 in Dordrecht van trein 2126 afgehaald worden met een warme aspot en een vastgelopen as. De 9520 reed solo verder naar Amsterdam. Een dag later werd het stel naar het bovenleidingloze spoor 42 gebracht, waarna één mBvk van de overige bakken werd gescheiden. In de nacht van 26- of 27-04 werd de kapotte aspot vervangen en de ATB opnieuw ingeregeld.
- mDDM 7869 kwam op 26-04 tijdens een rangeerbeweging in Hoorn op spoor 6a in aanraking met een auto, die binnen het profiel van vrije ruimte was geparkeerd. Het stel was kort tevoren afgekoppeld van 4520.
- In Utrecht Centraal ontstonden op 26-04 problemen nadat trein 564, die in Amersfoort reeds van het achteroplopende stel 4205 was beroofd om de vanwege een wisselstoring bij Deventer opgeheven 1664 te vervangen, was gesplitst in 564 naar Den Haag en 20564 naar Rotterdam. Na het ontkoppelen bleek de koppeling van stel 4087 afgebroken te zijn en gevaarlijk los te hangen. De ICM moest in Utrecht achterblijven, hetgeen voor enige complicaties zorgde omdat het tussen de overgebleven treinstellen voor Den Haag en Rotterdam in stond.
- Trein 46259 botste op 28-04 tussen Deventer en Apeldoorn met een auto. De brandstoftank van de loc raakte lek, maar de machinist wist het gat te dichten. Het duurde slecht een dik uur eer de auto, waarin ten tijde van de botsing geen bestuurder aanwezig was, verwijderd was.
- In Leeuwarden botste op 28-04 ICM 4084 bij binnenkomst als 10549 met een juk. Het stel kwam naar het Onderhoudsbedrijf Onnen. Inmiddels is duidelijk geworden waardoor het grote aantal glijpartijen in Leeuwarden veroorzaakt wordt: tijdens het stationnement maken mensen regelmatig gebruik van de treintoiletten, hetgeen niet toegestaan is. De poep en plas zorgen kennelijk voor gladde sporen. NSR heeft inmiddels besloten dat de wc's van het in Leeuwarden kerende materieel moeten zijn afgesloten tussen aankomst en vertrek.
- Een lekkende olieslang in VIRM 9413, op dat moment als achterste stel van 2642 onderweg van Den Haag naar Amsterdam, zorgde op 01-05 voor kortsluiting en rookontwikkeling. De brandweer kwam op Schiphol zelfs even ter plaatse. Na ruim een uur kwamen de 9431 en 9413 leeg naar Amsterdam. De 9413 zocht het onderhoudsbedrijf Amsterdam op.
- Nadat voor vertrek al een storingsmonteur ter plaatse was geweest, raakte trein 21759 op 02-05 bij Rotterdam Alexander opnieuw defect. Van zowel de 4093 als de 4215 viel regelmatig de snelschakelaar uit. Gelukkig was de storingsmonteur meegeleden, dus met kunst- en vliegwerk werd Gouda bereikt. Men vond het niet verantwoord verder te rijden naar Utrecht. De trein kwam leeg terug naar Rotterdam. 's Avonds werd met beide stellen afzonderlijk een proefrit naar Gouda gereden. Uit voorzorg reden ze op blokafstand achter elkaar. Uiteindelijk kwamen beide stellen op 03-05, hersteld en wel, weer in dienst.
- Een defecte luchtslang van ICR-BAB 5665 zorgde op 03-05 voor commotie in trein 873. In Utrecht ontvluchtten reizigers in paniek het rijtuig. Nadat de remmen van het betreffende rijtuig buiten dienst gesteld waren, reed de trein met 24 minuten vertraging verder naar Eindhoven.
- Loc 6462 botste op 04-05 bij 's-Heerenhoek, tussen 's-Heer Arendskerke en de Sloe, met een auto. De loc raakte beschadigd; de bestuurder van de auto werd naar het ziekenhuis overgebracht.
- Op 05-05 was (weer) een VIRM betrokken bij een bovenleidingbreuk. Tussen Den Helder Zuid en Anna Paulowna zorgde de 8632 als 3097 voor een enkelvoudige draadbreuk. Eerst op 06-05 werd het probleem geconstateerd. Doorgaande reizigers vanuit de kop van Noord-Holland naar Utrecht en verder hadden toen dubbel pech. Door geplande werkzaamheden aan de viersporigheid Utrecht – Amsterdam reed de treinserie 3000 niet tussen deze plaatsen.
- Kort nadat een eerdere stremming vanwege een aanrijding bij Nieuwerkerk aan den IJssel voorbij was, botste ICM 4076 als voorste stel van 20553 kort voor Woerden met een uitgebroken koe. Van het treinstel raakte een treeplank beschadigd; de koe raakte licht gewond en werd door de boer middels een tractor en aanhanger weggevoerd.
- In de Amsterdamse Westhaven botste R4C-loc 2002 op 09-05 met een vrachtauto, die fors beschadigd raakte.
- De losse 6461 kwam op 11-05 op het raccordement Reeplein in de Waalhaven in botsing met een lege vrachtwagen. De loc kon zijn dienst vervolgen.
- Tijdens werkzaamheden tussen Gouda en Woerden ontspoorde op 13-05 bij Oudewater twee ballastwagens en een materialenwagen. Daarbij werden een spoorstaaf en enkele dwarsliggers vernield.

ProRail & NIMBY

- In aanvulling op de berichtgeving van blz. 120 kan worden gemeld dat de GGD van Deventer een onderzoek doet naar de effecten die het reinigen van de Speno-slijptrein op de volksgezondheid kan hebben. De gemeente Deventer wil weten welke

gevolgen het bij het reinigen van de trein vrijkomende stof heeft. Tijdens een proef in april werd door de omwonenden van Deventer GE op grote schaal geklaagd over geluidsoverlast. De gemeente weigert vooralsnog een vergunning af te geven.

- Staatsecretaris van Geel van VROM wil het goederenvervoer in Zeeland aan banden leggen. Reeds eerder schreven we over de dwangsom die Van Geel ProRail wil opleggen in geval van te grote geluidshinder. ProRail heeft een pakket van maatregelen aangeboden om de hinder te laten afnemen. Zo wil de spoorbeheerder huizen langs het spoor isoleren en houten dwarsliggers vervangen door betonnen exemplaren. Ook wil men raildempers plaatsen die het geluid doen afnemen. Voor 2009 zouden deze maatregelen geëffectueerd kunnen zijn. De staatssecretaris vindt dat te lang duren en stelt voor goederentreinen op andere tijdstippen, liefst overdag, te laten rijden en met een snelheid van maximaal 60 km/h. Langzamer rijden zou volgens ProRail in de nachtelijke uren mogelijk zijn, maar overdag is dat niet het geval. Ook heeft Railion grote moeite met het verleggen van goederentreinen, omdat personeel en materieel dan minder efficiënt wordt ingezet.

Betuweroute

- Op 18-04 werd bekend dat de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam en ProRail alsnog bereid zijn om gezamenlijk de Betuweroute uit te baten. Blijkens de berichtgeving had minister Peijs de partijen nog eens indringend gevraagd de mogelijkheden voor een samenwerkingsverband te bekijken. De drie bedrijven wilden volgens de minister graag aan dit verzoek voldoen. De beide havenbedrijven zijn bereid geld te steken in de op te richten exploitatiemaatschappij van de Betuweroute (BREM). Die BREM wordt een joint venture die de Betuweroute op commerciële wijze gaat uitbaten gedurende vijf jaar. Zij is verantwoordelijk voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding en het onderhoud van de lijn. Interessant in dit verband is de koppeling die er tussen de BREM en de beheerder van het 'normale' spoornet, ProRail, zal moeten ontstaan. De havenbeheerders gaan actief op zoek naar bedrijven die hun rol in de joint venture kunnen versterken of overnemen. De havenbedrijven worden 'risicodragend partner' in de nieuwe joint venture. Zij zijn bereid om gezamenlijk in de vennootschap te participeren als aandeelhouder voor 50%. Havenbedrijf Rotterdam heeft daar 10 miljoen euro voor over; de Amsterdamse collega's 3 miljoen euro.

- Het zogeheten goede-vrijdagakkoord kon de goedkeuring van de Tweede-Kamerleden wegdragen, die na het mislukken van de overeenkomst met TowRail en masse over minister Peijs heen vele (blz. 149). Overigens sloot directeur Smits van Havenbedrijf Rotterdam hernieuwde samenwerking met Towrail niet bij voorbaat uit.

- Opvallend was dat de Kamer zonder veel protest akkoord ging met een overheidsbijdrage in de exploitatiekosten van circa 76 miljoen euro. Met andere woorden: of ProRail nu alleen of met partners de Betuweroute gaat uitbaten, de kosten voor de overheid zijn hoe dan ook twee keer zo hoog als Towrail aanvankelijk prognosticeerde in haar jubel-aanbieding. Dat de Tweede-Kamer zo enthousiast is over de samenwerking tussen ProRail en de havenbedrijven, lijkt dan ook vooral gebaseerd te zijn op de anti-ProRail-sentimenten van Dijkstra en Hofstra.

- Zoals ook bij de HSL-Zuid (zie onder), dreigt vertraging voor de (volledige) indienststelling van de Betuweroute. Waar volgens de oorspronkelijke plannen de ETCS-beveiliging van de Havenlijn op 15-11 in dienst zou komen en de bovenleiding van dezelfde lijn op 01-03-2007, worden beide data gewijzigd in respectievelijk 01-07-2007 en 01-09-2007. Volgens Peijs zijn nog niet voldoende locomotieven van ETCS voorzien, zodat een omschakeling van ATB naar ETCS tot problemen zou leiden. Voor de 'echte' Betuweroute geldt de eis dat zowel bovenleiding als (ETCS-) beveiliging op 01-01-2007 operationeel moeten zijn, onverkort. Op die lijn is immers ook geen ATB aanwezig om op terug te vallen.

HSL-Zuid/HSA

- Blijkens een brief van minister Peijs aan de Tweede Kamer kan de oplevering van de HSL-Zuid niet op de afgesproken datum plaatsvinden. Het zuidelijke deel had op 01-04 van dit jaar gereed moeten zijn, maar de oplevering liep vertraging op door onenigheid tussen Infrabeed en Rijkswaterstaat. Het noordelijke deel had op 01-04-2007 gereed te zijn, maar hier dreigt volgens de minister vertraging doordat de Groene-Harttunnel wellicht niet tijdig afkomt, klaarblijkelijk een tekort aan technisch personeel heerst, niet voldoende mogelijkheden zijn om het reguliere treinverkeer stil te leggen en doordat de vereiste software voor de beveiliging mogelijk niet op tijd beschikbaar komt. Juist die beveiliging is onderwerp van het langlopende geschil tussen HSA en de staat. Het rijk is immers van mening dat HSA de treinen te laat heeft besteld bij Ansaldo; HSA stelt dat ze niet anders kon omdat ze moest wachten op de definitieve ETCS-specificaties. Zoals zo vaak in dit soort conflicten, ligt de waarheid ergens in het midden.

- De treindienst over de HSL-Zuid wordt volgens de huidige inzichten de treinserie 900. De huidige 900 verdwijnt als vanaf december de 800 in een halfuurdienst gaat rijden en in Sittard zal splitsen in een treindeel naar Maastricht en een vleugeltrein naar Heerlen (serie 20800).

- Op 19-04 bracht ERS de tweede HSL-'Turmtriebwagen' van IJsselmonde naar Eindhoven voor een uitgebreide behandeling op de kuilwielenbank aldaar. Nadat het voertuig was behandeld, werd het een paar dagen later achterop een ERS-containerrein weer overgebracht naar het Rotterdamse.

Wist u dat...

- Op 15-04 in de Watergraafsmeer loc 1182 elektrisch en pneumatisch gekoppeld stond aan twee B-rijtuigen ICK?
- Als u de volgende HOV op de mat vindt, de eerste elektrische spoorlijn in Nederland geschiedenis is?
- tijdens de op blz. 144 genoemde *Support / Balance beurs* in de Utrechtse Jaarbeurs op 19-04 niet minder dan 167 rolstoelende medemensen naar Utrecht kwamen?
- de 8715 op 19-04 na een stremming in Dordrecht van trein 2461 werd afgehaald en de treinen 5056, 5767 en 5770 reed en vervolgens leeg via de Utrechtboog van Leiden naar Utrecht werd overgebracht?
- de 514 op de AB een door hobbyisten gevreesd 'minimummer' heeft?
- op 20-04 de locomotoren 301 en 334 van het revisiebedrijf Haarlem per dieplader werden afgevoerd naar een particulier, die reeks Sik 225 bezit?
- op 25-04 in de cabine van VIRM 9401 tijdens de rit als 3566 bij Houten de stoel van de bijrijder pardoes naar beneden klapte en op de poederblusser terecht kwam?
- de cabine daarop geheel wit werd, de machinist van 3566 inclusief?

- in Utrecht de als 19666 uitgelopen 9412 als vervangende trein 303566 werd ingezet, gereden door een Utrechtse reserve-machinist?
- deze trein met slechts vier minuten vertraging vertrok, ondanks het feit dat de reizigers en de ongedeerde conducteur van spoor 9b naar spoor 4a moesten overlopen?
- op de Bk1 van de 521 meerdere roestplekken met een doorsnee van circa tien centimeter gezien werden?
- de bakken van dit treinstel opvallend scheef ten opzichte van elkaar staan?
- dit een probleem is waarmee vele Plan V's en T's kampen?
- DD-AR 7401 op 26-04 als trein 4350 met een defecte compressor te Duivendrecht strandde?
- deze DD-AR de dag ervoor niet minder dan drie maal problemen met de compressor had gehad en evenzoveel keren 'hersteld' gemeld was?
- station Rotterdam Lombardijen over stationsnaamborden beschikt waarop tussen "Rotterdam" en "Lombardijen" een verbindingsstreepje is geplaatst?
- de 2891 en 2943 op 28-04 de gehele dag gekoppeld dienstdeden in de treinseries 707300, 4700 en 4600?
- op 30-04 trein 21735 vijf minuten vertraging kreeg omdat ICM 4232 vol lag met rommel en eerst gereinigd moest worden?
- zes vuilniszakken met rotzooi uit het ene viertje gehaald werden?
- trein 2453 op 30-04 gereden werd door de Plan T's 531 en 516, in plaats van twee VIRM-viertjes?
- de bijbehorende boottreinen 453/452 Rotterdam – Hoek van Holland Haven v.v. (dus) door de 516 gereden werden?
- op de terugweg de 452 niet gecombineerd kon worden met de 2452 en dus moest uitlopen?
- een lezer op 29-04 twee SGMm-en in Goes voorbij zag komen richting Vlissingen?
- hij deze stellen enige tijd later ook weer zag terugkeren?
- jammer genoeg niet bekend was welke treinstellen het betrof?
- binnen enkele weken de vijf rijksturen van de stichting TEE Nederland mogelijk vanuit Heilbronn naar Nederland komen?
- deze rijksturen, afkomstig van de Nederlands/Zwitserse TEE-dieseltreinstellen, in het bezit waren van de stichting TEE Classics?
- de 7837 een nummerbord heeft met kleine cijfers, waarschijnlijk van het type dat gebruikt wordt voor treinstelnummers?
- van mABk 390 7709 en nog een aantal mDDM-rijtuigen de cijfers van het rijtuignummer juist in een te groot lettertype zijn uitgevoerd?
- wij het maar niet zullen hebben over de cijferwirwar die op sommige DDM-1-rijtuigen heerst?
- dezelfde lezer die de 2891+2893 op 02-05 in de 7300 zag, constateerde dat trein 861 die dag gereden werd door de Plan V's 842, 454 en 935, die vanaf Amsterdam versterking kregen van de 503?
- de politie op 02-05 een illegale hennepkwekerij ontdekte die in een door NS verhuurde loods in Den Haag gevestigd was?
- NS-directeur Veenman hopelijk niet deze activiteiten in gedachten had toen hij vorige maand sprak over het actief worden van NS in andere branches?
- op 03- en 04-05 een ICK-compositie van de treinseries 1900 en 2500 een BAB-stam miste?
- het warme(re) weer op 04-05 direct leidde tot een toename van het – toch al niet geringe – aantal wisselstoringen?
- op 04-05 de 8614 kort voor vertrek als 2547 in Den Haag last kreeg van een defecte compressor?
- trein 2547 moest worden opgeheven; de VIRM na twintig minuten weer tot leven gewekt was?
- hij vanwege ruimtegebrek met spoed naar Den Haag HS werd overgebracht?
- het stel aanvankelijk leeg naar Utrecht zou gaan om een manco in 2850 op te vullen, maar dit op het laatste niet door kon gaan omdat Railion een leeg 'pad' had ingepikt?
- het stel vervolgens in allerijl naar Leiden werd gereden omdat 8842 vanwege een defect in Utrecht werd opgeheven?
- trein 2021 op 09-05 vanwege een tekort aan VIRM-en van de ICM-stellen 4223, 4078 (uit Den Haag) en 4077 (als 22021 uit Rotterdam) werd gemaakt?
- de machinist daardoor dacht dat hij een Intercity reed en vervolgens Woerden zonder te stoppen passeerde?

Correctie

- De op blz. 146 genoemde 4247 was niet hersteld van *botsschade*, maar van *brandschade*.
-

Levenslopen

Op 15 maart 1962 werd **ELD2 372** in dienst gesteld, het tweede treinstel van de vervolgserie mat '54 (plan Q). Van 7 tot 22 maart 1966 kreeg dit stel zijn eerste (kilometer)revisie. Van 2-12-1968 tot 14-2-1969 was de 372 bij bouwer Werkspoor terug, nu voor het inbouwen van ATB (als laatste van zijn serie) en aansluitend voor de modernisering in het kader van de versnelling van de treindiensten voor *Spoorslag '70* (als eerste treinstel). In mei 1969 verschenen de NS-emblemen op het groene stel en van 25-11-1969 tot 12-1-1970 onderging de 372 de revisie-met-interieurverbetering (H2+), waarbij het geel geschilderd werd. Van 17 tot 29-4-1970 kwam het stel weer bij Werkspoor, voor het voltooiën van de modernisering. In juli 1971 kreeg de 372 derde frontseinen (een werk dat in de regel in Leidschendam werd uitgevoerd). Van 3-1 tot 18-3-1974 stond de 372 in Haarlem en onderging een grote revisie (H3). Van 22-9 tot 24-10-1975 vond herstel van botsschade plaats (geen verdere gegevens bekend) en van 17 tot 27-3-1981 moest een kortsluiting veroorzakende dakkabel vervangen worden. Van 31-8 tot 15-10-1981 kreeg de 372 weer een kleine revisie (H2), van 9 tot 15-6-1983 werd defect trek- en stootwerk vervangen en van 7-3 tot 8-6-1988 was het stel voor het laatst in Haarlem voor opnieuw een kleine revisie (R7). Overigens is aan de verblijftijd in Haarlem te zien dat een kleine revisie in later jaren anderhalf keer zo lang duurde als een grote revisie in de jaren '70, hetgeen iets zegt over de zwaarte van de revisies. In 1993 onderging de 372 nog een uitgebreide opknappbeurt bij Conrail in Roosendaal: van 30-6 tot 12-8. Op 15-1-1995 viel officieel het doek voor de 372, die op dat moment op de Dijkgracht in Amsterdam stond als tussenstation van de overbrenging van Stibans-treinstel 252 van Philips Roosendaal naar Hoogovens Beverwijk. Nadat dit transport op 19-1 voltooid was, kwam de 372 op 23-1 naar Zwolle Rangeerstation. Op 22-10-1996 maakte de 372, samen met de 382, geslept achter de 381 + 765 zijn laatste rit, van ZIR naar Awhv.

ELD2 382 kreeg van Werkspoor de datum 2-8-1962 als "revisiedatum" mee en werd de volgende dag bij NS in dienst gesteld. Op 8-10-1964 liep het stel bij rangeren op de Dijkgracht botsschade aan beide koppen op in een botsing waarbij ook de 373 betrokken was. Voor herstel was het stel in Haarlem van 9 tot 27-10. Van 20-5 tot 9-6-1965 verbleef de 382 bij Werkspoor voor de inbouw van ATB en van 22-2 tot 13-3-1967 in de wph Haarlem voor kilometerrevisie. Op 26-1-1968 botste de 382 in Heerlen met de 663 en liep schade op aan de ABDk, die door de wph hersteld werd van 27-1 tot 1-3-1968. In september 1969 kreeg de 382 de nieuwe emblemen en van 20-1 tot 4-2-1970 verleende Werkspoor gastvrijheid aan het stel, dat de bekende modernisering moest ondergaan. Bij de H2+ revisie van 1-6 tot 18-7-1972 werd de 382 geel. Tussen 20-11-1978 en 16-2-1979 kreeg het stel zijn grote revisie, waarna het tot 20-2 nog tweemaal terugkeerde vanwege een elektrische storing. Na een volgende kleine revisie van 22-8 tot 15-10-1985 liep de 382 op 4-1-1993 in Roosendaal binnen, waar het een asbestbehandeling zou ondergaan, voorafgaand aan revisie in Haarlem. Gezien de grote complicaties met revisie aan asbesthoudend materieel in Haarlem op dat moment, werd besloten de opknappen aan mat '54 uit te laten voeren door de firma Conrail. De 382 was de eerste die daardoor in Roosendaal kon blijven; op 15-3-1993 kwam het stel weer in dienst. Op 19-6-1995 werd de 382 bestemd voor terzijdestelling. Net als voor de meeste '54-ers die dat in de zomer van 1995 overkwam, reed het stel door tot het einde van zijn onderhoudstermijn. Formeel bleven de stellen een tijd beschikbaar als "slagvaardigheidsreserve", in de praktijk stonden zij in de loop van juli allemaal in Zwolle Rangeer en kwamen daar niet meer vandaan. De 382 werd op 22-10-1996 naar de Westhavens gesleept (door de 765 + 381 en samen met de 372). De kop van de SBDk 382 bleef bewaard: op 8-11 werd deze per dieplader bij Holandia vandaan gehaald en op 11-11 geplaatst bij de wachterwoning Waterhuizen Aansluiting in de verzameling van de daar woonachtige verzamelaar Riekje.

Op 18-3-1961 werd **ELD4 773** door Werkspoor afgeleverd en direct in het materieelpark van de NS opgenomen. Van 30-12-1963 tot 10-01-1964 kreeg het stel zijn eerste kilometerrevisie (in feite een uitgebreide onderhoudsbeurt). Van 11 tot 26-3-1965 kreeg de 773 bij Werkspoor ATB ingebouwd en voor wijzigingen daaraan was hij nog even terug van 1 tot 3-9. De tweede kilometerrevisie was van 12-8 tot 5-9-1966 en vervolgens bezocht de 773 de wph Tilburg voor weer wat wijzigingen aan de ATB, van 24 tot 28-4-1967. In oktober 1967 kreeg het de definitieve ATB-kast. Van 12 tot 30-5-1969 werd de 773 door de wph Hlm gemoderniseerd voor de diensten in *Spoorslag '70*, waarbij de keuken een nieuwe sterilisator kreeg en de ATB-kast toch niet zo definitief bleek, want er werd weer een nieuwe aangebracht. In februari 1970 kreeg de 773 derde frontseinen, maar een revisie in 1970, zoals de omringende treinstellen 770-772 en 774 kregen, werd de 773 onthouden. Deze volgde alsnog in 1972, waardoor het stel ging behoren tot de serie van twaalf stellen die met een nieuw interieur met stoelen in coachopstelling werden uitgerust. Daarbij kregen zij een ander beschildering, zonder de azuurblauwe reclamebanen, maar met donkerblauwe horizontale banen rond de ramen. Om van deze stellen een aaneengesloten serie 780-791 te maken, werden vier stellen vernummerd: de 773 ging op 17-5-1972 in Haarlem revisie en kwam er op 16-8-1972 als 787 weer uit.

Op 27-10-1976 reed de 787 in dichte mist met volle vaart achterop een goederentrein bij de aansluiting 's Heer Arendskerke bij Goes. De Bk werd verwoest en ter plekke gesloopt. De BDK + B werden op 28-10 naar Goes gesleept, de zwaar beschadigde A op 31/10 eveneens, waarna de drie rijtuigbakken naar Roosendaal gebracht werden. Op 20-11 kwamen zij in de wph Haarlem aan, waar inmiddels met grote voortvarendheid al tweewagenstel 380 was binnen genomen, dat zou worden "opgeofferd" om vierwagenstel 787 weer op de baan te kunne brengen. De Bk 380 werd daartoe ingrijpend verbouwd, van stroomafnemers, een motordraaistel en de nodige apparatuur voorzien en in het interieur van stoelen in coachopstelling – waarbij de inrichting gebeurde conform de latere serie coachstellen. Op 15-3-1977 kwam de tot 1787 vernummerde 787 in zijn nieuwe samenstelling in dienst (alle coachstellen werden toen vernummerd in de serie 1700). Voor herstel van schade aan de zijwand was de 1787 weer in Haarlem van 20-6 tot 18-7-1978 en ruim een jaar later kwam hij met flinke botsschade aan de BDK naar Haarlem. Herstel daarvan werd gecombineerd met een H2-revisie en duurde van 23-8 tot 31-10-1979. De beschildering van het stel werd daarbij aangepast aan die van de latere generatie coachstellen: de grijze deuren werden geel en de donkerblauwe baan om de ramen werd over de volle lengte van het stel doorgetrokken. Op 1-7-1982 raakte de 1787 opnieuw beschadigd, nu in een rangeerbotsing op de Binckhorst met de 1761 en ICR 20-70 823. Pas op 3-8 werd het stel voor herstel binnengenomen in Haarlem en op 24-8 weer afgeleverd. Van 4-11 tot 8-12-1982 was de 1787 weer in de wph: nu voor herstel van dakschade en bekabeling van de BDK. Na een ontsporing op het Westelijk Eiland in Amsterdam CS op 28-1-1987 was de 1787 in Haarlem van 18 tot 24-2-1987. Op 7-1-1988 had de 1787 tussen Zevenbergen en Oudenbosch als trein 2132 een aanrijding met een tractor en raakte weer beschadigd aan de BDK. Herstel in Haarlem: 8-1 tot 16-3-1988. Op 23-10-1991 arriveerde de 1787 in Roosendaal, waar de firma Conrail uitgebreide opknappen aan de hoog genummerde hondkopvieren begon te geven. Tegelijkertijd liep een actie om alle coachstellen hun oude nummer terug te geven, met het oog op de komst van de locomotieven serie 1700. Als 773 kwam het stel dan ook weer op de baan, op 27-1-1992. Ruim drie jaar deed de 773 nog dienst alvorens hij op 28-5-1995 bestemd werd voor afvoer en begin juni te Zwolle Rangeer aankwam. Op 14-11-1996 werd de 773 door de 765 + 381 naar de sloper gesleept.

Museumnieuws

Jubileummanifestatie bij de jarige RTM

Dit jaar bestaat het RTM-museum in Ouddorp 40 jaar. Vanaf 1966, na het opheffen van de laatste tramlijn van de RTM op Voorne Putten, is een kleine groep mensen gestart met het restaureren van het oude materieel en het herleggen van een stukje lijn in Hellevoetsluis. In 1989 kon het museum groeien na de verhuizing van al het materieel én de baan naar de Kop van Goeree bij het begin van de Brouwersdam. In de jaren negentig werd de lijn langs de Brouwersdam voltooid en het museum uitgebreid met bezoekersfaciliteiten en een echte werkplaats. Onlangs is het eerste deel van de verlenging van de lijn naar de Middeplaat gereedgekomen. Hoewel dit gedeelte vanaf Port Zélande dit jaar nog niet zal worden gebruikt is het toch een mooi cadeau voor het 40-jarig bestaan van de museale RTM. En dat wordt gevierd!

Op Hemelvaartsdag 25 mei, traditioneel ook de Nationale Stoomtreindag, rijden er vanaf 11.30 uur trams op het traject, tussen 13.00 u. en 16.00 u. in een halfuursdienst. Er zijn dan drie trams, twee stoomtrams en een motortram (met het oudste motorrijtuig dat de RTM heeft), onderweg. In de loods staan diverse modelbanen met het thema "De RTM" opgesteld en buiten rijdt voor de kinderen een minitreintje. In het museum is, naast de gewone tentoonstelling, de jaarlijkse wisseltentoonstelling te zien

met als thema "De oude RTM verdwijnt, het museum gaat van start". Als extra komt op deze dag de Ford Taunusclub met een twintigtal auto's de sfeer verhogen. Regelmatig zullen deze oldtimers op leuke locaties de trams ontmoeten.

Vrijdag 26 mei is een gewone rijdag met drie stoomtrams (vanaf 13.00 u.) en beginnende om half twaalf met een dieseltram, die eventueel vervangen wordt door een stoomtram. De tentoonstellingen en het museum zijn uiteraard geopend en ook het mini-treintje rijdt.

Zaterdag 27 mei is de echte jubileumdag. De jaren zestig komen tot leven door een gemeente dienst van stoom- en motortrams, waarbij het modernste RTM-stel Sperwer en motorwagen 1805 vanaf 11.30 u. regelmatig op de baan te vinden zijn. Uiteraard rijdt er ook een stoomtram. De legendarische Kindertram Rotterdam-Oostvoorne komt tot leven. In de remise is de kleine RTM te bewonderen en de kinderen kunnen zich vermaken met de minitrein. Als extra rijden twee bussen aansluitend op de trams een aantal ritten langs de Brouwersdam en naar de Middelploot waar de laatste uitbreiding van de RTM-lijn is te zien. Eén van de bussen is de RTM "Wasbeer", de bus die in op 14 februari 1966 de tramdiensten overnam. Op deze dag zijn gecombineerde kaartjes tram/bus te koop.

De complete dienstregelingen zijn te bekijken op de RTM-site www.rtm-ouddorp.nl. Na deze drie drukke dagen sluit de Stichting RTM haar jubileumfestiviteiten af met een oude voertuigendag op Tweede Pinksterdag waarbij een tiental oude vrachtauto's een ode brengen aan het omvangrijke goederenvervoer van de RTM van weleer. Uiteraard rijdt er een tweetal extra trams (om 14.00 u. en 15.30 u.) met gecombineerd personen- en goederenvervoer.

Wegens het buitendienst zijn van ons invalidenrijtuig geldt voor alle dagen dat alleen niet rolstoelgebonden passagiers kunnen worden vervoerd.

Nadere informatie is te verkrijgen RTM-remise telefoon 0187-689911; voor het afhuren van een stoom- of motortram 06-13473183.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (SHM)

De SHM heeft op 28 april jl. locomotief *Ooievaar* getest op het 21 kilometer lange traject van Hoorn naar Medemblik. Met name het verbruik aan steenkool en water was een interessant onderdeel van de test. De kleine locomotief beschikt namelijk over geringe voorraden van beide. Maar voor de veertig kilometer lange retourrit bleek de loc genoeg te hebben aan 400 kilo steenkool en 2000 liter water. Het verbruik ligt daarmee ongeveer op het gemiddelde van 'Bello' en de andere stoomlocomotieven tussen Hoorn en Medemblik.

Zaterdag 10 juni, 24 juni en 8 juli rijden er goederentrans met loc HTM Ooievaar. De loc vertrekt uit Hoorn met een demonstratie-goederen tram voor de reizigers van de tram die om 11.00 uur uit Hoorn vertrekt. Bovendien rijdt de loc op deze dagen de 'Stoomtram 1926' trams naar Wognum (aanvang programma 14.45 uur).

20 juni-21 juli: Thematrans 'Met Bello naar Bergen': loc NS 7742 'Bello' rijdt dagelijks de trams die om 11.00 uur uit Hoorn vertrekken. Inzet van het materieel vindt plaats onder technisch voorbehoud.

Museum Buurt Spoorweg (MBS)

De MBS heeft opnieuw een aanvraag voor een milieuvergunning ingediend bij de Gemeente Haaksbergen. De vorige aanvraag dateerde van 2002 en werd vorig jaar door de Raad van State vernietigd. Gedurende de procedure hebben enkele omwonenden bezwaren aangetekend tegen het verlenen van de vergunning. Aangezien de MBS in de aanvraag onvoldoende motiveerde waarom men het niet nodig achtte een stoffilter te installeren, vernietigde de Raad van State de vergunning op één punt, namelijk de stofuitstoot van de stoomlocomotieven tijdens het opstookproces.

De MBS heeft sinds eind 2004 het proces rond het opstoken van de locomotieven veranderd en verder geoptimaliseerd. De locomotieven worden vanaf dat moment in de loods opgestookt onder een afzuiginstallatie en dus niet meer buiten voor de loods. Om een goede onderbouwning te kunnen geven van de effecten van de uitstoot onder de afzuiginstallatie zijn door een gecertificeerd bedrijf metingen verricht naar de stofuitstoot tijdens het opstookproces.

De metingen hebben inmiddels aangetoond dat met deze wijze van opstoken ruimschoots wordt voldaan aan de normen uit de NeR. (Nederlandse emissie Richtlijnen) Een zeer dure filterinstallatie is dus niet noodzakelijk.

De MBS is zeer blij met deze uitkomst en heeft er dan ook alle vertrouwen in dat na vier jaar de nieuwe aangevraagde vergunning kan worden verleend

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Het fenomeen 'Stoomgala' komt overwaaien uit Groot Brittannië. Hier organiseren de vele museumspoorlijnen met de regelmaat van de klok bijzondere activiteiten rondom hun stations en presenteren dan veel stoomgeweld.

Op **zondag 21 mei a.s.** volgt de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij dit Britse voorbeeld en organiseert haar eerste voorjaarsstoomgala onder de titel "Meer dan één stoomtrein op de Miljoenenlijn". De dienstregeling wordt deze dag verzorgd door zowel een eigen stoomlocomotief B1220, een Zweedse machine uit het bouwjaar 1916 als door gastlocomotief 01 1075 van Stoom Stichting Nederland die op eigen kracht vanuit haar thuishaven Rotterdam dit weekend speciaal naar Simpelveld zal afreizen.

Naast de vele treinbewegingen, zullen er rondom het station van Simpelveld allerlei extra activiteiten worden georganiseerd. Er staat een stoomlocomotief ter bezichtiging te station Simpelveld, er wordt een kleine thema-spoor-markt georganiseerd en er vindt een demonstratie kunstsmeden plaats. Op de perrons van het station van Simpelveld zijn diverse bijzondere modellen oldtimers te bewonderen en voor de kinderen is er ook van alles te beleven.

Voor de treinliefhebbers wordt er op het einde van de dag nog een dubbeltractie verzorgd. Dit wil zeggen dat twee stoomlocomotieven samen een trein zullen voorttrekken.

Op zondag 21 mei is het station van Simpelveld vrij toegankelijk en om te 'treinen' betaalt u € 10,00 voor een dagkaart voor volwassenen en € 2,50 voor kinderen van 5 t/m 12 jaar.

Restanten ex NS-SBB TEE-stellen naar Nederland

De Stichting TEE-Nederland heeft met de Zwitserse eigenaar TEE Classics Genossenschaft overeenstemming bereikt over de aankoop en overdracht van het uit 1957 daterende ex-Trans Europ Express treinmaterieel en de overbrenging naar Nederland. Substantiële financiële ondersteuning door het Prins Bernhard Cultuurfonds, Stichting VSBfonds, BankGiro Loterij en vele parti-

culiere donaties hebben de aankoop van het materieel mogelijk gemaakt. De overeenkomst is op 27 april jl. ondertekend, het transport naar Nederland zal naar verwachting eind mei plaatsvinden.

Op 25 mei 1974 reden de Nederlands-Zwitserse TEE-treinstellen voor het laatst. In 1977 werden de treinstellen verscheept naar Canada, waar ze tot 1992 dienst deden bij de Ontario Northland Railway. De oorspronkelijke motorwagens werden vanaf 1980 vervangen door verbouwde FP7A-locomotieven. Alle oorspronkelijke motorwagens werden gesloopt.

De Zwitserse "TEE-Classics Genossenschaft" uit Zürich kon in 1998 voorkomen dat de resterende treinstellen werden gesloopt door de laatste vijf rijtuigen te kopen en met tekeningen en reservedelen terug naar Europa te transporteren.

Het materieel dat in Canada achterbleef is inmiddels gesloopt. TEE-Classics is er nooit in geslaagd iets met de rijtuigen te gaan doen, waardoor het materieel in 2004 te koop werd aangeboden. Een Nederlandse groep particuliere initiatiefnemers trok zich het lot van de legendarische TEE aan en ontwikkelde plannen voor aankoop, transport naar Nederland, huisvesting, restauratie en exploitatie van het unieke materieel. Om dit te realiseren en financieren werd in oktober 2004 de Stichting TEE-Nederland opgericht. Dankzij substantiële financiële ondersteuning door de bovengenoemde instanties en donateurs is het materieel nu weer Nederlands bezit geworden. Er zijn drie tussenrijtuigen en twee stuurstandrijtuigen. De stichting wil een motorrijtuig reconstrueren.

MODELSPoor

Märklin in Britse handen

De Duitse modeltreinfabrikant Märklin is Brits geworden. De Britse investeringsmaatschappij Kingsbridge Capital is de nieuwe eigenaar van het 147 jaar oude familiebedrijf. Wat de investeerder voor de onderneming heeft betaald, is niet bekendgemaakt. De overname, die op vrijdag 12 mei jl. werd bekendgemaakt, is niet zonder slag of stoot gegaan. Drie van de 22 eigenaren van Märklin hebben zich lange tijd verzet tegen de verkoop. Het personeel demonstreerde eerder deze week in Göppingen, niet tegen de verkoop maar tegen de drie eigenaren. "Door uw houding brengt u het voortbestaan van een bedrijf dat rijk is aan tradities in gevaar", schreef de ondernemingsraad aan de onwillige eigenaren. Uiteindelijk zijn die toch overstag gegaan.

Märklin kent al langer problemen. OR-voorzitter Frank Jordan liet weten dat alleen een investeerder nog uitkomst kan bieden. Een jaar geleden had hij niet geloofd dat hij dat zou zeggen, maar de omstandigheden lieten een sanering op eigen kracht niet meer toe. De eigenaren hadden geen geld meer om het bedrijf overeind te houden.

Veel handwerk en veel aandacht voor details kenmerken de producten van Märklin. Juist die kenmerken hebben de onderneming aan de rand van de afgrond gebracht, want de producten werden daardoor erg duur. Een model van de Duitse hogesnelheidstrein ICE3 kost bij Märklin 370 euro, terwijl concurrent Piko een hogesnelheidsmodel heeft van 140 euro.

Modellen van 1000 euro zijn bij Märklin geen zeldzaamheid. De ware liefhebber heeft dan wel de zekerheid dat zelfs het aantal schroeven met dat van het exemplaar op ware grootte overeenkomt, maar dergelijke liefhebbers zijn dun gezaaid.

Het bedrijf heeft geprobeerd voet aan de grond te houden door goedkopere beginnerssets in de supermarkten aan de man te brengen, maar de nadruk bleef liggen op de duurere treinodellen. Dat leverde te weinig omzet op.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2006-5. ISSN:0030-3321 * VIRM: de grootste materieelserie van NS * Nieuwe generatie Haagse trams * De tweede noord-zuidtramtunnel in Keulen * Wonderbaarlijke wederopstanding in Eritrea * Het tramfestival op zondag 11 juni 2006 * www.NVBS.com/Opderails *

Rail Magazine, mei 2006, nr. 4 (234) * ISSN:0926-3489 * Grenzeloos goederenvervoer onder hoogspanning (3) * RRF krijgt eigen V100 * De Plan U's voor Slowakije * Tractie van Railion Nederland * De Maasvlakte anno 2006 * Stoomlocomotieven NS-serie 6100 * Het raccordement Distelweg in Amsterdam * Modelspoor * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, mei/juni 2006, nr. 5/6. * ISSN:0165-4551 * Veiligheid op de HSL-Zuid * RandstadRail maakt 't verschil * Speno slijptrein op de HSL-Zuid * De Ooievaar rijdt weer * Le train à Vapeur des Franches-Montagnes (CH) * SNCF serie CC 7100 * Railmusea in Nederland 2006 * Het Nationaal Modelspoor Museum in Sneek * Van Karlsruhe naar Freudenstadt (2) * <http://www.railhobby.nl>

Autobuskroniek, editie 03-2006 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: de Mercedes Benz O408 * De NS-serie 4201-4293 (2) * Een bezoek aan Porto * Bedrijfsberichten * Lijnbuslijn * Busflitsen * Verenigingsnieuws *

Schweizer Eisenbahnrevue (5/2006) Veel nieuws, een artikel over nieuwe producten van Bombardier, de elektrificatie van de Simplonlijn (100 jr.), artikelen over diverse nieuw materieel en de historie van het sneeuw ruimen bij de Rhätische Bahn. Het geheel is opgefleurd met veel kleuren- en enkele zwart/wit foto's. Van dit toch wel primair vaktechnische blad verschijnt ook maandelijks een Oostenrijkse uitgave. In historische artikelen komen ook hobbyisten zo af en toe aan hun trekken. Bij de artikelen "Zwitsers nieuws" komen onder andere de kostenverhoging van NEAT (Gotthard tunnel) en de wellicht latere opening van de nieuwe BLS Lötschberg tunnel aan de orde. A4, 57 blz. (dikker nummer!), 9,90 euro. (MINIREX)

BOEKEN

Bij Uitgeverij Uquilair verscheen het boek "**Diesel-Elektrische locomotieven NS-serie 2600 en NS-loc 2801**" van auteur Paul Henken. Het boek kreeg als subtitel "Werkspoor-lijndiesellocs van NS". In het boek het levensverhaal van de zesassige dieselelectrische locomotiefserie 2600, bijgenaamd "Beel", die vanaf 1953 op het spoor verscheen. De locs hielden het maar vijf jaar uit omdat ze slecht voldeden. Van de oorspronkelijke serie van 27 stuks werden er daarom maar 6 gebouwd. Niet veel minder goed heeft NS-locomotief 2801, bijgenaamd Kreupele Marietje" voldaan. De loc verscheen in 1962 op de baan en werd al in

1968 buiten dienst gesteld. Wat er mis was met de locomotieven, leest u uitvoerig in dit boek, naast de beschrijving van de ontwerpfase, de levering, de constructie, de dienstuitvoering, afvoer en de sloop. Het 160 pagina's tellende boek is rijk geïllustreerd met veel nooit eerder gepubliceerde foto's, waarvan een aantal zelfs in kleur. € 33,00 bij de bekende boekhandel of rechtstreeks te bestellen door overmaking van dit bedrag op bankrekening nummer 14.45.23.787 van Uitgeverij Uquilair o.v.v. "Beel". ISBN 90-71513-55-6.

Kursbuch der deutschen Museums Eisenbahnen 2006

Elk jaar verschijnt deze uitgave met het scala van gegevens en dienstregelingen. De verdeling over heel Duitsland blijkt tamelijk gelijkmatig te zijn. Als Engeland al veel museumlijnen heeft dan doen de Duitsers hier niet voor onder. Alleen al Berlijn beslaat 3 bladzijden. Ook de spoorwegmusea staan er in. Wij kennen allemaal Nürnberg, maar er zijn er nog meer, bijv. Neuenhaus (Bentheimer), Vienenburg, Bochum Dahlhausen, Dieringhausen, Münster WLE, Neustadt, Koblenz, Heilbronn, Hermeskeil, Nördlingen, Neuenmarkt-Wirsberg, Bahnpark Augsburg, Neuaufflingen, Dresden, Chemnitz, Loburg, Stassfurt, Halle, Prora (Rügen), verder diverse Feldbahnmusea en enkele trammusea (Wuppertal, Köln, Nürnberg, Stuttgart). Zeer waardevol! 158 blz., enkele zwart/wit foto's, 21 bij 14,5 cm., de prijs is 4,50 euro + portokosten ad 2,50 euro. Uhle & Kleimann Verlag, Pettenpohlstrasse 17, D-32312 Lübbecke.

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

Dit jaar bestaat Thalys 10 jaar. Meer hierover vindt u op: <http://www.thalystory.com/>

Zaterdag 3 juni a.s. van 10.00 tot 16.00 uur opent het Stationseiland Amsterdam Centraal voor het eerst haar bouwhekken voor publiek. Naast de bouwterreinen van de Noord/Zuidlijn, IJsei en Ibis is ook het huidige werkterrein van ProRail te bezichtigen.

ProRail bouwt op dit moment vier nieuwe liften in de Westtunnel. Een unieke kans om eens een kijkje achter de schermen te nemen.

Tijdens de open dag kan men in het informatiecentrum (Stationsplein 7) een routebeschrijving ophalen waarmee men toegang krijgt tot de bouwterreinen. In deze bouwterreinen is een wandelroute afgezet waardoor het dragen van veiligheidskleding niet nodig is. Wel is het verstandig stevige schoenen te dragen.

ProRail bouwt op dit moment vier nieuwe liften in de Westtunnel. Eind juni gaan de eerste twee liften naar perron 2 en 3 in dienst. Eind dit jaar kunnen reizigers ook met een nieuwe glazen lift naar perron 4 en 5.

ProRail zorgt op station Amsterdam Centraal onder andere voor een goede transfermogelijkheid voor reizigers, zowel tijdens alle verbouwingswerkzaamheden als straks in de definitieve situatie.

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

Heden tot 9 september 2006. Expositie over de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij. Museum Het Tramstation Schip-luiden. za 14-16 u, woe 14-16. Kijk ook:

<http://jaar2006.middendelfland.net/schipluiden/eenhalteindetijd.htm>

De **Corus stoomtrein** rijdt dit jaar op de volgende zondagen: 28 mei, 25 juni, 30 juli, 27 augustus, 24 september, 29 oktober. Meer info op: <http://www.csy.nl/indexframe.htm>

25 mei 2006: afscheid Hofplein- en Zoetermeerlijn; inzet blokkendoosmaterieel, treinstel 766 en (onder voorbehoud) 273. Dit zijn openbare ritten, tussen de normale treinen door.

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

25 mei 2006: Nationale stoomtreindag. Zoveel mogelijk bedrijfsvaardige stoomlocomotieven in dienst bij de museumbedrijven. <http://www.railmusea.nl/>

25 mei 2006: opening Openbaar Vervoer Museum Doetinchem. Op deze dag (onder voorbehoud) wordt het museum heropend dat vroeger in Borculo zat.

Zie: www.ovm-doetinchem.nl.

25 t/m 28 mei 2006: Stoomtram-Vierdaagse bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Evenement rond de 'wedergeboorte' van stoomtramlocomotief HTM 8 Ooievaar. Zes stoomlocs en de gehele collectie historische rijtuigen en goederenwagens vertrekken iedere dag tien keer uit Hoorn naar Medemblik en Wognum. Gastlocomotief is stoomloc SS 657 van de Museum Buurtspoorweg. www.museumstoomtram.nl

25 t/m 28 mei 2006: sporen naar het verleden bij de Stoomtrein Goes-Borsele. Kijk op: www.destoomtrein.nl Gastlocomotief B1220 van de ZLSM

27 mei 2006: 10-15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta te Poortugaal.

27 mei 2006: Stoomrit van Dülmen (D) naar Amsterdam. Tot Oberhausen met loc 01 1066, daarna achter loc 41 360 via Emmerich en Arnhem naar Amsterdam, en terug. Kijk op:

<http://www.westfalendampf.de/>

3, 4 en 5 juni 2006: modeltreinenbeurs in Jaiselings Royal Palace Te Wernhout. <http://www.eigenwijzetreintjes.nl/>

3 juni 2006: Den Haag: Vlaggetjesdag. Tramritten met historische trams als dienstwagen op lijn 11 tussen 10.00 en 18.00 uur. www.hovm.nl

4 en 5 juni 2006: Jubileum Stoomtreindagen t.g.v. 30 jaar Stoom Stichting Nederland te Rotterdam. 10.00 - 17.00 uur. Gastlocomotief B1220 van de ZLSM. www.stoomstichting.nl

10 juni 2006: excursie met Mat'54 treinstel 766. route Amersfoort - Ede-Wageningen - Arnhem - Den Bosch - Roosendaal - Vlis-singen - Roosendaal - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Amersfoort. <http://www.mat54.nl/index.html>

10 juni 2006: excursie met de Leyland Den Oudsten 1698 en DAF Hainje 1363. Aanmelden of informatie op emailadres d.waaijer@planet.nl (Dennis Waaijer) of op 06-12317270 (Marcel de Bruijn). Meer info op blz. 118.

10 en 11 juni 2006: Märklindag in het Spoorwegmuseum

Zie www.spoorwegmuseum.nl.

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

18 juni 2006: voor de autoliefhebbers: Nationale Oldtimerdag in Lelystad. www.oldtimerdaglelystad.nl

8 en 9 juli 2006: Stoomtreindagen bij de Z.L.S.M. Kijk op

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

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

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

2 en 3 september 2006: Terug naar Toen bij de V.S.M.

<http://www.stoomtrein.org/>

9 en 10 september 2006: Open monumentendag; kijk op

www.openmonumentendag.nl

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

7 oktober 2006: Treinenbeurs Houten. www.modelspoorbeurs.nl

13, 14 en 15 oktober 2006: RAIL 2006 (weer) in de Brabanthallen te Den Bosch. <http://www.rail.nl/>

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

www.nvbs.com

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

4 november 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op:

www.modelspoorbeurs.nl

2 december 2006: Treinenbeurs te Arnhem. Kijk op:

www.modelspoorbeurs.nl

16 december 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op:

www.modelspoorbeurs.nl

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

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

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

25 mei 2006: Grote tramparade in het Straßenbahn-Museum Wehmingen (D). [Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V.](http://www.hannoversches-strassenbahn-museum-e.v.)

25 t/m 28 mei 2006: 35e verjaardag van de P'tit train de la Haute Somme <http://appeva.club.fr/index.htm>

27 en 28 mei 2006: Stoomloceest in het Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt. <http://www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de/>

28 mei 2006: ritten met historisch materieel te Oberhausen t.g.v. 10 jaar bus- en tramverkeer naar Sterkrade via de aparte bus-/trambaan langs het winkel- en uitgaanscentrum CentrO.

17 en 18 juni 2006: 150 Jahre Eisenbahn im Emsland. Een bijna uursdienst met stoom tussen Rheine en Emden. Op de zijlijn Meppen-Haselunne wordt eveneens met stoom gereden. Op de lijn Lathen-Werlte wordt gereden met een oude Triebwagen. Diverse andere activiteiten. Verwacht worden onder andere: stoomlocs 01 1066, 41 360, 24 009, 24 083, diesellocs V65 001, V200 033, dieseltreinstel VT 08.

Zie www.emsland-touristik.de.

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

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

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

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

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

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

www.oekraïneanders.nl

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

3 september 2006: Derde Stoomlocomotieven-feest in het goederenstation van Osnabrück (D).

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

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

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

Kijk op www.hov-rn.nl

Aankondiging excursie 2006

“1501 GOES TO GOES”

De Werkgroep Loc-1501 is voornemens, in samenwerking met de Stichting Klassieke Locomotieven (KLOK), op zaterdag 16 september 2006 weer een echte ouderwetse excursie te organiseren. Zoals de titel doet vermoeden gaat de reis deze keer naar Zeeland. Daar wordt een bezoek gebracht aan de Stoomtrein Goes Borsele (SGB) en wordt alvast afscheid genomen van de Sloe-goederenlijn, die in 2007 vervangen wordt door een nieuwe.

Het ouderwetse slaat op de verscheidenheid aan materieel en de vele fotostops die gepland staan. Zoals u vanuit het grijze verleden van de Werkgroep gewend was - denk bijvoorbeeld aan de Classical Tour 2400 en de Classical Tour Mat'54 - zullen ook deze keer de nodige verrassingen voor uw lens verschijnen. Meer details volgen. De (niet betalende) autoachtervolgers wordt een teleurstellende dag in het vooruitzicht gesteld.

De voorbereidingen voor de excursie zijn nog in volle gang maar u kunt zich nu alvast inschrijven omdat het aantal zitplaatsen beperkt is op deze dag. Gezien de wat ongebruikelijke treinsamenstelling(en) is slechts beperkte catering aanwezig. Het is raadzaam uw eigen boterham mee te nemen. De ritprijs voor leden van de Werkgroep Loc-1501 en de donateurs van de stichting Klassieke Locomotieven bedraagt € 49,-. Niet leden betalen € 69,-. Meldt u zich aan als nieuwe donateur van de stichting KLOK dan kunt u mee voor € 79,- en bent u tevens donateur tot eind 2007!

U kunt zich opgeven voor de excursie door overmaking van het verschuldigde bedrag op postbanknummer 2888839 t.n.v. PvNSR/WGL1501 te Zwijndrecht onder vermelding van “GOES”. Vergeet vooral niet (met name bij telebankieren of girotel) duidelijk uw naam en adresgegevens te vermelden.

Mocht de rit onverhoopt niet doorgaan dan wordt het volledige bedrag teruggestort.