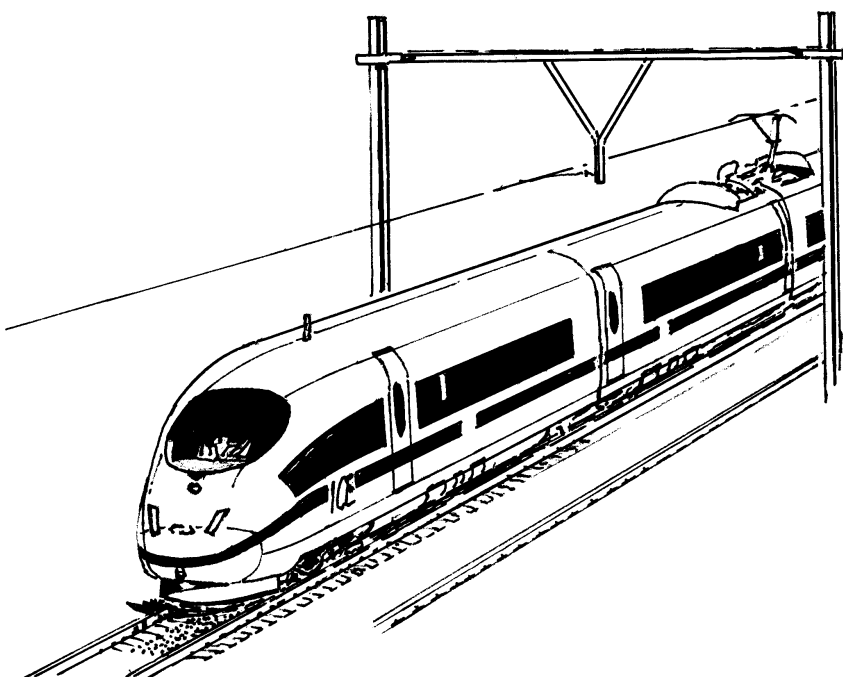
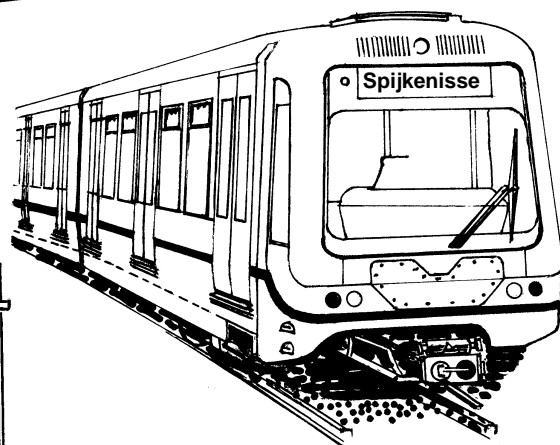
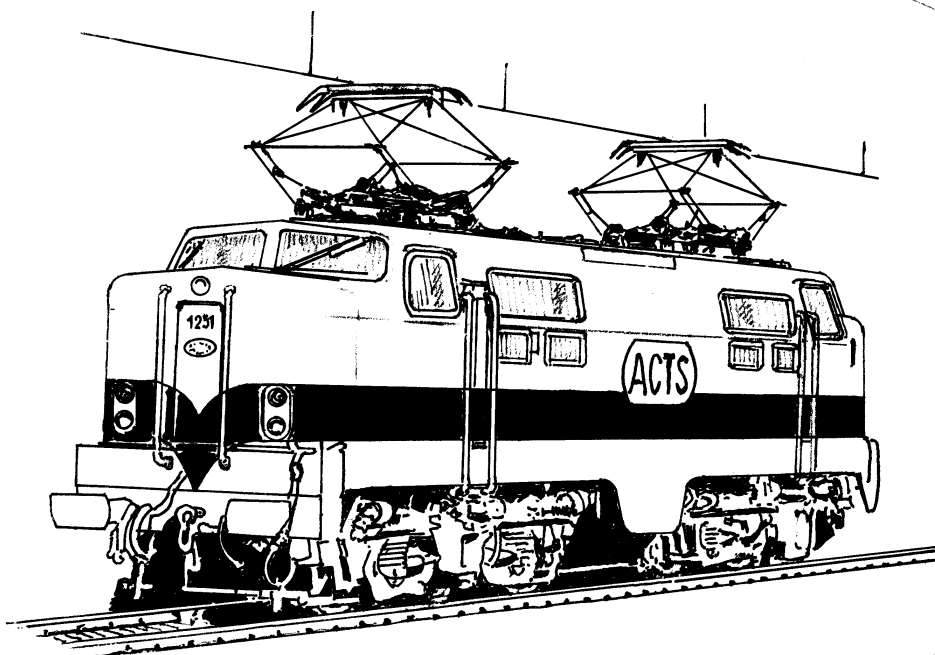
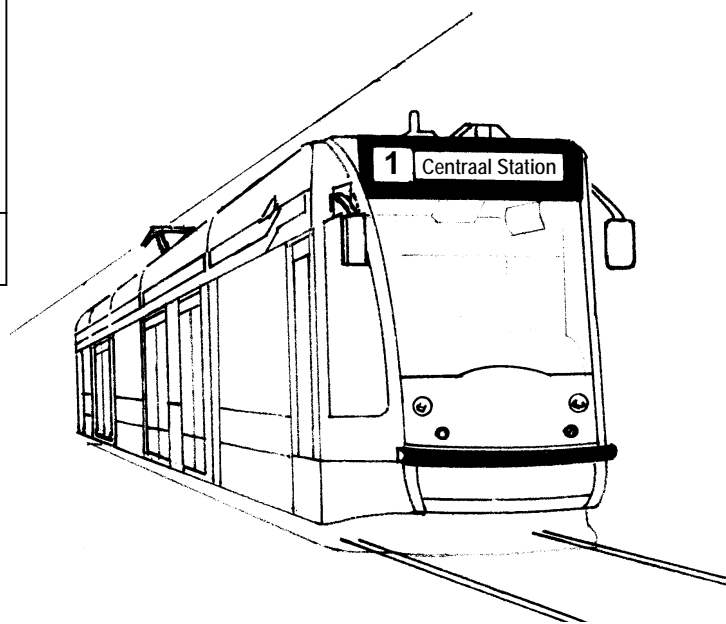


Het Openbaar Vervoer

# RAILNIEUWS

49<sup>e</sup> Jaargang, nr. 575 – november 2006



## Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49<sup>e</sup> JAARGANG, NUMMER 11 (575)  
november 2006

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE  
Caan van Necklaan 246  
2281 BS RIJSWIJK

Internet: [www.hov-rn.nl](http://www.hov-rn.nl)  
Email: [hov-rn@hov-rn.nl](mailto:hov-rn@hov-rn.nl)

---

REDACTEUREN:

Chris Vonk  
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst  
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel  
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs  
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk  
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker  
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin  
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij  
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk  
Redactie-secretaris

---

STAFMEDEWERKERS:

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

PLANNING EN EINDREDACTIE:  
Aad de Meij

---

## Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

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

[www.hov-rn.nl](http://www.hov-rn.nl)

ISSN:1570-534X

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

## Openbaar vervoer is dringend toe aan een time-out!

*Ingezonden mededeling van Ton Kaper, Algemeen Directeur HTM*

De start van RandstadRail wordt terecht afhankelijk gesteld van de uitslag van tal van testen. Deze moeten aantonen, dat het systeem veilig kan functioneren. Anders gebeuren er ongelukken. Zo'n aanpak kennen wij niet bij het verlenen van concessies in het openbaar vervoer. Het ene ongeluk volgt op het andere. De oorzaak ervan is niet zonder meer aanwijsbaar. Laten wij ons de tijd gunnen de aanpak te verbeteren.

Omwille van het openbaar vervoer. Omwille van de rol die het openbaar vervoer moet spelen in de mobiliteit in ons land.

De verlening van concessies in ons openbaar vervoer verloopt niet zonder incidenten en ongelukken. Tal van gerechtelijke procedures hebben plaatsgevonden, vinden plaats en zijn nog te verwachten. De onrust onder het personeel van de vervoerbedrijven groeit. Acties zijn niet uitgebleven en zijn nog te verwachten. Debatten in de Tweede Kamer leiden nog steeds tot wijziging van de wet- en regelgeving op dit terrein. De regels worden (letterlijk!) daardoor tijdens het spel nog aangepast. Er is nog steeds geen sprake van een stabiele situatie.

Welke van de betrokken partijen valt dit alles te verwijten? Zijn de werknemers bang voor hun hachje? Liggen de vakbonden dwars? Zijn de vervoerders enkel uit op hun eigen winst? Ontbreekt het de opdrachtgevers aan de noodzakelijke competenties? Al deze en soortgelijke vragen blijken met "neen" beantwoord te moeten worden. Het systeem blijkt niet te werken, zonder direct aanwijsbare schuldige.

Naar mijn stellige overtuiging is dit toe te schrijven aan de niet goed gecontroleerde en geregisseerde introductie van de marktwerking in het openbaar vervoer. Die rol had de Rijksoverheid moeten nemen. Te vlot is aangenomen, dat marktwerking een antwoord levert op alle tekortkomingen.

Het (terecht) positief ervaren begrip marktwerking heeft ons te weinig kritisch gemaakt. Het zou gegarandeerd een positieve uitwerking hebben op het openbaar vervoer. Wij namen niet eens de tijd na te gaan, over welke markt wij het eigenlijk hebben. Wij hebben nog steeds niet het onderscheid gemaakt tussen de consumentenmarkt (het gedrag van de reizigers) en de markt van de inkopers (het gedrag van de opdrachtverlenende regionale overheden). Evenmin hebben wij serieus bekeken of de OV-markt eigenlijk wel te beschouwen is als een normale markt. Want dat wij het hier hebben over een gemankeerde markt, is mij na gesprekken met echte deskundigen inmiddels wel duidelijk geworden.

Door de positieve lading van het begrip marktwerking en gedreven door de noodzaak veranderingen door te voeren, is men van start gegaan. Zeker, er waren veranderingen noodzakelijk. De reiziger stond vroeger onvoldoende centraal. In onze sector werd onvoldoende markt- en klantgericht gedacht. De bussen en trams stonden eenvoudigweg te veel centraal, net als ons personeel. En de overheid zorgde wel voor de dekking van onze kosten. Terecht heeft de overheid hierin verandering willen brengen en de Wet Personenvervoer 2000 ingevoerd.

Ondanks alle beschouwingen bij de voorbereiding van deze wet, is kennelijk onvoldoende geverifieerd of de wet ook het gewenste effect zou hebben. Is het openbaar vervoer in Assen wel vergelijkbaar met dat in Amsterdam? Gedraagt een beursgenoteerde onderneming zich gelijk aan een overheids-NV? Kan de introductie van concessieverlening in het OV wel gelijktijdig plaatsvinden met de decentralisatie van de relevante bevoegdheden? Is een Europese aanbesteding wel de beste procedure?

Inmiddels zijn veel concessies in het openbaar vervoer aanbesteed, met name buiten de grote steden. Er is zeker sprake van een verlaging van het kostenniveau. Dat effect heeft de Wet Personenvervoer in elk geval gehad. Ook is het buspark in ons land aanzienlijk vernieuwd en heeft de cultuur in de vervoerbedrijven een verandering ondergaan. Meer gebruikers van het OV heeft de Wet Personenvervoer overigens niet opgeleverd. Dat geeft te denken. De echte klantgerichtheid is dus nog niet gevonden. En dat het aantal aanbieders van openbaar vervoer gestaag afneemt, is ook al geen blijk van een gezonde markt.

De ervaring leert inmiddels, dat met name het personeel van de vervoerbedrijven het gelag moet betalen. Niet via een normale reorganisatie met een net sociaal plan, maar door een kille sanering bij het verlies van concessies. Daar helpen de regels van het Burgerlijk Wetboek en de Wet Personenvervoer niet tegen.

Terwijl in de provincie Noord-Brabant rechtszaken zijn aangespannen tussen de winnaar van de busconcessie en de opdrachtgever (wederzijds!), staat Nederland aan de vooravond van de aanbestedingen in de grootste steden. Let wel: hier is het marktaandeel van het OV in de mobiliteit van een andere orde dan in de regio! Tientallen procenten van alle verplaatsingen gaan in deze steden met de metro, tram of bus. In de centra van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht gebruiken meer mensen het OV dan de auto. Kunnen wij het ons veroorloven deze stedelijke vervoersystemen naar de markt te brengen via de methodiek die elders nog niet blijkt te werken?

Natuurlijk is dit een retorische vraag. Het antwoord is echter daardoor niet minder belangrijk. De belangen zijn groot genoeg om ons een periode van bezinning te gunnen. Laat de minister moed tonen en een time-out afkondigen, zodat alle betrokkenen in haar opdracht kunnen nagaan wat er toch mankeert aan onze aanpak.

Ton Kaper is algemeen directeur van HTM Personenvervoer NV in Den Haag en sinds 1985 actief in leidinggevende posities in het openbaar vervoer. Hij acht zich daardoor mede verantwoordelijk voor de nu gegroeide situatie in het openbaar vervoer

24 Oktober 2006

HTM - afdeling Communicatie

## A M S T E R D A M

### ROA heet nu Stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), de opdrachtgever van het GVB, kreeg een andere naam. Per 1 november jl. heet zij Stadsregio Amsterdam. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang vormen samen de Stadsregio Amsterdam. [www.stadsregioamsterdam.nl](http://www.stadsregioamsterdam.nl)

### Metroproblemen

Het GVB heeft inmiddels toegegeven dat er capaciteitsproblemen zijn met de metro en wel met name op Lijn 50. Deze problemen wijt het GVB aan de toename van het aantal passagiers en de verouderde metrostellen 1/44 (de zogenaamde Zilvermeeuwen). Het eerste is zondermeer waar; lijn 50 is zeer succesvol en kent met name in de ochtendspits een zeer geconcentreerd vervoer met veel forensen (station Sloterdijk en station Zuid) en zeer veel scholierenvervoer. Daar waar dat in de middag vaak gescheiden is, valt het in de ochtendspits meestal samen en leidt dit tot capaciteitsproblemen.

Over het probleem met het materieel jukt het GVB gewoonweg. Niet de Zilvermeeuwen maar de CAF-stellen veroorzaken al langere tijd de problemen.

Reed lijn 50 in de afgelopen jaren met 11 dw's bestaande uit drie en vier gekoppelde stellen. Inmiddels is dit teruggebracht tot 10 dw's met maximaal drie stellen per dw. En om het tekort aan CAF-stellen op te vangen worden er nu meestal ook nog eens twee dw's met Zilvermeeuwen gereden.

Daar het nog enkele jaren zal duren eer er nieuw metromaterieel wordt afgeleverd ten behoeve van de Noord/Zuidlijn en de vervanging van de Zilvermeeuwen gaat het bedrijf nu op zoek naar tweedehands metromaterieel om de capaciteitsproblemen op te lossen.

Gelukkig heeft het bedrijf ingezien dat er capaciteitsproblemen zijn, alleen jammer dat dit ook weer vanaf buiten moest worden aangekaart, en het GVB moet niet jokken over de technische staat van het huidige materieel.

### Vernielingen op metrostations

Vernielingen aan gloednieuwe automaten, oplaadpalen, glazen wanden en toegangspoortjes voor de ov-chipkaart kosten het GVB dit jaar 150.000-250.000 euro. Dat schat het bedrijf op basis van de tot nu toe aangerichte schade. Gemiddeld worden op de metrostations 15 vernielingen per week aangericht aan de nieuwe apparatuur. Eenderde daarvan de is ernstig. In de grond verankerde palen worden omver getrokken, en toetschermen op kaartautomaten onbruikbaar gemaakt. Het GVB roept om meer camera's om de vernielingen tegen te gaan. (A75)

### Materieelverdeling

Een van de eisen bij het nieuwe vervoercontract is dat er op elke lijn een garantie is voor in de inzet van lagevloermaterieel bij de tram. Uiteraard werd hier in Havenstraat al aan voldaan met de Combino en de 11/12G-wagens maar in Lekstraat komt het nog regelmatig voor dat er drie tot vier blokkendozen achter elkaar rijden waardoor gemakkelijk instappen niet mogelijk is. Om dit vanaf 10 december a.s. (nieuwe dienstregeling) toch mogelijk te maken is besloten de 36 Blokkendozen (814 telt niet meer mee) te verdelen over beide remises (elk 18 stuks). Als proef zijn inmiddels de 792,809 en 811 in de Havenstraat gestald. De wagens dienen in eerste instantie als instructiewagen maar worden ook al ingezet als spitswagen op de lijnen 16 en 24.

### Vrachtrams

Nadat het enige tijd stil is geweest over dit onderwerp wordt nu door de gemeente Amsterdam toch serieus overwogen om een proef te nemen met dit fenomeen. Het gaat daarbij om een laadpunt aan het eindpunt Osdorp De Aker en vandaar via de route van lijn 1, het Leidseplein, de Binnenring en de Roetersstraat naar de Plantage Parklaan. Niet geheel duidelijk in het voorstel is hoe het overladen moet gaan en op welke punten dit zal gebeuren. Wel stelt de gemeente Amsterdam dat dit overladen niet mag leiden tot het vertragen van de dienstuitvoering bij het reguliere openbaar vervoer. In het plan is ook niets te lezen over het overladen van de goederen in kleine elektrische wagentjes die dan verder voor het vervoer in het centrum moeten zorgen.

De proef is bedoeld om grote vrachtwagens uit het centrum te weren waardoor zowel het vrachtverkeer kan worden verminderd en ook de luchtvervuiling een stuk verminderd kan worden.

Men kan zich op de route van de vrachttram drie overlaadpunten voorstellen, t.w. het Weteringplantsoen, waar een stukje dood spoor is, aan de oostzijde van het Frederiksplein en aan het voormalige eindpunt Plantage Parklaan.

### **Infrastructuur**

Op 20 november startten spoorwerkzaamheden op de Nieuwe Amstelbrug (Ceintuurbaan). Deze werkzaamheden duren tot 8 december waarbij het autoverkeer is gestremd. Lijn 3 blijft normaal rijden. Spoorwerkzaamheden vinden voorts plaats in de Van Woustraat tussen Albert Cuypstraat en Ceintuurbaan, in de Frederik Hendrikstraat tussen Fred. Hendrikplantsoen en Hugo de Grootplein en in de Sarphatistraat bij de Roetersstraat.

### **Gele stangen**

Naast de garantie dat men regelmatig kan instappen in een lagevloertram is er ook nog de eis dat men bij het in- en uitstappen de deurstangen goed kan zien. Om dit te verbeteren werd bij de tram (11G- en 12G-wagens) begonnen met het laten schilderen van de stangen. Dit werk duurt echter te lang en momenteel worden de resterende trams (blokkendozen en 11G- en 12G-trams) en alle bussen voorzien van stangen die met geel plastic worden beplakt.

### **Reclames**

Nu er nog slechts twee reclamewagens rondrijden heeft GVB aangekondigd dat het nog voor het einde van 2006 afgelopen is met deze uiting van reclame. Zodra de 839 in revisie gaat verdwijnt de totaalreclame van de Postbank (de eerste was dan ook de laatste) en aan het einde van het Rembrandtjaar verdwijnt ook de totaalreclame van de 905.

### **Materieel tram**

#### **Remiseverdeling:**

Havenstraat: 792, 809, 811; 817/841; 901/920; 2001/2093;  
2201/2204

Lekstraat: 780/791, 793/808, 810, 812/816; 2094/2130,  
2140/2151.

Zeeburg: 2131/2139.

#### **Reclames**

Met het in revisie gaan van de 838 verdween ook de reclame voor de Politie Amsterdam-Amstelland.

Er resteren nu nog twee reclamewagens, t.w. 839 met de reclame voor de Postbank en de 905 met reclame voor het Rembrandtjaar.

#### **Gelede wagens**

Met de Electronen is het bijna afgelopen. De opslagruimte bij Van der Vlist in Moerdijk is inmiddels leeg. Bij NedTrain in Tilburg staan nog de 711 die inmiddels wordt gesloopt en de 720 die nog op zijn sloop te wachten staat.

De B-bak van de 612 is bij de Firma Loogman in Amsterdam (bij metrostation Overamstel) verplaatst naar de nieuwe hal en staat nu weer binnen. De 612 A+C staan bij Loogman in Aalsmeer.

#### **Blokkendozen**

De 783 kwam met zware aanrijdingschade buiten dienst te staan. De wagen ging naar de HWT in Diemen en is inmiddels in herstel genomen. Wellicht is een combinatie met de bakken van de 814 mogelijk.

Over het definitieve lot van de 814 is nog geen beslissing genomen. De 814 werd op woensdag 18 oktober gebruikt bij de calamiteitenoefening op het Frederik Hendrikplantsoen.

In verband met een betere verdeling tussen lagevloertrams en hogevloertrams gingen 809, 792 en 811 naar remise Havenstraat. Hiervan reed alleen de 809 in dienst waarna de wagens in Havenstraat aan de kant kwamen te staan in verband met de benodigde herinstruktie van het rijdend personeel. Op 26 oktober verscheen voor de eerste maal een blokkendoos op lijn 7. De 780 reed als 7-3.

#### **Lagevloerwagens**

De 837 en 838 verblijven momenteel beiden voor hun grote revisie/midlifebeurt in de HWR in Diemen. Alleen de 834 en 839 moeten vervolgens nog in grote revisie. De 834 kreeg alleen een tussentijdse schilderbeurt in de kleuren wit en blauw.

De 912 wordt in de Havenstraat hersteld waarbij het grootste deel van de beplating van de beschadigde B-kop wordt vernieuwd. De 819 werd inmiddels aan de voorzijde weer voorzien van het wagennummer.

#### **Combino's**

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2008, 2014, 2017, 2029, 2031, 2032, 2034, 2036, 2041, 2042, 2078, 2134, 2201.

Gerenoveerd zijn: 2001-2007, 2009-2013, 2016, 2018, 2020, 2022-2024, 2026-2028, 2037, 2038, 2044, 2047, 2051, 2057, 2073, 2091, 2108, 2131-2133, 2138-2147, 2202, 2204.

Conform afgeleverd 2148-2151.

#### **Metro/sneltram**

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

CAF-stellen 76 en 82 kwamen na hun metamorfose weer in dienst. Voor zover bekend wordt er momenteel in verband met de krappe materieelsituatie geen stel meer in de nieuwe kleuren gebracht.

De 79 die al lange tijd in de lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg aan de kant stond kwam op 26 oktober weer in dienst.

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

## ROTTERDAM

### Nieuwe CAO bij de RET

Medio oktober werd door de vertegenwoordigers van drie vakbonden en de directie van de RET een akkoord getekend over een nieuwe CAO. Deze geldt tot 1 juni 2007 en regelt de verzelfstandiging van het gemeentelijk openbaarvervoerbedrijf in een NV RET. De ondertekening van de nieuwe CAO werd mogelijk nadat RET-directeur Peters zich bereid verklaarde alle bepalingen over oprichting van Randstadbus uit de nieuwe CAO te laten. De bepalingen waren een week eerder nog reden voor het personeel bij de RET om het CAO-akkoord af te wijzen. Met alle andere bepalingen, handhaving van de bestaande arbeidsvoorwaarden, werk- en inkomensgarantie in ruil voor verlies van de ambtenarenstatus hadden de leden al wel ingestemd. In de nieuwe CAO staat nu alleen dat de partijen, bonden en RET-directie opnieuw met elkaar om de tafel gaan zitten als de politiek alsnog een besluit zal nemen over de Randstadbus. De Rotterdamse gemeenteraad heeft daar tot nog toe geen uitspraak over gedaan. Personeel en de ondernemingsraad van de RET lieten al wel weten dat zij tegen de oprichting van Randstadbus blijven. De OR denkt dat passagiers en personeel de dupe zullen worden van de belangen van grootaandeelhouder Connexxion. Zij zullen de RET-directie negatief adviseren over de plannen. De OR vindt ook de financiële risico's voor de RET onverantwoord en denkt dat de RET ook op eigen kracht in aanmerking kan komen voor de concessies voor het stadsbusvervoer die mogelijk al in 2009 wordt gegund.

### Landelijke actiedag op 15 november

Wegens een landelijke staking van het OV-personeel, reden er op woensdag 15 november geen trams en bussen bij de RET tussen 10.00 en 16.00 uur. Ook de RandstadRail-voertuigen op het traject Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal reden in die periode niet. De metro's reden de gehele dag wel. Het openbaar vervoer in Rotterdam was de gehele dag gratis. De landelijke actiedag werd door de gezamenlijke vakbonden uitgeroepen voor het stads- en streekvervoer, uit onvrede over de marktwerking in het openbaar vervoer. De acties richtten zich tegen de landelijke politiek. De RET erkent het recht op actievoeren, maar distantieerde zich van het gekozen middel. De directie was van mening dat de acties de besluitvorming niet meer konden beïnvloeden en dat deze de reiziger en het bedrijf benadeelden.

### Metrobrand

Om 23.50 uur ontstond in de nacht van 31 oktober op 1 november brand in enkele lege metrorijtuigen, die juist het station De Akkers in Spijkenisse waren binnengereden. Ook de plastic overkapping van het metrostation vloog daarbij in brand. De metrorijtuigen 5201, 5217 en 5229 werden zwaar beschadigd en ook het station liep flinke schade op. Ondergelegen winkels hebben waterschade opgelopen. Ongeveer 80 mensen uit een naast gelegen flatgebouw werden tijdelijk uit hun woningen gehaald in verband met zware rookontwikkeling. Zij werden opgevangen in een buurthuis en mochten omstreeks 2.30 uur weer naar hun woningen terugkeren. De laatste passagiers van het metrostel waren waarschijnlijk allemaal uitgestapt op de halte Heemraadlaan. Dit station heeft de laatste tijd toenemend overlast van vandalisme. De politie kon nog niet bevestigen of de brand mogelijk was aangestoken. Op 1 november bleef station De Akkers gesloten. De Erasmuslijn reed tot de Heemraadlaan en de Calandlijn tot station Hoogvliet. Er reden pendelbussen tussen de stations De Akkers, Heemraadlaan en Spijkenisse Centrum. Op 2 november was het station De Akkers weer beperkt bereikbaar. De metro's op de Erasmuslijn konden toen gebruik maken van enkelspoor. De Calandlijn bleef rijden tot station Hoogvliet. Passagiers konden op de stations Tussenwater en Hoogvliet overstappen op de Erasmuslijn. Het metroverkeer zal voorlopig nog ontregeld zijn. Naar verwachting zal station De Akkers weer volledig in gebruik worden genomen in de eerste weken van december. In de nacht van 1 op 2 november zijn de door de brand beschadigde metrorijtuigen van de station De Akkers overgebracht naar remise Waalhaven. Over de rijtuigen werd een wit zeildoek gespannen in afwachting van forensisch onderzoek. Op 6 november werd het forensisch onderzoek gestart naar de oorzaak van de brand. Het rijtuig 5229 moet als verloren worden beschouwd en de 5201 is ook zwaar beschadigd en herstel is mogelijk twijfelachtig. De 5217 werd na enkele dagen overgebracht naar remise 's-Gravenweg. Het rijtuig liep rook- en waterschade op en zal aan de 's-Gravenweg compleet gereinigd worden. Wanneer dit rijtuig dit rijtuig terugkeert in de dienst is nog onbekend.

### Passagier met rolstoel

Door de vele buiten dienst staande Citadis-rijtuigen, rijden er op de TramPlus-lijnen regelmatig 700- en 800-en. Voor mensen met een rolstoel is dit heel vervelend. Wanneer een passagier met een rolstoel bij de halte staat en er komt lange tijd geen Citadis voorbij, dan kan een trambestuurder dit bij de Centrale Verkeersleiding (CVL) melden. De CVL belt dan Vervoer op Maat om de rolstoeler te vervoeren.

### Verhuur kantoorruimte

Volgend jaar wordt een deel van het hoofdkantoor van de RET aan het Vasteland verhuurd. Het gaat om twee complete kantoorlagen, dat is eenderde van het gehele pand. De ruimte kan worden verhuurd doordat het aantal stafmedewerkers flink is ingekrompen. Bovendien krijgen de zittende medewerkers minder vierkante meters toebedeeld dan eerst het geval was.

### Tekort metro- en trambestuurders

Door de migratie van metrobestuurders naar RandstadRail is er een personeelstekort ontstaan bij het metrobedrijf. Hierdoor worden er nu nieuwe metrobestuurders opgeleid. Naast de opleiding in de metrosimulator krijgen de bestuurders ook opleiding in de realiteit. Ten behoeve daarvan reden op zondag 15 oktober twee enkele metrorijtuigen, te weten de 5237 en 5251 tussen de stations Nesseland en De Akkers in Spijkenisse.

Het personeelstekort bij de tram is binnenkort opgelost. De laatste groep nieuwe trambestuurders is momenteel in opleiding. Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december hoopt men weer op sterkte te zijn.

### Problemen Citadis

Het aantal buiten dienst staande Citadis-rijtuigen neemt langzaam af. Enige tijd geleden stond nog de helft van het aantal rijtui-

gen buiten dienst, momenteel zijn dit er gemiddeld nog zo'n twintig. De reden dat het weer rijvaardig maken zo langzaam verloopt heeft ook te maken met de trage leverantie door Alstom van reserve-onderdelen. De RET eist van Alstom een verbetering op dit punt, maar Alstom is nog niet in staat dit te realiseren door de afhankelijkheid van derden. De directie van de RET overweegt nu nadere stappen, bijvoorbeeld indien mogelijk rechtstreeks inkopen.

### **Gratis OV voor ouderen**

Rotterdam trekt 2,5 miljoen euro uit voor een proef met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in de daluren. Met het rijk wordt inmiddels gesproken om voor zo'n proef extra geld te verkrijgen. Zodra het rijk toestemming geeft kan Rotterdam met de proef beginnen. Omdat de besprekingen met het rijk pas sinds kort zijn begonnen, waarschuwt de vervoerswethouder Jeanette Baljeu er wel voor dat het gratis openbaar vervoer nog niet zeker is. Mocht het rijk niet met geld over de brug komen dan is ook nog niet bekend of de proef dan doorgaat.

### **Onderhoud ZGT-rijtuigen**

Bij de voertuigen uit de ZGT 700-serie is het afgelopen jaar een onderzoek uitgevoerd. Hierin werd de relatie tussen storingen en preventieve werkzaamheden geëvalueerd. Uit het onderzoek bleek de noodzaak van een verbeterde jaarbeurt. De evaluatie van die beurt toont daadwerkelijk verbeteringen aan. De insteek is nu dat met goede jaarbeurten tussentijdse reparaties zoveel mogelijk voorkomen kunnen worden. Mede door de problemen met de Citadis-rijtuigen en enkele grote schades is het werkschema van de Centrale Werkplaats nu flink onder druk komen te staan. De opeenstapeling van problemen was niet te voorzien en leidde tot stilstand en verschillende schades aan trams. De werkplaats probeert nu met een zogenoemde inhaalslag de opgelopen achterstand in te halen. Verder zijn de trillingen tijdens het rijden van de ZGT's onderzocht. Op baandelen waar vooral met Citadissen wordt gereden, kunnen bij hoge snelheden trillingen ontstaan voor de rijtuigen van de 700-serie. De eenvoudigste oplossing is rijden met een niet te hoge snelheid. De afdeling Vervoertechniek onderzoekt dit 'fenomeen' en hoopt snel met een oplossing te kunnen komen.

### **Stichting RoMeO**

Terugblik op lijn 10 rijseizoen 2006: Lijn 10 werd dit seizoen gereden zonder subsidie van het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam en reed geheel voor eigen risico van de Stichting RoMeO. In het eerste en tweede weekend van juli werd met echt historisch materieel een verkorte route van lijn10 gereden. De belangstelling voor deze ritten was redelijk. Op 15 juli ging lijn 10 van start zonder de gebruikelijke feestelijke openingsrit. Meteen na de start van het nieuwe rijseizoen stegen de temperaturen, waardoor minder reizigers een rit met lijn 10 maakten. Op 19 juli waren de tramsporen op de Kootsekade zo vervormd, dat het niet veilig was om met treinstellen uit te rukken. Op die dag en ook op 20 juli werd lijn 10 gereden met losse vierassers, die uitrukten via de achterpoort van remise Hillegersberg en met enig rangeerwerk op de Straatweg. Begin augustus sloeg het weer om en begon het zo nu en dan behoorlijk te regenen. Tijdens een hoosbui kreeg het tramstel 523+1001 kortsluiting in de railrem op het Varkenoordseviaduct. Door toegesnelde hulp van RoMeO-tramtechniek kon het tramstel met enige vertraging z'n rit nog afmaken en werd later vervangen door de 565+1042. Het afgelopen rijseizoen werden alle ritten gereden, een prachtige prestatie! De publieke belangstelling nam na de omslag van het weer gelukkig snel toe en uiteindelijk zijn er bijna evenveel passagiers met lijn 10 vervoerd dan in 2005. Door de conducteurs van lijn 10 zijn 2543 plaatsbewijzen voltarief (in 2005 waren dit er 2569) en 1984 plaatsbewijzen reductietarief (in 2005 waren dit er 1975) verkocht. Bij de RET-verkooppunten zijn nog eens 100 plaatsbewijzen voltarief en 78 plaatsbewijzen reductietarief verkocht. Bovendien werden er 500 plaatsbewijzen verkocht aan de RET in het kader van een speciale actie van RandstadRail. Tijdens het laatste weekend van het rijseizoen 2006 werd nog een aanvullende dienst gereden via een verkorte route met echt historisch materieel.

Vooruitblik winterseizoen 2006/2007 en zomer 2007: Zoals eerder gemeld rijdt inmiddels ook de Snerttram weer. Op zaterdag vertrekt de Snerttram om 13.30 en 16.00 uur van de Boezemstraat en om 13.35 en 16.05 uur vanaf de halte Pompenburg. Op zondag vertrekt de Snerttram om 16.00 uur van de Boezemstraat en om 16.05 uur vanaf de halte Pompenburg. Bij het vertrekpunt Boezemstraat werd op 12 oktober een "echte" Snerttram halte geplaatst. Eenzelfde halte staat nu ook op het Pompenburg bij het Hofplein. Bij de halte Pompenburg in het centrum kan dit jaar voor het eerst ook in- en uitstappen. De route is dit jaar enigszins aangepast en luidt nu als volgt: Boezemstraat – Crooswijksestraat - Jonker Fransstraat – Pompenburg – Coolsingel – Blaak – Oostplein - rondje Kralingen – Oostplein - Burg. v Walsumweg – Blaak – Coolsingel - Van Oldenbarneveltstraat (tijdelijk wegens werkzaamheden via Coolsingel – Hofplein – Weena – Stationsplein - Kruisplein) – Mauritsweg – West Kruiskade – Middellandstraat – Vierambachtsstraat - Mathenesserplein/brug/dijk – Marconiplein - Schiedamseweg (in de rit van 13.30 uur via Spanjaardstraat – Westzeedijk - Vasteland; in de rit van 16.00 uur via Lage Erfbrug - Nieuwe Binnenweg – Mauritsweg - Van Oldenbarneveltstraat – Coolsingel - Schiedamsedijk) – Erasmusbrug - Laan op Zuid tot Stadion Feijenoord - terug Laan op Zuid - Erasmusbrug – Schiedamsedijk – Coolsingel – Hofplein – Pompenburg – Goudsesingel – Boezemweg - Boezemstraat.

Men kan de Snerttram boeken bij restaurant Brazzo, tel. 010-4148079 of via e-mail [www.brazzo.nl](http://www.brazzo.nl) en via VVV Rotterdam-Store tel. 0900-4034065 en e-mail [info@rotterdam-store.com](mailto:info@rotterdam-store.com). Ritprijs € 15,= compleet met gids, levende muziek en erwtensoep. Verder zijn er ook ritten mogelijk in samenwerking met de Pannenkoekenboot. Rond de donkere dagen voor Kerst rijdt De Snerttram op de donderdagen een "Lichtjestoer".

In 2007 zal de Stichting RoMeO in opdracht van de RET met historisch trammaterieel (4-assers) tijdens de vakantieperiodes een dienst onderhouden vanaf het Centraal Station Noordzijde naar Diergaarde Blijdorp v.v. Hierbij wordt dan de in 1977 aangelegde keerlus op de kop van de Provenierssingel bij de Schiekade weer gebruikt.

Nominatie Rotterdammer van het jaar: De Stichting RoMeO werd dit jaar genomineerd voor de titel "Rotterdammer van het jaar" samen met nog een andere stichting en twee personen. Op zaterdag 11 november was de verkiezing hiervoor tijdens de jaarlijkse "Rotterdam Dag" in de Laurenserkerk. Helaas werd RoMeO niet gekozen maar een nominatie hiervoor was al een hele eer. In de C.W. werd de 606 binnengenomen voor een kleine revisie. De beplating wordt vernieuwd en de wagen krijgt een schilderbeurt. Ook 4-asser 542 werd binnengenomen voor revisie. De beplating is inmiddels goeddeels verwijderd.

**Infrastructuur en exploitatie**

De werkzaamheden aan de noordelijke rijbaan van de Van Oldenbarneveltstraat lopen uit tot 17 november. In sommige berichten wordt gesproken over 22 november.

Vanaf 21 oktober t/m 29 oktober was er in verband met werkzaamheden geen tramverkeer mogelijk vanaf de kruising Groeninx van Zoelenlaan/Canneburchstraat tot het eindpunt Limbrichtshoek in de Beverwaard. Lijn 23 richting Beverwaard tot de Groene Tuin en vervolgens naar eindpunt Grote Hagen v.v. Er reden pendelbussen naar de Beverwaard onder lijnnummer 94.

**Trams voor Roemenië**

Begin november werden de mr. 807, 817, 824, 832 en 836 naar het buitenterrein van de C.W. overgebracht in afwachting van vertrek naar Roemenië. Omstreeks 11 november zouden de laatste vijf rijtuigen naar de Kleiweg worden overgebracht. Dit zouden dan moeten zijn de 801, 814, 838, 842 en 844, maar mutaties waren nog mogelijk. Mr. 816 die eerder mr. 844 zou vervangen is nu toch weer van de lijst geschrapt en weer vervangen door de 844. Het ligt in de bedoeling de laatste tien wagens tegelijk naar Roemenië te laten vertrekken.

**Materieel**

Metro/sneltram: De 5208 kwam gereed na revisie in de lijn werkplaats Waalhaven. De 5210 werd hiervoor binnengenomen.

Tram: Mr. 3026 van Brussel keerde op 11 oktober terug naar België. Eind oktober in de C.W. voor een onderhoudsbeurt de mr. 722, 732, 741 en 745. Mr. 723 voor herstel schade. Mr. 805 derailleurde bij de voorpoort van remise Kralingen en kwam tegen het zich daar bevindende hek terecht. De schade werd binnen enkele dagen hersteld.

**Nieuws per datum**

09/10: 7.40 – 9.25 uur, lijn 8-807 defect op het Weena richting spangen. In verband met werkzaamheden in de Van Oldenbarneveltstraat kon deze omleidingsroute richting Centraal Station niet worden gebruikt. De lijnen 4, 5, 8 en 21 reden vanaf de Colosingel via Schiedamsedijk en Vasteland. Lijn 7 keerde op het Hofplein en de lijnen 20 en 25 reden tot het Droogleever Fortuynplein v.v. De lijnen 4, 21 en 23 tot het Droogleever Fortuynplein en terug via Westzeedijk en Eendrachtsweg, lijn 4 vervolgens Nieuwe Binnenweg en eigen route en de lijnen 21 en 23 vervolgens Mauritsweg, West-Kruiskade en eigen route. Citadisrijtuigen die geen omleiding konden rijden bleven gestremd staan bij het Weena en omstreken. Nadat ook het probleem bij het wissel op het Weena was opgelost kon de defecte 807 worden verwijderd.

09/10: 8.00 – 9.00 uur, omleiding voor lijn 21 in verband met een defecte bus van Connexxion op de Oostzeedijk. De Citadisrijtuigen reden vanuit het centrum niet verder dan het Oostplein, dit omdat de dan gebruikelijke omleidingsroute via de Oudedijk ook nog niet is te gebruiken voor deze rijtuigen.

21/10: 14.00 uur, lijn 47-bus 234 aanrijding met personenauto op de kruising Groeninx v Zoelenlaan/Palmentuin. Ook de bus liep hierbij flinke schade op.

07/11: 13.50 – 14.10, lijn 7-840 bij het CS/Weena aanrijding met een personenauto, die vol gas probeerde de tram te passeren. De auto werd toch geraakt en belandde in de bouwhekken ter plaatse. Alle tramlijnen vanaf CS richting Kruisplein tot 14.10 uur gestremd.

**D E N H A A G****Toekomstplannen**

In het AD Haagsche Courant verscheen op 13 november een bericht dat in Den Haag de trams in de toekomst meer onder de grond zullen gaan rijden. Er komen vier extra tunnels onder belangrijke verkeersknooppunten. Het tramverkeer zal door deze maatregelen sterk aan snelheid winnen. Dit alles staat in het rapport 'Openbaar vervoer naar een hoger plan'. Dit rapport onderbouwt de noodzaak voor meer investeringen in tram en bus in de hele Haagse regio. Wethouder van Woensel vraagt hierin het rijk om een bijdrage van bijna een miljard euro. Het komt erop neer dat men graag vier ongelijkvloerse kruisingen wil realiseren.

1. Tramlijn 9 komt langs de Koninginnegracht in een grote tunnelbak te rijden. Hierbij wordt gedacht aan het stuk tussen de Dr. Kuiperstraat en de Laan Copes van Cattenburch. Een tunnel op deze plek is te duur.
2. Tramlijn 1 krijgt een ander tracé en gaat via de Binckhorst rijden. Vanaf Delft duikt de tram onder de Vliet door in een tunnel.
3. Tramlijn 11 krijgt een ongelijkvloerse kruising bij de Houtrustbrug. Dit plan bestaat al heel lang.
4. Tramlijn 11 krijgt ook een ongelijkvloerse kruising bij de Loosduinseweg.

Door deze voorzieningen kunnen drie tramlijnen sneller gaan rijden. Rekenmodellen hebben uitgewezen dat dit ligt tussen de twee en zeven minuten. Het aantal passagiers zou in deze rekenmodellen toenemen met 20.000 per dag. Uiteindelijk moeten de tramlijnen 1, 9 en 11 worden opgewaardeerd tot RandstadRaillijnen.

De plannen voorzien ook in vijf zogenaamde tophaltes. Deze haltes worden uitgerust met extra comfort en zullen worden voorzien van een overkapping en reisinformatie. Men denkt hierbij aan de locaties Den Haag CS-laag (Rijnstraat), station Delft, de Binckhorst, Scheveningen en het World forum Centre.

**Werkonderbreking**

Op woensdag 25 oktober vond een vooraf aangekondigde werkonderbreking plaats. Het was de bedoeling dat na de ochtendspits zoveel mogelijk trams en bussen leeg naar het centrum zouden rijden met als doel een gesloten cirkel te vormen om het Binnenhof. Na overleg met de politie werd besloten om dit plan maar gedeeltelijk uit te voeren, omdat de binnenstad anders onbereikbaar zou worden. Er stonden uiteindelijk 24 trams stil in het Centrum tussen de Hofweg en CS-laag. De eerste trams arriveerden rond 09:30 uur onder luid getoeter op de Lange Vijverberg. Op het Plein werd een manifestatie gehouden waarin een

blok werd gevormd tegen het Europese beleid dat voorschrijft dat het openbaar vervoer niet langer het monopoly mag zijn van, in dit geval, de gemeente Den Haag. Via openbare aanbestedingen kunnen dan andere aanbieders een concessie krijgen voor het vervoer in de gemeente. De achterliggende gedachte is dat op deze wijze het openbaar vervoer goedkoper en beter kan functioneren. De directie van de HTM en de gemeente denken echter anders over dit beleid omdat door deze marktwerking werknemers geen werkgarantie meer hebben. In steden als Barcelona en Parijs is al besloten dat de stadsvervoerbedrijven buiten de marktwerking vallen. Zie ook het bericht op blz. 376.

### **Werkzaamheden**

Op zondag 12 november namen wij een kijkje in het stadsdeel Loosduinen. De keerlus op het Arnold Spoelplein is bijna geheel verdwenen. Aan de achterzijde is een nieuw parkeerterrein aangelegd en doet niets meer denken aan een keerlus. Voor het postkantoor ligt nu een enkelsporig uitrijspoor. Dit spoor splitst zich bij de Pisuissestraat en wordt daar dubbelsporig. Tussen de sporen komt de nieuwe halte. Aan het eind van het toekomstige halteperron ligt eveneens een overloopwissel. De sporen zijn in dit deel van Loosduinen volledig gelegd. Ter hoogte van het Beethovenplantsoen komen de sporen in de middenberm te liggen. De bogen vanaf de Pisuissestraat naar dit plantsoen zijn nog niet gelegd maar wel aanwezig. Het voormalige straatspoor richting Centrum komt in de nieuwe situatie niet meer terug. Door de nieuwe ligging is ook de slinger verderop rechtgetrokken. De boog naar de Aaltje Noordewierstraat is ruim opgezet. Net na deze boog is een nieuwe halte in aanbouw richting Loosduinen. De halte in de andere richting komt te liggen ter hoogte van de Mozartlaan. Op diverse plaatsen zijn de spandraden aangebracht tussen de bovenleidingmasten. Het ziet er naar uit dat de geplande in dienst stelling op 10 december ruimschoots gehaald gaat worden.

### **Tramlijn 16**

De aanleg van tramlijn 16 vordert gestaag. Op de Dedemsvaartweg zijn naast de sporen de betonnen zijkanten neergelegd van de halteperrons voor de halte Steenwijklaan. De haltes komen niet recht tegenover elkaar, maar aan weerszijde van een oversteek ter hoogte van de Steenwijklaan. De realisatie van de kruising over de Erasmusweg is inmiddels ook aardig aan het opschieten. Voorlopig gaat het verkeer nog over één rijstrook en is de weghelft richting Leyweg nog afgesloten. Begin november werden de eerste bovenleidingmasten tussen de sporen geplaatst.

Op de Loevesteinlaan zijn ter hoogte van de keerlus de werkzaamheden begonnen voor het verstevigen van de kademuur over de Laak. De brug wordt geschikt gemaakt voor de afbuigende tramsporen richting Melis Stokelaan. De keerlus blijft in de toekomst liggen voor eventuele calamiteiten. Op de Loevesteinlaan zijn de bomen welke op het toekomstige tracé stonden gekapt. In Wateringse Veld zijn de eerste activiteiten van start gegaan ter hoogte van de toekomstige keerlus. Volgens planning zou tram 17 hier volgende maand al haar eindpunt hebben maar vooralsnog wijst niets erop dat dit op tijd gerealiseerd is.

### **Tramlijn 19**

Op de Laan van Leidschenveen zijn in oktober aanvullende sporen gelegd in de richting van Ypenburg. Onder station Leidschenveen heeft men gleuven gezaagd waarin de sporen komen te liggen. Op het veldje naast Albert Heijn aan het Pijlkruidveld zijn sporen gelost, in afwachting van plaatsing aan het Pijlkruidveld. Voor Albert Heijn zijn de parkeerplaatsen verdwenen en ligt een zandstrook waar de sporen komen te liggen.

### **Diverse werkzaamheden**

De haltes Fahrenheitstraat van tramlijn 3 richting Bohemen en de lijnen 3/12 richting centrum werden afgebroken. Ter plekke werden noodhaltes geplaatst. De uiteindelijke halte van lijn 12 richting Rijswijkseplein zal in de Edisonstraat worden aangelegd. RR3 gaat met ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december de tussenhalt bij de Fahrenheitstraat gebruiken.

Op de Laan van N.O.Indië werden de sporen van tramlijn 2 tussen de halte Oostinje en het Station Laan van NOI vernieuwd en verder uit elkaar gelegd. Het binnenspoor van het door tramlijn 3 verlaten eindpunt aan het station Laan van NOI werd in oktober aangepast voor RandstadRail. In geval van calamiteiten kunnen de voertuigen dan eventueel uitwijken. Enige tijd geleden waren er berichten dat er een verbindingsspoor zou worden aangelegd tussen de sporen op de Laan van N.O.Indië in de richting van het Stuyvesantplein. Deze verbindingsspoor zouden erg nuttig zijn. Het afgelopen maanden hadden dergelijke verbindingsspooren een cruciale rol kunnen spelen voor de geïsoleerde delen van de tramlijnen 2 en 6.

### **Materieel tram**

In de Centrale Werkplaats werd medio oktober 2006 de 3071 als eerste GTL voorzien van de OV chipkaart apparatuur. In week 43 werd de 3116 voorzien.

De 3016 bevindt zich nog steeds in de kleine werkplaats voor de midlife beurt.

Begin november stonden de H23 en 1139 achter elkaar op een spoor in de werkplaats. De trucks van de buiten dienst staande H23 werden onder de 1139 geplaatst zodat de 1139 weer inzetbaar werd als slijptram.

De 3063 verruilde zijn totaalreclame voor de Dominicaanse republiek voor een reclame van zorgverzekeraar Azivo. Sinds een paar weken rijden er twee reclametrans in Den Haag rond met een culturele uitstraling. De 3009 doet dit voor 'The Beauty and the Beast' en de 3027 voor de tentoonstelling 'Rubens en Brueghel samen' in het Mauritshuis.

### **Wist u dat**

- vanaf oktober 2006 voor lijn 3 VECOM lijncode 53 is ingevoerd?
- dit bij een 3100 als resultaat een groene 3K in de film geeft?
- een lijncode de wissels in de goede stand legt?
- sommige bestuurders van een 3000 de film zelf op lijn 3K zetten?
- er in veel haltes al een nieuwe lijnnetkaart hangt?
- tramlijn 17 hierop al eindigt in Esselanden?

- tramlijn 16 hierop nog steeds rijdt naar Moerwijk?
- op 28 oktober een enorme tramfile op de Prinsegracht stond?
- dat dit kwam door een seinstaking in de tramtunnel?

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

### Aankomsten en bijzonderheden

Sinds onze vorige opgave zijn er weer vijf nieuwe Randstad-Rail voertuigen gearriveerd:

	Aankomst	Bijzonderheid m.b.t. het afleveren
4031	19-10-2006	ZBG
4032	26-10-2006	ZBG
4033	02-11-2006	ZBG
4034	08-11-2006	ZBG
4035	15-11-2006	ZBG

### Opening RR4

Op zondag 29 oktober 2006 was het dan eindelijk zover! RandstadRail lijn RR4 ging (gedeeltelijk) van start. Voorlopig wordt er gereden vanaf de Monstersestraat naar het station Oosterheem in de gelijknamige Zoetermeerse nieuwbouwwijk. De bekendmaking dat het eindelijk zover was betekende ook veel werk voor de afdeling Infra. Op zaterdag 28 oktober werd er bij de haltes Monstersestraat, MCH Westeinde en Brouwersgracht druk gewerkt. Deze haltes bevinden zich op straatniveau en kregen op het laatste moment nog enkele aanpassingen. Op de halteborden werden stickers aangebracht voor lijn RR4 en langs de randen van de perrons werden strips aangebracht om de ruimte tussen de RandstadRailvoertuigen en de haltes verder te minimaliseren. Omdat in de nieuwe trams geen stempelautomaten zijn aangebracht werden deze op de perrons aangebracht. Deze nieuwe situatie gaf in de aanloopfase heel wat verwarring omdat nergens duidelijk stond aangegeven dat stempelen in de trams niet mogelijk was. Een ander nadeel is dat de stempelautomaten op de perrons vooraan de haltes zijn geplaatst. Passagiers die achter instappen kunnen dan vaak niet stempelen. Deze situatie zal pas veranderen als de OV-chipkaart wordt ingevoerd.

Op zondagochtend 29 oktober 2006 rukte rond 05:15u het eerste voertuig uit vanuit remise Zichtenburg om de eerste rit vanaf de Monstersestraat naar Oosterheem te rijden. Op deze eerste dag werden er in plaats van een zondagsdienst een werkdagsdienst gereden. Rond de klok van 13:00u werd op de halte Beatrixkwartier de openingshandeling verricht. Na een receptie en een aantal toespraken in het nabij gelegen NH-hotel werd de openingshandeling gesymboliseerd met het uitrollen van een tapijt met een afbeelding lijn RR4. Na het drinken van champagne ging het gezelschap richting Zoetermeer. Bij Leidschenveen ging het mis omdat men door een defect tramstel niet verder kon rijden.

### Opening RandstadRail Erasmuslijn

Op zaterdag 11 november werd de RandstadRail Erasmuslijn van halte Rotterdam Hofplein naar Den Haag Centraal officieel geopend. Om 10.30 uur openden wethouder Jeanette Baljeu en RET-directeur Pedro Peters de nieuwe halte Melanchtonweg in Schiebroek. De wethouder nam vervolgens de lijn in gebruik met de verkeerswethouders van de betrokken gemeenten op de haltes Rodenrijs, Pijnacker Centrum, Leidschenveen en Voorburg 't Loo. Regiobestuurder van het stadsgewest Haaglanden, Pieter van Woensel, verwelkomde de gasten tenslotte op Den Haag Centraal. Zondag 12 november ging de lijn tussen Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal volgens de normale dienstregeling rijden. De ingebruikname van de lijn is definitief geworden nadat afgelopen week is gebleken dat de uitvoering van de dienstregeling zonder al te veel problemen verliep. De metrovoertuigen van de RET vertrekken nu voortaan structureel vanaf de Nedtrain-werkplaats in Leidschendam. Hiervoor zijn zowel voor de RET als ook de HTM-trams extra opstelsporen gerealiseerd. Hiervoor werden de metro's geparkeerd ten noorden van station Nootdorp.

### Koppelproef

Op het RandstadRail opstelsterrein bij NedTrain werd op 27 oktober 2006 de calamiteitenkoppeling tussen een HTM en een RET voertuig getest. Bij deze proef werden de HTM 4001 en RET 5261 gebruikt, allebei toevallig de laagste nummers van de series. Er werd gebruik gemaakt van twee koppelingsplaten welke verbonden werden door een adapter om het hoogteverschil te overwinnen.

### Ontsporingen

Het eerste weekend van november begon voor Randstad-Rail lijn RR4 met een tweetal ontsporingen. Op vrijdagmiddag 4 november rond 17:30 uur ontspoorde de 4024 met het derde draaistel net na het verlaten van de halte CS-hoog. De 4024 kwam tot stilstand onder het ministerie van VROM. Er raakte niemand gewond en de passagiers konden de tram te voet verlaten. Vrijwel onmiddellijk werden de nodige omleidingen van kracht. De tramlijnen 2 en 6 reden hun bijna traditionele rondje rond het centrum en bereikten het Centraal Station startniveau in de Rijnstraat. Aan de andere kant reed lijn 6 vanaf Leidschendam niet verder dan het Stuyvesantplein. Tramlijn 2 werd grotendeels verbusd omdat de keermogelijkheid bij Station Laan van NOI wegens werkzaamheden buiten dienst was gesteld. Lijn RR4 werd vanaf Zoetermeer Oosterheem ingekort tot Laan van NOI waarbij er dankbaar gebruik werd gemaakt van het bestaande overloopwissel net voor dit station. Erg bijzonder was de inzet van een RandstadRail koppelstel (4020+4006) welke over één spoor enkele slagen maakte tussen de Brouwersgracht en Oost-inje. Rond 22:00 uur was de 4024 weer herspoord. De 4024 reed daarna op eigen kracht naar Zichtenburg.

Op zaterdagochtend 5 november ontspoorde op vrijwel dezelfde plek de 4002. Ook deze hersporing nam enige tijd in beslag. Rond 13:30 uur kon de 4002 op eigen kracht inrukken richting remise Zichtenburg.

Naar aanleiding van deze ontsporingen besloot de HTM het spoor langs perron A buiten dienst te stellen. Vanaf zondag 6 november werd het tramverkeer richting de tramtunnel afgewikkeld via perron B.

Naar aanleiding van deze ontsporingen pleitte de Haagse CDA-fractie voor het tijdelijk stopzetten van RandstadRail. Dit voorstel haalde het echter niet.

Een eerste onderzoek wees uit dat slijtage aan het spoor de mogelijke oorzaak van de ontsporingen is geweest.

## BUSNIEUWS NEDERLAND

### AMSTERDAM GVBA

Sternetbussen 225 en 252 werden blauw/wit; 232, 233, 251, 253 en 254 volgen, zodat 17 stuks (234-250) rood blijven. Van de serie 471-504 waren eind oktober de vorige maand genoemde 473, 476, 483 en 484 nog in dienst, terwijl 471, 472, 480, 489, 500 en 502 waren opgelegd. Afgevoerd werden 474, 475, 478, 481, 482, 486, 487, 490-495, 503 en 504. Volgens huidige planning komen er 29 nieuwe bussen, waarschijnlijk alle geleed. Uit Duitsland en Luxemburg zullen 15 gelede Van Hool en Mercedes lagevloerbussen worden gehuurd. (dat/en)

### CONNEXION

In verband met werkzaamheden aan de Lion's City T reeksen stelt MAN een Caetano Viabus als ruilwagen ter beschikking. Voor deze in 2004 gebouwde bus (37/41), die door MAN als demo werd gebruikt, had Connexion het nummer 8277 gereserveerd, doch hij rijdt nu als 3153. De 1968 is na herstel van de 8923 teruggekeerd naar Berkhof. Voor Randstadrailvervangend vervoer werden tot 29 oktober aan HTM verhuurd 4813, 4820, 4826, 4832 en 4965. Inhuurbussen zijn ook bij Milot 1097, 1098 (100), 1105 en 1116 (105) en bij Snelle Vliet 1104 (417), 1113 (421) en 1115 (422). Overgeheveld naar Tours werden 2714-2716, 2720, 2722, 2750 en 2778.

In het voor de overtuigde busliefhebber zeer lezenswaardige blad Autobuskroniek, 46<sup>e</sup> jaargang editie 06-2006, is een overzicht van het park – al dan niet dienstvaardig – per 1 september 2006 opgenomen. Daaruit begrijpen wij dat 2493, 2551 en 2857 zijn hersteld van brandschade, terwijl juist 2828 dit jaar na een brand uit het bestand is verdwenen. De 3683 is kennelijk toch niet verschenen; waarschijnlijk is ook dit een demobus. De kruimelbusjes 6388 en 6390 staan nog op de sterkte. Voor een specificatie zij verwezen naar de Autobuskroniek.

De aanwezige nummers – exclusief buurtbussen – zijn:

Trolleybussen: 101, 0172-0182, 0201-0231 (bekend uit onze Arnhem rubriek).

Diesel, Gas en Accu: 232-233, 327, 426, 428, 962, 973, 1002, 1031, 1032, 1038, 1039, 1046-1048, 1050, 1054, 1059, 1063-1066, 1097-1099, 1101-1105, 1107-1116, 1127-1133, 1135-1137, 1148-1151, 1200-1210, 1293-1309, 1375-1386, 1900-1903, 1968, 2115, 2118, 2121, 2124, 2125, 2130-2162, 2177, 2180-2182, 2227-2239, 2247-2305, 2307-2341, 2352-2485, 2487-2527, 2529, 2532, 2534-2542, 2544-2555, 2557-2599, 2602-2672, 2674-2708, 2710, 2712-2749, 2751-2777, 2779-2782, 2788-2817, 2819-2827, 2829-2955, 3152, 3153, 3361, 3500-3549, 3600-3683, 3950, 3954, 3980, 3995, 4090, 4091, 4096, 4100, 4102, 4104, 4106, 4110, 4180, 4281, 4316, 4317, 4319, 4321-4324, 4350, 4353, 4355, 4356, 4359, 4364, 4366, 4367, 4372, 4373, 4376, 4377, 4380, 4403, 4408, 4422, 4426, 4428, 4430, 4490, 4559-4560, 4635, 4673, 4714, 4717, 4737, 4758-4759, 4802-4832, 4851-4868, 4870, 4871, 4873-4882, 4956-4983, 4985-4990, 5100-5105, 5124, 5208, 5453, 5480, 5482, 5551-5553, 5559-5564, 5566, 5587-5596, 5601-5605, 5607, 5608, 5611, 5612-5698, 5705, 5711, 5721, 5723, 5730, 5737-5741, 5750-5753, 5758, 5778, 5787-5794, 6388, 6390, 6391, 6393-6416, 6782, 7140, 7142-7145, 7150-7152, 7154-7158, 7164-7167, 7174-7188, 7413-7417, 7705, 7741, 7797, 7800-7873, 8100-8196, 8198-8276, 8278-8976, 8970, 9000-9014, 9026-9033, 9041-9094, 9100-9181, 9373.

De overheveling naar CT van 2714-2716, 2720 en 2722 is in de lijst nog niet verwerkt. Inmiddels gingen ook 2779 en 2780 die kant uit. Dubbel aanwezig is 8970; de oudste hiervan is een cabriobus. (adv/wp)

### DEN BOSCH Taxi Maasdriel

De andere SB220 is de 35 ex Connexion 5444 (adv)

### DORDRECHT Arriva

Per 1 januari 2007 neemt Arriva het stadsvervoer over. Aanvankelijk zal van elders doorgeschoven materieel van recente bouwjaren worden ingezet. De Cito's 651-654 worden nog enige maanden bijgehuurd. (en)

### EINDHOVEN Phileas

Dagelijks doen niet meer dan 4 a 5 bussen dienst, vrijwel uitsluitend op lijn 401. Alle 1201-1210 rijden, maar steeds voor een paar dagen, waarna ze weer reparatie behoeven. De problemen met de accu's en het laadsysteem lijken onoplosbaar. (en)

### LIMBURG Veolia Transport

Per 10 december worden ingezet de bussen 3829-3867, Volvo B7L/7709 30+2, 100% lage vloer driedeursuitvoering voor stad Maastricht, 5058-5242 VDL Berkhof Ambassador200 40/40 voor de streek en 5801-5810 Volvo RLE/8707 LE 45 zit voor de sneldiensten (wp)

### NOORD-BRABANT Arriva, BBA

In de vroege ochtend van 25 oktober – de dag waarop de zaak voor het CBB zou komen – ging de Provincie Noord-Brabant akkoord met een voorstel van de betrokken vervoerders: BBA blijft West en Midden Brabant verzorgen, inclusief steden Breda en Tilburg (55/56/57) en Arriva ontfermt zich per 1 januari 2007 over Oost Brabant met stad Den Bosch (58/59). Connexion en Hermes laten de zaak aan zich voorbijgaan. De – al dan niet wilde – acties (zo noemt men stakingen) van het BBA personeel hebben de zaak stellig onder druk gezet. (anp)

**ROTTERDAM RET**

Hoewel per 1 januari het voltallige personeel overgaat naar RET NV is Randstadbus niet van de baan. Op 16 november komt de zaak in de Raadscommissie Verkeer en Vervoer en op 23 november bepaalt de Gemeenteraad zijn standpunt.

De afgevoerde 434 en 446 gingen naar ROMEO, waar de laatste de 484 verving. De buitendienststelling van de serie 600 verloopt anders dan door ons opgegeven, afhankelijk van de staat van de voertuigen. Per 31 december zullen wij een overzicht van op dat moment aanwezige bussen geven. (en/wp)

**UTRECHT GVU**

Eind oktober begon de aflevering van de dringend gewenste Van Hool 630-646. In juni reeds gingen 527 en 528 buiten dienst, in september gevolgd door 540. Gezien de gespannen materiële situatie overweegt men de aanschaf van tijdelijk – gebruikt – lagevloermaterieel. De 530 en 535 verleenden hun medewerking aan de opnamen van de James Bond film Casino Royale.

De Utrechtse burgerij verzet zich tegen privatisering, hoewel dit het einde van het bedrijf kan betekenen. B en W van Utrecht hebben inmiddels besloten de aandelen GVU voor 1 januari 2007 over te dragen aan Connexxion; hierdoor kan de concessie tot 2010 verlengd worden. Connexxion wil GVU als aparte unit voortzetten, en eventueel concessies in het bedrijf onderbrengen. (gvu/en).

**VELUWE BBA**

Vanaf 19 oktober zijn de gelede MAN CNG-bussen naar Ede geleverd; zij hebben 54 zitplaatsen en het aantal staanplaatsen zal rond de 60 liggen. Op 26 oktober kon het tankstation in gebruik genomen worden, zodat het testprogramma en het proefbedrijf Ede-Wageningen konden beginnen. (en)

**ZEELAND AMZ**

Zoals op Schouwen Connexxion een handje wordt geholpen door Van Oeveren zo staat de Auto Maatschappij Zeeland het bedrijf bij in de concessie Midden Zeeland (53). Daartoe beschikt de AMZ, die al sinds 1985 geen zelfstandige vergunninghouder meer is, op dit moment over de volgende lijndienstbussen: (en/adv)

326	B10MA	Den Oudsten	63	1996	1)
333,334	DOB	B91	45	1996	2)
354	MB200	Hainje	40	2001	3)
361	B10MA	Berkhof	70	2002	4)
362	B10MA	Berkhof	66	2001	5)
369,370	Volvo	B7RLE	39	2003	6)
373	B10MA	Hainje	66	2003	7)
375	B10MA	Berkhof	75	2003	8)
376	MB	0550	55	2003	9)
379	MB	0405N2	33	2005	10)
384	B10MA	Hainje	65	2005	11)

- 1) Ex GVU 555 (1991)
- 2) Ex Connexxion 5612, 5616 (1994)
- 3) Ex BBA 698 (1984)
- 4) Ex CFL
- 5) Ex CFL 57
- 6) Tunnelbussen met fietsvervoer
- 7) Ex GVBA 496 (1989)
- 8) Ex CFL 55 (1993)
- 9) Ex Maaskant 6 (1998)
- 10) Ex Duitsland (1996)
- 11) Ex Arriva 7661 (1989)

**ZEEUWS-VLAANDEREN Veolia**

Er worden 26 bussen aangeschaft met motoren die geschikt zijn voor biogas. De Provincie Zeeland verleent hierbij een zekere ondersteuning. (en)

**BUITENLANDS STADVERVOER****BELGIË.**

**Antwerpen.** Op 28.10.2006 werd PCC motorrijtuig 7001 aan de tramliefhebbers voorgesteld in zijn oorspronkelijke crème schildering. Deze tram glinstert als nieuw en enkel zijn immatriculatie verraadt zijn leeftijd. Maar de kenners zijn het er over eens: het is een juweeltje om te zien. De tram rijdt in de normale dienst, doorgaans op de lijnen 8 en 11.

**Brussel.** Van 8.11.2006 t/m 15.12.2006 worden bij de metro werkzaamheden uitgevoerd in het kader van de ontsluiting van de kleine ring in 2008. Tijdens deze periode wordt metrolijn 1B van ma t/m vr vanaf 22 uur in Beekkant gesplitst. In de stations West, Jacques Brel en Aumale rijdt de metro over enkel spoor.

**DUITSLAND oost.**

**Berlijn.** Het opheffingsgevaar voor lijn 68 (Uferbahn: Grünau – Alt Schmöckwitz) is voorlopig geweken. Vanaf 16.10.2006 werd de tram voor ongeveer een maand opgeheven en worden er rails vernieuwd. Tot 2011 lijkt de exploitatie gewaarborgd. De BVG waarschuwt dat dan een eventuele ophef weer aan de orde komt, tenzij het aantal passagiers fors toeneemt. In samenhang met

de spoorvernieuwing wordt ook de eindpuntlus Alt Schmöckwitz vernieuwd waarbij de sporen iets worden verschoven. Daarbij werd op 16.10.2006 de aansluiting met de museumremise blijvend verbroken. Het rijvaardige materieel werd voor deze datum verplaatst naar de remise Niederschönhausen. Het plan voor een nieuw tramtraject vanaf het S-Bahnstation Adlershof via de Rudower Chaussee naar Wissenschaftsstadt zal niet worden uitgevoerd.

Bij een metrosysteem dat méér dan 100 jaar bestaat zijn er natuurlijk stationsgebouwen die inmiddels op de monumentenlijst staan. Bij het opknappen daarvan dienen overeenkomstige maatregelen te worden genomen. Zoals recent bij het metrostation Olympia Stadion en het station Spittelmarkt dat zijn oorspronkelijke uitvoering uit 1908 terugkreeg. Zo werden de na de laatste oorlog dichtgemetselde vensters (15 driedelige vensteropeningen langs het Spreekanaal) weer open gemaakt met overdag daglicht en 's-avonds blauw kunstlicht. Het DDR tegelwerk werd vervangen door tegels in de historisch correcte kleur grijs / donkerblauw en op de oude reclamevlakken werden grote zwart/wit reproducties aangebracht met Berlijnse motieven.

In juni 2006 begon de aflevering van de smalprofiel metrotreinstellen type HK 06 (1005 – 1025). Deze levering loopt tot eind 2007. Na het constateren van gebreken aan de assen (de nieuwe stelen werden niet voor de personendienst vrijgegeven) werd half juli 2006 een afleverstop ingesteld. Met de al afgeleverde treinstellen worden wel proefritten zonder passagiers gereden. Op enkele kleine details wijken ze af van de vroeger geleverde prototypen 1001 – 1004. Het prototype metrotreinstel 2500/2501 (type F74.0, bouwjaar 1973) reed op 23.8.2006 voor het laatst. Het treinstel wordt gedemonteerd om te bekijken hoe vanaf 2008 de overige F74 stelen gereviseerd kunnen worden en wordt daarna gesloopt. Tussen 18.8.2006 en 21.12.2006 is het traject Gleisdreieck – Bülowstrasse (lijn U2) gesloten. De meer dan 100 jaar oude brug over de spoorlijn wordt vervangen.

**Berlijn-DB.** S-Bahn Berlin. In augustus 2006 werd het in 1927 bij WUMAG in Görlitz gebouwde motorrijtuig 275.625 overgebracht naar het Deutsche Museum in München. Het bijpassende aanhangrijtuig 275.626 blijft in Berlijn.

**Cottbus.** Met ingang van 4.10.2006 verwisselden de lijnen 1 en 2 hun zuidelijke eindpunten. Nieuw:

lijn 1: Schmellwitz Anger – Thiemstrasse

lijn 2: Ströbitz – Jessener Strasse.

**Erfurt.** In juli 2007 vertrokken de motorrijtuigen 500, 502, 503 en 504 per spoor naar Pyatigorsk.

**Gera.** Op 26.7.2006 werd de eerste NGT8G tram afgeleverd, motorrijtuig 201. Zoals bekend levert Alstom 6 van deze driedelige trams. Ze worden gebouwd in Salzgitter en hebben een elektrische installatie van Bombardier. Ze zijn bestemd lijn 1 (Untermhaus – Hauptbahnhof - Heinrichstrasse – Zwätzen). Deze lijn 1 werd op 3.11.2006 officieel geopend. Op deze en de daarop volgende dag was het vervoer gratis. De toestroom was zo groot dat een ingezet historisch tramstel zo zwaar beladen de helling bij het Hauptbahnhof niet aan kon en zonder aanhangwagen moest worden ingezet. Begin oktober 2006 werd een optie voor de levering van nog eens 6 trams omgezet in een bestelling, zodat eind 2007 de GVB (Geraer Verkehrsbetriebe GmbH) over 12 van deze 70% lagevloertrams beschikt.

**Gotha.** De uit Erfurt overgenomen trams worden door een Tsjechisch bedrijf gemoderniseerd. Begonnen werd met motorrijtuig 314 (ex Erfurt 541). Onderstaand een overzicht van de uit Erfurt overgenomen trams:

313 = ex Erfurt 545      316 = ex Erfurt 542

314 = ex Erfurt 541      317 = ex Erfurt 543

315 = ex Erfurt 533      318 = ex Erfurt 549

Zoals het er nu naar uitziet blijven vooralsnog 3 Duetwagens (ex Mannheim) in dienst : 318, 324, 396 en worden de 408, 443 en 592 binnenkort gesloopt.

**Halle.** Na een stremming van meer dan 14 maanden kwam op 30.8.2006 de tramlijn naar Bad Dürrenberg weer in dienst. In die tijd werd in Leuna een nieuwe brug over de spoorlijn gebouwd.

**Leipzig.** Op 21.7.2006 werd afscheid genomen van de laatste niet gemoderniseerde Tatra motor- en aanhangrijtuigen type T4D + B4D. Op lijn 11<sup>E</sup> werden twee driewagen stelen ingezet en op lijn 2 reden 5 tweewagen stelen. Eén van deze tramstellen droeg het traditionele afscheidsbord met de tekst: "21.07.2006 Letzter Einsatztag Typ 33A/65A". Enkele weken daarvoor was het verschijnsel zandtransport afgeschaft. Met zandsilowagen 5572 werd tot dan nog regelmatig remzand naar de eindpunten vervoerd waar dit in voorraadkisten werd opgeslagen waaruit de bestuurders konden navullen. Er kwam een eind aan dit vervoer door het met een defect terzijde stelen van de trekkende motorwagen 5072.

**Rostock.** De werkzaamheden op en rond de Schröderplatz met nieuwe sporen op de Doberaner Platz en een gewijzigde route tussen de Schröderplatz en de Lange Strasse kwamen gereed. Met een feest werd op 14.10.2006 het een en ander ingewijd en vanaf deze datum is het onderstaande lijnennet in exploitatie.

lijn 1: Lichtenhagen – Doberaner Platz – Lange Strasse – Steintor – Hafenallee

lijn 2: Kurt Schuhmacher Ring – Steintor – Lange Strasse – Südblick

lijn 3: Neuer Friedhof – Doberaner Platz – Hauptbahnhof – Dierkow

lijn 4: Lütten Klein – Doberaner Platz – Hauptbahnhof – Dierkow

lijn 5: Lichtenhagen – Doberaner Platz – Lange Strasse – Hauptbahnhof – Südblick

lijn 6: Neuer Friedhof – Doberaner Platz – Lange Strasse – Hauptbahnhof – Mensa

De lijnen 2, 4 (ma t/m vr) en 6 rijden dagelijks tot 20.00 uur, lijn 3 rijdt op ma t/m vr vanaf 20.00 uur en op za/zo de gehele dag. Op lijn 4 rijden in de spitsuren enkele diensten van/tot Lichtenhagen.

**Schwerin.** Begin juli 2006 werden in Kassel technische mankementen geconstateerd bij de motorrijtuigen type 8NGTW. Het ging om haarscheurtjes in de bevestigingsbouten die de wagenbak met de draaistellen verbindt. Omdat in Schwerin de motorrijtuigen 801 – 830 (type SN2001, bouwjaar 2001-2003) een gelijke bevestiging hebben, verzocht fabrikant Bombardier het trambedrijf een controle steekproef uit te voeren. Dit resulteerde in een uitgebreid onderzoek waarbij 12 van deze trams tijdelijk buiten dienst moesten worden gesteld. Na reparatie kwamen ze vanaf begin augustus 2006 weer in dienst.

**DUITSLAND west.**

**Bremen.** In augustus 2006 reed het Regio-Citadis motorrijtuig 757 uit Kassel in de regio. Ter gelegenheid van 125 jaar Hoyaer Eisenbahn (Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH) en 40 jaar museumspoorlijn Bruchhausen-Vilsen werd op 4 en 5.8.2006 geopend tussen Bruchhausen-Vilsen – Heiligenfelde en verder via de gereactiveerde spoorlijn naar Syke. Op 12, 13 en 20.8.2006 werden ritten gereden op de Bremen-Thedinghauser Eisenbahn tussen Bremen, Kirchhuchting en Weyhe. Tot slot werd op 25, 26, 27 en 29.8.2006 weer gereden tussen Bruchhausen-Vilsen en Syke. Het doel was de bevolking kennis te laten maken met modern tramvervoer op spoortrajecten.

**Düsseldorf.** Museummotorwagen 378 vertrok naar het Deutsch Museum in München. Op 16.9.2006 kwam op de luchthaven van Düsseldorf de Skytrain weer in dienst. Na een storing op 10.1.2006 werd het systeem stilgelegd. De afgelopen maanden werd de draagconstructie opgeknapt en gedeeltelijk vernieuwd. Ook werd het ontruimingsplan onder de loupe genomen. Voorheen hingen bij storingen de passagiers urenlang in de cabines in afwachting van hun redding. Nu is het eenvoudiger om de cabines op te drukken naar een volgend station voor een snellere redding.

**Essen.** Op 8.7.2006 werden in Kassel haarscheurtjes ontdekt in de bevestigingsbouten die de wagenbak van de motorrijtuigen type 8NGTW verbindt met de draaistellen. De motorrijtuigen serie 1501 – 1534 in Essen vertonen overeenkomst met deze trams en werden ook onderzocht. Resultaat: 16 van de 34 trams moesten buiten dienst worden gesteld. Vanaf eind augustus 2006 worden alle trams van nieuwe schroefverbindingen voorzien. Om de dienstuitvoering te redden werd een aantal buiten dienst staande M8 motorrijtuigen uit de serie 1000 weer gereactiveerd.

**Frankfurt am Main.** Men biedt 25 Pt-motorrijtuigen te koop aan.

**Karlsruhe.** De oudere GT8 en GT8-60C achtassers kunnen nog niet gemist worden. Het toenemende vervoer en het ontbreken van financiële middelen voor de aanschaf van nieuw materieel maken het noodzakelijk deze rijtuigen nog langer in dienst te houden. Hiertoe is het noodzakelijk om kaartautomaten te plaatsen en computer gestuurde apparatuur in te bouwen waardoor ze bij de betreffende halten op de informatieborden worden aangegeven. Aangepast werden de motorrijtuigen 208-215. Samen met de GT8-70C motorrijtuigen 124 en 125 beschikt men daarmee over 10 trams voor de 8 diensten op lijn 5. Niet aangepaste trams worden nog ingezet in het scholierenvervoer en extra diensten.

**Kassel.** In de periode 2006-2009 wordt bij het Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) de subsidie met € 10 miljoen vermindert. Dit bedrag was nog aanzienlijk hoger, maar een landelijke korting werd door de deelstaat Hessen met ruim € 14,4 miljoen gecompenseerd. Het NVV is met de deelstaat overeengekomen dat op een aantal minder drukke lijnen de dienstverlening zal worden vermindert zonder dat er lijnen worden opgeheven en dat de uitbreiding van het tramnet, zoals dat de laatste jaren was ingezet, zal worden voortgezet. Op de RegioTram lijnen 2, 3 en 4 worden minder ritten uitgevoerd. Op lijn RT3 rijden in de toekomst alleen trams tussen Kassel en Hofgeismar en vervalt het gedeelte Hofgeismar – Warburg. Ook op de Baunatal tramlijnen 2 en 5 vervallen een aantal diensten. Bij de regionale busdiensten vervalt 4% van het aantal ritten. Verder wordt bezuinigd op reizigersinformatie, schoonmaak en onderhoud en worden de komende drie jaar de tarieven met gemiddeld 5% verhoogd.

Zo gauw met de DB overeenstemming wordt bereikt, wordt het RegioTram net uitgebreid met de lijn Kassel – Schwalmstadt – Treysa. Hier gaat de RegioTram in een uurdienst de verouderde regio treinen vervangen.

De Fuldatalstrasse was jarenlang een ergernis voor tram (enkelspoor in het midden van de straat) en overig verkeer (basaltkeien als wegdek). Was... op 28.8.2006 kon lijn 6 naar Wolfsanger het nieuwe dubbelspoor in gebruik nemen in een opgeknapt straat.

Op 8.7.2006 werden haarscheurtjes geconstateerd in de bevestigingsbouten tussen de wagenbak en de motordraaistellen van de tussen 1999 en 2003 geleverde NGT motorrijtuigen serie 600. Alle 32 door Bombardier geleverde trams (601-622, 631-640) werden onderzocht waarbij 18 wagens buiten dienst moesten worden gesteld. Voor zover nodig werd de dienstregeling aangepast en werden alle beschikbare N8C trams ingezet. De reparatie valt onder de fabrieksgarantie.

**Keulen.** Door de aflevering van de K4500 motorrijtuigen konden inmiddels de eerste 10 motorrijtuigen type B, serie 2000, buiten dienst worden gesteld. Voor de 30 jaar oude Stadtbahn motorrijtuigen wordt een koper gezocht. Wie de aanleg van de noord/zuidlijn wil volgen gaat naar de website [www.nord-sued-stadtbahn.de](http://www.nord-sued-stadtbahn.de). Een aantal webcams volgt de vorderingen. Om bij evenementen en eenmalige vervoeren makkelijk over personeel te kunnen beschikken wil men onder studenten parttime trambestuurders werven. In een verkorte opleiding kunnen deze op een beperkt aantal lijnen worden ingezet.

**Mainz.** In Hechtsheim vinden werkzaamheden plaats aan de autosnelweg A60. Per 28.8.2006 werd daarom het traject Jägerhaus – Am Schinnergraben stilgelegd. Er werd een vervangende busdienst ingesteld. Tramlijn 52 wordt vanaf Jägerhaus omgeleid naar het eindpunt Bürgerhaus van de lijnen 50/51. Eind 2007 keert lijn 52 terug op zijn oude route.

**Mannheim-OEG.** Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft. Op 27.7.2006 vond de perspresentatie plaats van het nieuw afgeleverde Variobahn motorrijtuig 133. In totaal komen er 13 vijfdelige en 3 zevendelige rijtuigen die afgeleverd worden in de nieuwe RNV-kleuren.

**München.** Het na een ongeval bewaard gebleven prototype metrorijtuig 6092 (bouwjaar 1967) werd begin augustus 2006 overgebracht naar het nieuwe Verkehrszentrum van het Deutschen Museum, gevestigd op het oude Messe terrein. Het wagendeel 7092 werd destijds na het ongeval gesloopt. Het nieuwe museum werd op 21.10.2006 geopend. Zoals hierboven bericht kwam uit Berlijn het S-Bahn motorrijtuig 275.625 en uit Düsseldorf de museummotorwagen 378 (bouwjaar 1950). De 378 zal op een kort stukje spoor in het museum heen en weer rijden. Uit Neurenberg kwam werkwagen A80, het vroegere motorrijtuig 801 (MAN, 1926).

**Neurenberg.** De in 1976 door MAN gebouwde N8 motorrijtuigen 364, 366 en 367 vertrokken begin augustus 2006 naar Krakow. Werkmotorwagen A80 (ex 801, MAN, 1926) werd overgedragen aan het Deutschen Museum in München.

**Ulm.** Het gaat allemaal niet zo snel met de voorgenomen verlenging van lijn 1 naar Böfingen. In augustus 2006 werd de subsidieaanvraag ingediend en nu hoopt men na het afhandelen van de procedures medio 2007 met de aanleg te beginnen. Natuurlijk zijn er ook hier aanwonende met bezwaren maar over het algemeen wordt de verlenging positief beoordeeld. Er wordt zelfs al gedacht aan een tramlijn naar een scholencomplex in Kuhberg waar de bestaande buslijnen de top van hun capaciteit bereiken hebben.

**FRANKRIJK.**

**Marseille.** Op 26.9.2006 presenteerde Bombardier in haar fabriek in Wenen Floridsdorf de eerste Flexity Outlook tram bestemd voor Marseille. Het in scheepsdesign uitgevoerde vijfdelige tweerichting motorrijtuig met grote blauw getinte ramen en blauw in-

terieur heeft een lengte van 32½ meter, is 2,4 meter breed en weegt 42 ton. Er kunnen 42 zittende en 158 staande passagiers mee worden vervoerd. In de nacht van 1 op 2.10.2006 werd de tram voor testen overgebracht naar de centrale werkplaats van Wiener Linien, het Weense vervoerbedrijf. Eind november 2006 gaat het rijtuig naar Marseille. Tot mei 2007 levert Bombardier 26 van deze trams met een optie op een eventuele verlenging met twee rijtuigmodulen en de levering van nog eens 10-20 trams.

**Montpellier.** Agenda: 15.11.2006. Opening van lijn 2.

### **GROOT BRITANNIË.**

**Croydon.** Exploitatief werden de tramlijnen 1 en 2 aan elkaar gekoppeld (overgang in East Croydon). Lijn 1 rijdt de route Elmers End – Croydon – Elmers End en lijn 2 Beckenham Junction – Croydon – Beckenham Junction, waarbij een lus door het centrum wordt gereden. Lijn 3 rijdt in de spitsuren op de route New Addington – Wimbledon. Nog steeds is er sprake van een krappe materieelsituatie, Van de 24 aanwezige trams zijn er dagelijks 22 nodig.

**Londen.** Na een grondige opknapbeurt kwam op 1.9.2006 de Waterloo & City metrolijn weer in dienst. Exploitant is Metronet. Transport for London (TfL) exploiteert naast bus- en metrolijnen ook Croydon Tramlink. Vanaf eind 2007 worden in het voorstadsverkeer een aantal regionale spoorlijnen overgenomen. Hiervan wordt in een periode van vijf jaar het materieel vervangen waarvoor bij Bombardier 152 (+ 196 optie) "Electrostar" motorrijtuigen serie 376 werden besteld die tussen juli 2008 en mei 2009 worden geleverd. De treinen worden gebouwd in Engeland en voor het gesloten onderhoudscontract (7½ jaar + 22½ jaar optie) vestigt Bombardier een nieuwe werkplaats in East London (New Cross Gate).

### **ISRAËL.**

**Jeruzalem.** Bij de Alstom fabriek in het Franse Aytre is een begin gemaakt met de bouw van de eerste Citadis trams. Ruim op tijd. De opening van de eerste tramlijn lijkt te verschuiven naar januari 2009.

**Tel Aviv.** Hier komt de tram later in dienst dan in Jeruzalem. Er wordt gesproken over 2012-2013. Zoals eerder bericht is er sprake van 4 lijnen, waarbij de definitieve lijnummers nog niet vaststaan.

lijn 1, rode lijn:

Petah Tiqva – Tel Aviv – Bat – Yam

lijn 2, groene lijn:

Tel Aviv (Karlebag) – Holon/Rishon le Zion

lijn 3, gele lijn:

Bnei Braq – Ramat Hasharon – Raananq – Kfar Saba

met een aftakking naar Herzlyia

lijn 4, paarse lijn:

Tel Aviv (Allenby, centrum) – Kyriat Ono.

Hierbij nog de aantekening dat lijn 3 een lengte krijgt van 24 kilometer (eerder noemden wij 14 km.) en dat nog onderzoek wordt gedaan naar een lijn vanuit Tel Aviv in westelijke richting naar Herzlyia.

### **NOORWEGEN.**

**Oslo.** In augustus 2006 werd lagevloermotorrijtuig 172 als laatste van de serie 141-172 afgeleverd. Ooit had men er 30 besteld maar door de vele technische problemen en de vertraagde aflevering heeft Ansaldo/Breda er twee gratis bij gedaan.

### **OOSTENRIJK.**

**Stern & Hafferl – LLB.** Linzer Lokalbahn. In augustus 2006 verbleef motorrijtuig ET22.164 enkele dagen bij de Steiermärkischen Landesbahnen. Het werd o.a. ingezet in de personendienst op de lijn Peggau-Deutschfreistritz – Übelbach. Hier zoekt men naar iets nieuws in welk kader al eerder de ÖBB Talent 4024.002 op deze lijn reed.

**Graz.** De verlenging van lijn 5 in Puntigam komt eind november 2006 in dienst, de verlenging van lijn 4 tot Murpark in maart 2007 en de verlenging van lijn 6 naar Peterstal volgt begin 2008. Voor deze verlengingen is meer materieel nodig en dat is er niet. Om tot de komst van het bestelde nieuwe materieel dit gat te dichten overweegt men uit Duisburg de GT10NC-DU motorrijtuigen 1001-1003 te huren. Deze 33 meter lange tienassers (Duewag, 1986) kunnen dan ingezet worden op lijn 4.

In het verleden hebben wij meer dan eens bericht over de plannen voor een S-Bahnnet al dan niet met een koppeling aan het tramnet (meersysteem exploitatie). Door het Land Steiermark en de ÖBB is een stappenplan gepubliceerd dat in grote lijnen neerkomt op het versterken van de bestaande treindienst met o.a. hogere frequenties. Dit over bestaande infrastructuur. Hier en daar moet in en om Graz nog een baanvak worden geëlektrificeerd en is een tweede spoor tot Spielfeld-Straß gewenst. Het woord tram komt niet meer voor.

**Wenen.** Eind juli 2006 vertrokken de motorrijtuigen 4642 en 4647 en aanhangrijtuig 1237 naar Krakow. De motorrijtuigen 4421 en 4425 werden aan Sarajevo verkocht. De remise aan de Hütteldorfer Strasse (Breitensee) werd eind oktober 2006 gesloten. Het hier gestationeerde materieel voor de lijnen J en 49 werd ondergebracht in de remises Ottakring en Rudolfsheim. De verlenging van metrolijn 1 kwam op 2.9.2006 in dienst. Maximaal worden op deze lijn 24 metrotreinen ingezet; frequentie ochtendspits: 2½ minuut. Daaronder ongeveer 10 stellen van de nieuwe serie V/v.

### **SPANJE.**

**Alicante.** Hier werd het eerste meersysteem motorrijtuig afgeleverd waarmee sinds 8.6.2006 proefritten worden gereden. De door Alstom geleverde tram kan 100 km/u rijden en wordt vanaf 2007 ingezet op de lijn naar Denia. De gemeente nam het besluit tot de aanleg van lijn 2 naar de universiteit.

**Malaga.** In aansluiting op het bericht in het vorige nummer, laat een lezer ons weten, dat de werkzaamheden op 7.6.2006 van start gingen bij het toekomstige eindpunt Martin Carpena van lijn 2.

**Palma de Mallorca.** Onder het Jacinta Verdaguer werd op 18.9.2006 het eerste ondergrondse station op dit eiland geopend. Dit zal tijdelijk fungeren als hoofdstation van de beide uit Palma vertrekkende spoorlijnen, totdat het 700 meter verderop gelegen station onder de Placa de Espanya gereed is. In dit laatste station wordt rekening gehouden met de komst van de eerste

metrolijn die naar het universiteitsgebied gaat lopen. Zie ook HOV/RN 572. Ook krijgen de over het gehele eiland uitwaaiende buslijnen hier een halte. De lezer die ons dit bericht toezond belooft ons van de verdere ontwikkeling op de hoogte te houden.

**Santa Cruz de Tenerife.** Alle 20 Citadis trams werden afgeleverd. De opening van de tramlijn is op 30.3.2007.

**Valencia.** Als proef werd het metrotreinset 3601+6651+ 6601 (motorrijtuig + tussenrijtuig + stuurstandrijtuig) in eigen werkplaats gemoderniseerd. Het is de bedoeling om de gehele serie 3601-3610 + 6651-6660 + 6601-6610 onder handen te nemen. De gelede metro motorrijtuigen serie 3900 werden verlengd met nieuwe tussenrijtuigen met de nummers 6951-6968.

## **TURKIJE.**

**Bursa.** Er wordt gewerkt aan een verlenging van de tramlijn in oostelijke richting.

**Istanboel.** Op 29.6.2006 werd de ondergrondse kabelspoorlijn Kabatas – Taksim in dienst gesteld. De 600 meter lange lijn met twee rijtuigen verbindt de tram met het metrostation Taksim.

## **VENEZUELA.**

**Maracaibo.** Na testritten in Wegberg-Wildenrath en een overtocht per schip arriveerde op 28.7.2006 het eerste driedelige metrotreinset. Het werd de dagen daarna bij het toekomstige eindpunt Libertador opgesteld om pers en publiek de gelegenheid te geven kennis te maken met het nieuwe vervoermiddel. Op 19.11.2006 (een nationale feestdag) begint een proef- en testbedrijf op een gedeelte van lijn 1. Naar verwachting komt lijn 1 eind 2007 in dienst op het 6,3 kilometer lange traject Altos de la Vanega – Libertador. Dit bovengrondse traject wordt aansluitend ondergronds met 3,1 kilometer verlengd van Libertador tot 5 de Julio. Dit gedeelte moet eind 2010 in dienst komen. Voor deze eerste fase levert Siemens 7 driedelige metrotreinstellen van het type M1. Deze zijn ruim 58 meter lang en bieden plaats aan 601 passagiers. In vaktijdschriften worden vergelijkingen gemaakt met het aan Praag geleverde materieel. Er zijn echter grote verschillen. In Praag gaat het om vijfdelige treinstellen voor stroomrail, hier om driedelige stellen met stroomafnemers voor bovenleiding. Ook is de constructie van de wagenbak steviger vanwege de op het dak geplaatste airco apparatuur.

En zo gaat na meer dan dertig jaar plannen eindelijk volgend jaar de metro rijden. De gehele voorgeschiedenis zullen wij u besparen, behalve dat lange tijd sprake was van een sneltramnet waarvoor Siemens motorrijtuigen van het niet meer in productie zijnde Duitse Stadtbahn type B80 zou leveren. Gaande de tijd groeide de plannen uit tot een "zwaar" metronet van 4 lijnen. Na 2010 wordt begonnen met de aanleg van lijn 2. Deze begint in het centrum bij het eindpunt 5 de Julio van lijn 1 en krijgt tot Curva de Molina een lengte van 8½ kilometer, waarvan de eerste 2,27 kilometer ondergronds. Deze lijn moet in 2018 in dienst komen en tegen die tijd heeft Siemens dan 35 metrotreinstellen geleverd. Het heeft weinig zin om nu al over de lijnen 3 (18 km.) en 4 (17 km.) te berichten. Dat is verre toekomst.

## **ZWEDEN.**

**Göteborg.** Met nog al wat (kleine) kinderziekten werden vanaf half juli 2006 de nieuwe Sirio trams in dienst gesteld. Met het begin van de zomerdienst (18.6.2006) werd in verband met spoorwerken het lijnennet aangepast waarbij enkele lijnen werden gewijzigd/opgeheven. Na een maand keerden de trams weer terug op hun oude routen. Na kleine wijzigingen is sinds 20.8.2006 het onderstaande lijnennet in exploitatie:

<u>lijn:</u>	<u>route:</u>
1	Östra Sjukhuset – Tynnered via Järntorget – Linneplatsen
2	Högsbotorp – Krokslätt
3	Kålltorp – Marklandsgatan
4	Angered – Mölndal
5	Länsmansgården – Torp
6	Länsmansgården – Kortedala
7	Bergsjön – Tynnered
8	Angered – Frölunda
9	Angered – Kungsten
10	Guldheden – Biskopsgården
11	Bergsjön – Saltholmen
13	Marklandsgatan – Linneplatsen via Skånegatan – Domkyrkan – Annedal

**Norrköping.** Het trambedrijf dat tot nu toe met tweedehands Duits materieel de zaak gaande wist te houden ontving op 3.8.2006 voor het eerst sinds ongeveer 40 jaar nieuw materieel: lagevloermotorrijtuig 25. In totaal levert Bombardier 5 van deze Flexity Classic trams (25-29) die veel overeenkomst vertonen met het aan Frankfurt am Main geleverde materieel. Op 11.9.2006 kwam het eerste gedeelte van de nieuwe tramlijn naar Ringdansen in dienst net een tijdelijke keerlus in Ljura. Op deze dag werd de nieuwe lagevloertram voor het eerst ingezet.

## **ZWITSERLAND.**

**Bern-RBS.** Regionalverkehr Bern-Solothurn. Men heeft offerten gevraagd voor de levering van 6 (+ 5 optie) lagevloertreinstellen met een lengte van 60 meter. Dit materieel is o.a. nodig om tussen Bern en Solothurn vanaf eind 2009 de kwartierdienst uit te breiden van 6 tot 20 uur. Hiervoor moet tussen Jegenstorf en Solothurn ook het spoor worden verdubbeld.

**Lausanne.** De afgelopen vier jaar is het vervoer op lijn M1 tussen Flon en Renens met ± 20% toegenomen. De TL zou graag 4 tot 5 nieuwe motorrijtuigen willen aanschaffen maar stuit op bezwaren van het meebetalende kanton Waadt. Die vindt de prijs per rijtuig te hoog en denkt goedkoper uit te zijn als later een grotere serie wordt besteld.

**Trogen.** Appenzeller Bahnen. Eind 2004 leverde Stadler twee driedelige lagevloermotorrijtuigen 31 en 32 aan de toen nog Trogenerbahn. Er werden drie van deze rijtuigen nabesteld die in 2008 geleverd worden.

**Zürich.** Met inachtneming van de regels van monumentenzorg wordt de remise Oerlikon uitgebreid met vier opstelsporen. Deze zijn nodig voor de eerste fase van de Glattalbahn waarvoor hier 7 Cobra motorrijtuigen moeten worden gestald. Door de instroom van de nieuwe Cobra trams nadert het einde voor het "Karpfen" en "Mirage" materieel. Deze laatste trams zullen tussen nu en 2012 afgevoerd worden, de "Karpfen" iets eerder. Een nog onbekend aantal van deze vierassers en gelede trams wordt

geschonken aan het trambedrijf van Vinnitsa (Oekraïne). De Zwitserse overheid betaalt de transportkosten. De Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) heeft een onderzoek gepubliceerd over de ontwikkeling van het lijnennet tot 2025. Voor verschillende stadsuitbreiding locaties is de aanleg van nieuwe tramlijnen noodzakelijk. Als de voorgestelde plannen doorgaan ontstaat in vier fasen een (gewijzigd) lijnennet van 23 lijnen waaronder de Forchbahn en de toekomstige tramlijn naar het vliegveld, de GlattalBahn, die genoemd wordt als lijn 12: Bahnhof Stettbach – Wallisellen – Auzeig – Glattbrugg – Flughafen. Nog vóór de opening van het eerste gedeelte van deze GlattalBahn, werd in september 2006 begonnen met de aanleg van de tweede fase tot Flughafen.

## SPORWEGEN BUITENLAND

### CHINA

Alstom heeft samen met zijn Chinese partner Datong Electric Locomotives een order binnengehaald voor de levering van 500 "Prima 6000"-elektrische locomotieven voor de goederendienst. De eerste 100 exemplaren worden in het Franse Belfort gebouwd; de overige 400 in China zelf. De 9600kW zes-assige locomotieven zullen in staat zijn een 8000-tons goederentrein te trekken met een snelheid van 120 km/h.

### DUITSLAND

#### **Politiek en bedrijf**

##### Beursgang

De kogel lijkt eindelijk door de kerk te zijn, DB gaat naar de beurs. Dit principe-besluit werd op 8 november eindelijk genomen door vertegenwoordigers van de coalitiepartijen SPD en CDU/CSU. De beursgang geldt alleen voor de commerciële DB-onderdelen. De juridische eigendom van de infrastructuur wordt ondergebracht in een aparte onderneming die in handen komt van de Duitse staat. DB krijgt wel het economische eigendom, waardoor zij het spoorwegnet mag exploiteren. Daar staat tegenover dat DB een onderhoudsplicht krijgt. Voor zowel minister Tiefensee als *Bahnchef* Hartmut Mehdorn zal dit aanvoelen als een kleine nederlaag, doch zij hielden zich manmoedig. De belangrijkste reden voor de koerswijziging is het bezwaar van de monopolie-commissie tegen het geïntegreerde model, waarbij DB met infrastructuur naar de beurs wordt gebracht. De commissie vreest dat DB de infrastructuur dan kan (en zal) gebruiken om concurrenten de pas af te snijden. Dit risico bestaat weliswaar ook bij een exploitatierecht voor DB, doch hier heeft de overheid ten minste nog een de stok achter de deur. Gezien eerdere ervaringen met de handelwijze van DB Netz lijkt dit niet overbodig.

De nu genomen beslissing moet in de komende maanden verder worden uitgewerkt tot een wetsontwerp. Daarbij zullen ook diverse details nader geregeld moeten worden, zoals bijvoorbeeld de vraag of de stationsgebouwen wel of niet tot de infrastructuur behoren. Tevens zullen de taken en bevoegdheden van diverse instanties opnieuw tegen het licht gehouden worden om te bezien of, en zo ja, in hoeverre veranderingen nodig zijn. Het *Bundesnetzagentur* krijgt in elk geval meer bevoegdheden, zodat het kan toezien op een faire concurrentie en een vrije toegang tot het spoorwegnet. Financieel moet DB een forse veer laten, want de schulden die op de spoorweginfrastructuur rusten zullen bij DB blijven. Het gaat daarbij om een bedrag van € 12 tot 15 miljard. De planning gaat er van uit dat het wetsontwerp voor de privatisering van DB in de zomer van 2007 in het parlement wordt gebracht. De eerste DB-aandelen zullen in 2009 op de beurs verhandeld worden.

##### Toekomststrategie DB

Nog voor het besluit over de beursgang genomen was maakte DB haar toekomstplannen bekend. Doel van de nieuwe strategie is vooral internationale groei te bereiken zodat DB volgens Mehdorn "Europees kampioen op de vervoermarkt" wordt. Hiertoe wordt een bedrag van € 12,5 miljard uitgetrokken. Met dit geld wil men minstens één nationale spoorwegmaatschappij uit oost-Europa overnemen, alsmede stadsvervoerbedrijven in steden als Praag, Stockholm of Lyon. Vooruitlopend op de opening van de interne spoorwegmarkt in de EU wil men voor € 900 miljoen 30 internationaal inzetbare ICE-treinstellen aanschaffen. Op het gebied van goederenvervoer wil DB diverse buitenlandse vervoerders overnemen, zowel in het weg- als het railvervoer. Samen met de Russische spoorwegen zal worden geïnvesteerd in de Transsiberische spoorweg om zo meer railvervoer van en naar China te genereren. Last but not least wordt ook geld gestoken in de havenfaciliteiten aan de Noord- en Oostzee. De ambitieuze plannen zullen toekomstige investeerders mogelijk als muziek in de oren klinken.

##### Salarissen DB-top

De salarissen van de topmensen van DB AG zijn de afgelopen zes jaar met maar liefst 400 procent gestegen. Dat verklaarde althans politieke partij *Die Linke*. Volgens deze linkse partij moet de bondsregering hier paal en perk aan stellen. DB reageerde snel en ontkennend, en wees erop dat de gebruikte rekenmethode (gebaseerd op de jaarverslagen uit de periode 1999 – 2005) onjuist was. Tevens gaf men aan dat de lonen van de DB-top onder het internationale gemiddelde liggen; openbaarheid in de vorm van concrete gegevens gaf DB echter niet.

##### Sloop materieel

De regering heeft van DB opheldering gevraagd en gekregen over de sloop van inzetbaar materieel (zie pag. 354). DB heeft aangegeven dat het materieel gesloopt wordt om reserve-onderdelen te winnen. DB probeert weliswaar oud reizigersmaterieel te verkopen, doch de meeste geïnteresseerde partijen willen niet meer dan de schrootprijs betalen. Of met deze verklaring de kous af is moet nog blijken.

##### Concurrentie tussen bus en trein?

De door DB aangekondigde tariefstijgingen waren voor de liberale FDP reden om voor te stellen het verbod op concurrentie in het lange-afstandsverkeer tussen bus en trein op te heffen. De gedachte van de FDP is dat DB door de concurrentie gedwongen wordt om een betere prijs/kwaliteit-verhouding te leveren. De vraag is natuurlijk wel of dit uiteindelijk de kwaliteit en het

aanbod van spoorvervoer ten goede zal komen; een blik over bijvoorbeeld de Slowaakse grens leert dat dit niet per sé het geval hoeft te zijn.

### Infraheffing

De structuur en de hoogte van de gebruiksvergoeding voor spoorweginfrastructuur worden sinds 1996 bepaald door DB-dochter DB Netz. Al even lang worden diverse processen tegen DB gevoerd over de vraag of de wijze van vaststelling van de gebruiksvergoeding wel op een onpartijdige manier plaats vindt. Door de frequente wijziging van de berekeningswijze is het systeem bovendien erg ondoorzichtig. De rechtbank van Frankfurt heeft nu uitspraak gedaan over het in 1998 gebruikte berekeningsmodel, dat kortingen voor grootgebruikers hanteerde. De rechtbank oordeelde dat DB Netz ervoor gezorgd had dat alleen DB in aanmerking kon komen voor deze korting, waardoor andere vervoerders werden benadeeld. DB is nu veroordeeld tot terugbetaling van de teveel betaalde gebruiksvergoedingen aan de diverse private vervoerders. Voor de deelstaat Hessen, waar de uitspraak betrekking op heeft, gaat het om een bedrag van €400.000,-.

Het huidige *Trassenpreissystem* (TPS) kan evenmin op goedkeuring rekenen. In dit sinds december 2004 toegepaste systeem wordt een toeslag van 10% geheven op treinpaden die niet in een jaarplan zijn aangevraagd en die hoogstens 30 maal per jaar worden gebruikt. Dit treft vooral de private goederenvervoerders die doorgaans wat flexibeler kunnen reageren op veranderingen in de vraag naar goederenvervoer per trein. De Keulse rechtbank heeft op 20 oktober bepaald dat ook deze bepaling onwettig is en moet worden ingetrokken. De vervoerders die betaling van de toeslag hadden geweigerd werden in het gelijk gesteld, wat heb enkele miljoenen euro scheelt. DB Netz had al voor de uitspraak van de rechtbank gemeld de toeslag per 10 december aanstaande af te schaffen.

Een positief bericht is dat treinpaden nu ook via het internet geboekt kunnen worden. Het systeem kan vanaf de jaardienstregeling 2008 worden gebruikt. De vervoerders die het systeem willen gebruiken krijgen een gratis training aangeboden.

### Aanbiedingen

DB heeft een tweetal speciale aanbiedingen gelanceerd. Tussen 4 november en 9 december geldt het *Herbst-Spezial Ticket* waarmee voor € 29,- binnen Duitsland kan worden gereisd. Reizen van Duitsland naar een buurland kosten € 39,-. Per dag zijn 25.000 tickets beschikbaar; zij kunnen ook via internet ([www.bahn.de](http://www.bahn.de)) worden gekocht zolang de voorraad strekt.

DB lanceerde vanaf 1 november ook het ticket *Hamburg-Berlin-Spezial*. Voor € 29,- kan men een enkele reis boeken mits dat 3 dagen voor vertrek gebeurd is. De kaartjes zijn bruikbaar in IC en EC en gelden tot en met 31 maart 2007. DB reageert hiermee op de plannen van Veolia om een aantal treinen Westerland (Sylt) – Hamburg door te trekken naar Berlijn.

### **Transrapid**

#### Nasleep ongeval

Het wrak van de op 22 september verongelukte magneetzweeftrein Transrapid bleef nog tot begin november op de baan staan (zie pag. 354). Daarna werden de restanten met behulp van grote kranen verwijderd. De deelstaat Beieren en DB lijken echter onverminderd vertrouwen te houden in een zweeftrein-verbinding tussen München Hauptbahnhof en het vliegveld. Wel zijn de partijen het erover eens dat het veiligheidsconcept van het systeem Transrapid nog eens tegen het licht moet worden gehouden. Dat lijkt wel noodzakelijk te zijn, want uit eerste onderzoeken naar het ongeval kwam aan het licht dat de afgelopen jaren meerdere kleine incidenten op de testbaan hebben plaatsgevonden. Dit betrof zowel gevallen van onvoldoende controle op de veiligheid en fouten in de informatie-verwerking als het tijdens de rit losraken van onderdelen van trein en baan. De deelstaat Niedersachsen wil nu de onderste steen boven halen.

### **Regionaal reizigersvervoer**

#### Schleswig Holstein

De deelstaat Schleswig Holstein heeft twee aanbiedingen gekregen voor de exploitatie van stoptreinen rondom Lübeck, namelijk van DB Regio en Veolia. De beslissing wie dit 370 kilometer lange netwerk gaat exploiteren wordt voor het eind van dit jaar genomen. Vanaf december 2009 gaat het nieuwe contract in.

#### Mecklenburg-Vorpommern

De plannen om de spoorverbinding tussen Rehna en Schönberg te herbouwen lijken de ijskast in te gaan. In 2002 werden de plannen met veel bombarie aangekondigd, doch dit lijkt verkiezingsretoriek te zijn geweest. De met de nieuwe dienstregeling te starten verbetering van de treindienst Lübeck – Berlin maakt dat het aantal potentiële reizigers te laag is om de lijn te herleggen. De onderbreking van de spoorlijn Schwerin – Lübeck was een gevolg van het IJzeren Gordijn.

#### Sachsen-Anhalt

De 12 kilometer lange spoorlijn Bitterfeld – Zörbig is op 25 oktober opnieuw in bedrijf genomen. De lijn had twee jaar stilgelegen ten behoeve van een volledige vernieuwing die € 1,3 miljoen kostte. De lijn wordt zowel voor goederen- als reizigersvervoer gebruikt.

#### Brandenburg

De door de Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) per 10 december 2006 te starten treindienst tussen Berlin-Lichtenberg en het Poolse Kostrzyn zal mogelijk moeten worden ingekort tot het grensstation Küstrin-Kietz. Reden hiervoor is dat de NEB geen toelating tot het Poolse net heeft; de Talenten van de NEB beschikken overigens wel over de vereiste uitrusting en certificaten. Het lijkt erop alsof de Polen de Duitsers een hak willen zetten, omdat deze laatste kennelijk weigeren Pools materieel in Duitsland toe te laten.

De OstDeutsche Eisenbahn (ODEG) zet in de weekeinden tijdelijk FLIRT-treinstellen in op haar diensten tussen Berlin en Eberswalde. Reden hiervoor is dat de treinstellen, die eigendom zijn van zusterbedrijf cantus, moeten worden ingereden. Het is een kortstondige flirt, want de bijzondere inzet eindigt op 3 december.

### Sachsen

- DB Regio is in Dresden-Altstadt begonnen met de bouw van een nieuwe werkplaats met wasinstallatie. In de werkplaats zullen 55 treinstellen series 612 en 642, alsmede 46 e-locs en 147 wagens worden onderhouden. De werkplaats moet medio 2007 gereed zijn en kost € 16 miljoen.
- Op 2 en 3 december zullen er weer treinen rijden op de Heidebahn Bad Schmiedeberg – Eilenburg. Dagelijks worden 3 treinparen worden doorgetrokken naar Leipzig ten behoeve van de kerstmarkt aldaar. In 2002 reden hier de laatste reizigers-treinen.

### Thüringen

- De Oberweißbacher Bergbahn wordt tussen 6 en 24 november stilgelegd wegens onderhoudswerkzaamheden. De aansluitende met 600 Volt gelijkstroom geëlektrificeerde hoogvlaktelijn Lichtenhain – Cursdorf houdt nog een week langer rust. Gedurende die tijd wordt het unieke goederenplatform (waarmee goederenwagens de berg op en af worden gelaten) gerenoveerd.

### Niedersachsen

- De treindienst op de 115 kilometer lange *Untereifelbahn* Hamburg – Cuxhafen zal vanaf december 2007 worden verzorgd door de metronom Eisenbahngesellschaft. Metronom was de enige aanbieder bij deze aanbesteding, daar DB niet bereid was gebruik te maken van materieel uit de pool van de deelstaat. Voor de exploitatie komen 36 dubbeldekswagens en 11 diesellocomotieven TRAXX P160DE van Bombardier beschikbaar. Het contract loopt tot en met december 2015.
- Samen met de deelstaat Bremen zullen de thans door metronom gereden sneltreindiensten van Hamburg naar Bremen en Uelzen per december 2010 opnieuw worden aanbesteed. In de aanbesteding worden ook de nu door DB Regio gereden stop-treindiensten Bremen – Rotenburg/Wumme en de stoptreinen tussen Tostedt, Hamburg en Lüneburg opgenomen. Tussen Bremen en Hamburg komt een nieuwe snelle stoptreindienst die alleen op de drukste stations halteert.

### Bremen

- De deelstaat Bremen heeft met Niedersachsen afspraken gemaakt over de opbouw van een S-Bahnnet rondom Bremen. Het netwerk bestaat uit de verbindingen Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistingen, Bremen-Farge – Bremen Hbf – Verden, Bremen Hbf – Oldenburg (te verlengen naar Bad Zwischenahn) en Bremen Hbf – Nordenham. De *Regio-S-Bahn* moet in december 2010 van start gaan met 3 lijnen, de verbinding Bremen-Farge – Verden volgt een jaar later. De exploitatie van het netwerk wordt openbaar aanbesteed. De nieuwe vervoerder zal verplicht worden om nieuwe elektrische treinstellen voor het net aan te schaffen; de deelstaten zorgen voor de verhoging van alle perrons (76 centimeter), capaciteits- en snelheidsverhoging op de betrokken spoorlijnen en modernisering van stations.
- Vooruitlopend op de ingebruikname van de *Regio-S-Bahn* zal het baanvak tussen Bremen-Farge en Bremen-Vegesack per december 2007 weer voor reizigersvervoer in gebruik worden genomen. Ten behoeve van de uitvoering van deze treindienst wordt een aanbesteding gehouden. De modernisering van de lijn is inmiddels opgestart (zie pag. 355).

### Nordrhein-Westfalen

- Voor de exploitatie van het *Hellweg-Netz* rondom Bielefeld en Hamm heeft Keolis een serie van 25 FLIRT-treinstellen besteld bij Stadler Pankow. De vierdelige treinstellen krijgen 201 zitplaatsen 2<sup>e</sup> klasse en 16 1<sup>e</sup> klasse; voorts zijn er 184 staanplaatsen te verdelen. Het materieel wordt eigendom van Angel Trains dat de stellen aan Keolis-dochter Eurobahn zal leasen. De gehele serie moet in december 2008 beschikbaar zijn.
- DB Regio heeft een aanbesteding gehouden voor catering op de treindiensten op de zogeheten *Haard-Achse* (Münster – Essen – Mönchen-Gladbach). De cateraar moet naast de verkoop van natjes en droogjes zorgen voor extra dienstverlening en kaartverkoop aan de reizigers, en wel tussen 5.00 en 20.00 uur. Kom daar maar eens om op de IJssel-Brabant-route...

### Baden-Württemberg

- De SWEG-lijn Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt dreigt te worden stilgelegd na ingebruikname van de geplande S-Bahn Heidelberg – Sinsheim / Aglasterhausen. Hiertoe wil men de lijn Meckesheim – Neckarbischofsheim – Aglasterhausen elektrificeren; het resterende dieseiland zou onvoldoende rendabel zijn. Een poging om de belangstelling voor de bedreigde verbinding te stimuleren door middel van stoomritten leed op 22 oktober schipbreuk door een defect aan loc 58-331.
- De deelstaat heeft de aanbesteding van de treindienst Radolfzell – Stockach (Seehäsele) gepubliceerd. De nieuwe vervoerder moet de exploitatie uiterlijk per december 2008 overnemen van de Hohenzollerische Landesbahn (HzL). De HzL neemt de dienst op haar beurt op 10 december aanstaande over van SBB Deutschland, dat de concessie kwijtraakte nadat de drie voor deze verbinding beschikbare GTW<sup>2</sup>/<sub>6</sub>-treinstellen ernstig defect raakten. Ironisch genoeg zijn deze treinstellen sinds kort weer op de lijn gesignaleerd.

### Bayern

- De reizigers op de spoorlijn Freilassing – Berchtesgaden, die sinds juni dit jaar met ÖBB-treinstellen type *Talent* wordt bediend, krijgen vanaf december 2010 opnieuw nieuw materieel voorgeschoteld. De aanbesteding van deze treindienst werd namelijk gewonnen door de combinatie van de Salzburger Lokalbahn en Arriva-dochter Regentalbahn. Voor deze treindienst worden 5 FLIRT-treinstellen aangeschaft.

### **Goederenvervoer**

- Het *Bundesnetzagentur* heeft de algemene voorwaarden die de Hamburger Hafenbahn aan het gebruik van haar infrastructuur verbindt afgekeurd. Alle vervoerders die treinen over het havennet willen laten rijden zijn verplicht gebruik te maken van het informatiesysteem *Habis Classic*, vergelijkbaar met het Nederlandse VPT. Railion, dat in opdracht van de Hafenbahn de exploitatie van het havennet verzorgt, heeft vrij inzicht in alle gegevens. Hierdoor zou Railion informatie over bedrijfsprocessen van andere vervoerders kunnen verkrijgen, hetgeen het *Bundesnetzagentur* concurrentievervalsend vindt. In 2007 moet het informatiesysteem zodanig zijn ingericht dat Railion geen gegevens van concurrenten meer kan raadplegen.

- De revisie van Nohab-loc My 1147 van Eichholz is zo goed als afgerond. De loc heeft een nieuwe, klassiek aandoende donkerblauwe beschildering met witte sierstrepen gekregen. In december is een speciale rit met deze loc gepland.
- Rail4Chem heeft de eerste voor het verkeer met Frankrijk geschikt gemaakte e-loc in gebruik genomen, de 185-555. De loc is toegelaten op het netwerk in het oosten van Frankrijk. De uit Nederland afkomstige trein wordt nu niet langer in Lauterbourg aan de SNCF overgedragen, maar door Rail4Chem zelf verder vervoerd.
- Rail4Chem heeft met het samenwerkingsverband van 15 nationale spoorwegvakbonden ALE afspraken gemaakt over grensoverschrijdende personeelsinzet. Hierdoor is het mogelijk grensoverschrijdende treinen zonder personeelwisseling te laten rijden.
- Een machinist van de Nordbayerische Eisenbahn (NbE) bleek op 11 oktober jongstleden in halfdronken toestand een goederentrein van Mainz naar Passau te rijden. De rijstijl van de machinist was door het aantal automatische remingrepen dermate opvallend dat een treindienstleider de politie er op af stuurde. De machinist werd –terecht– op staande voet ontslagen.
- In de nacht van 1 november botste de 203-004 van DIE-LEI bij Obervellmar (omgeving Kassel) frontaal op een ketelwagentrein getrokken door Railion 155-190. Drie mensen raakten gewond en de e-loc moet als verloren worden beschouwd. De oorzaak is nog niet opgehelderd; het treinverkeer lag door het ongeval 24 uur stil.
- Railion start op 5 december een spoorverbinding tussen Sassnitz-Mukran en het russische Baltijsk (bij Kaliningrad). Per afvaart kunnen 90 spoorwagens of 108 opleggers mee. De verbinding vaart drie maal per week per richting.

## Materieel

### Baureihe 189

DB heeft een combinatie van Siemens en Alstom opdracht gegeven 26 locs serie 189 te voorzien van zowel ETCS als Nederlandse ATB. Met deze locs kan een loc- en personeelwissel aan de grens achterwege blijven. De aanpassingen aan de eerste twee locs starten begin volgend jaar, na afronding van de toelatingsritten in Nederland. Gedurende de zomer zullen de locs uitgebreid worden getest op de Betuweroute. De herfst van 2007 wordt benut om eventuele software-aanpassingen door te voeren; aansluitend worden de resterende 24 locs aangepast.

### U-Boot

Medio oktober werd in Weimar het 30-jarige bestaan van de locserie 219/229 (U-Boot) gevierd. Zes locs kwamen in Weimar samen, daaronder de 119 158 van het DB-museum. Vanaf 1976 waren in totaal 200 van deze in Roemenië gebouwde locs in als serie 119 dienst gekomen bij de Deutsche Reichsbahn. De locs zijn lange tijd zorgenkindjes geweest, wat ze in de (oostelijke) volksmond de bijnaam "*Ceauscescu Rache*" (de wraak van Ceauscescu) opleverde. Na de *Wiedervereinigung* werd een nieuwe poging gedaan de betrouwbaarheid van de locs te verbeteren door middel van een grondige modernisering. De kosten daarvan overtroffen zowat de aanschafprijs van een nieuwe loc, wat de reden is dat slechts 20 locs serie 229 ontstonden. De reconstructie kon de locs echter niet redden, zodat ze in 2000 bij DB verdwenen. Diverse locs werden overgenomen door private vervoerders, waaronder de MEG en InfraLeuna. Deze locs zijn nog steeds in dienst.

### Baureihe 440

Voor de exploitatie van het elektrisch net rondom Augsburg heeft DB Regio bij Alstom een serie van 37 treinstellen serie 440 besteld. Bovendien bestaat een optie op 42 exemplaren. De vierdelige treinstellen zijn afgeleid van de LIREX en de Zweedse X60. De treinstellen hebben een vloerhoogte van 73 centimeter en tellen 240 zitplaatsen. De eerste exemplaren worden in 2008 geleverd; vanaf december 2008 worden ze rondom Augsburg ingezet.

### München-Nürnberg-Express

De eerste van in totaal 26 aan te passen IC-wagens voor deze hogesnelheids-stoptrein zijn binnengenomen in de werkplaats München. De wagens worden omgeschilderd in de rode DB Regio-kleuren. Vanaf 10 december gaan ze met 200 km/h rijden tussen beide steden.

## Infrastructuur

### Kwaliteit infrastructuur

De vereniging van opdrachtgevers in het regionale spoorvervoer (BAG-SPNV) heeft sterke kritiek op de kwaliteit van de infrastructuur. Het aantal snelheidsbeperkingen is bijvoorbeeld in Baden-Württemberg en Bayern in één jaar tijd met 30% toegenomen. Belangrijkste oorzaak is volgens de BAG-SPNV het gegeven dat DB Netz met name regionale infrastructuur verwaarloost. Geëist wordt nu dat DB Netz de knelpunten snel opheft en het onderhoud zodanig verbetert dat nieuwe knelpunten worden voorkomen. In ruil voor de € 2,1 miljard die de regionale opdrachtgevers via de vervoerders aan gebruiksvergoeding voor het spoorwagennet betalen is dat geen al te onzinnige eis. Eerder klaagden vertegenwoordigers van private en regionale vervoerders al over de gebrekkige kwaliteit van de infrastructuur.

### Gebruiksvergoeding infrastructuur

DB Netz heeft aangekondigd de tarieven voor het gebruik van de infrastructuur te verhogen met gemiddeld 4,2% (zie pag. 284). De verhogingen vinden vooral plaats op infrastructuur die geschikt is voor lagere snelheden; het gebruik van hogesnelheidslijnen wordt juist goedkoper. Effect hiervan is dat de tariefstijging voor DB relatief gunstig uitpakt, terwijl de concurrenten juist meer kwijt zullen zijn. Ook de opdrachtgevers in het regionale spoorvervoer moeten bloeden; zij betalen voor de vervoerders de gebruiksvergoeding. Om die reden heeft de deelstaat Nordrhein-Westfalen het *Bundesnetzagentur* gevraagd de aangekondigde verhoging te toetsen op inhoudelijke en juridische juistheid.

### Stuttgart 21

Tegen alle verwachtingen in lijkt het project voor een nieuw *Hauptbahnhof* in Stuttgart geleidelijk steeds dichterbij realisering te komen. Eind dit jaar willen de betrokken partijen de laatste knopen hebben doorgehakt. Begin november werden de bouwplannen ter inzage gelegd voor de *Fernbahn*-tunnels tussen Bad Cannstatt respectievelijk Feuerbach en het geplande ondergrond-

se *Hauptbahnhof*, alsmede voor de aanpassing van het ondergrondse S-Bahn-station Mittnachtstraße tot onderdeel van het nieuwe centraal station. De financiering van het totale project Stuttgart21 (€ 4,8 miljard) is evenwel nog niet rond.

### Dresden Hbf

Op 10 november werd de renovatie en modernisering van Dresden Hauptbahnhof officieel afgerond. In een bouwtijd van 6 jaar werd het gehele uit 1898 stammende gebouw grondig gerenoveerd. Bovendien werd de driedelige overkapping voorzien van lichtdoorlatende kunststof platen en kwam er een nieuwe beveiliging. De werkzaamheden werden in oktober 2002 sterk gehinderd door de overstromingen, waardoor een deel van de opknapbeurt teniet werd gedaan. In totaal kostte de renovatie zo'n € 250 miljoen.

### **Diverse berichten**

- De met Frankrijk gemaakte afspraken over de bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn in Kehl zijn vastgelegd in een wetsontwerp. Het wetsontwerp regelt tevens de Duitse bijdrage aan de bouwkosten van € 22,6 miljoen. De nieuwe dubbelsporige brug kan met 160 km/h worden bereden en vervangt de huidige enkelsporige brug.
- De capaciteit van de spoorlijn Schaffhausen – Singen (Hohentwiel) wordt opgevoerd door aanpassing van de beveiliging tussen Schaffhausen en Thayngen. De SBB hadden hierom gevraagd daar vanaf 10 december lijn 16 van de S-Bahn-lijn Zürich wordt doorgetrokken tot Thayngen.
- Het station van Oberstdorf is door de *Allianz pro Schiene* gekozen tot beste *Kleinstadtbahnhof* van 2006. Hamburg-Dammtor was in 2006 het beste *Großstadtbahnhof* van Duitsland.
- In het tussen Hamburg en Bremen gelegen Buchholz (Nordheide) is het gemoderniseerde stationsgebouw feestelijk in gebruik genomen. De vier perrons zijn op de standaard-hoogte van 76 centimeter gebracht om een gelijkvloerse instap mogelijk te maken. De perrons worden verbonden door middel van een nieuwe voetgangersbrug. De modernisering maakt deel uit van een project voor vernieuwing van 32 stations in Niedersachsen.
- Als onderdeel van hetzelfde programma werd ook het station van Alfeld (Leine) gerenoveerd en gemoderniseerd opgeleverd.
- In Oberhausen-Osterfeld is een nieuwe computergestuurde beveiliging in dienst genomen. De nieuwe treindienstleidingspost in Osterfeld vervangt 6 seinhuizen met mechanische bediening.
- De nieuwe beveiliging van de *Brenzbahn* Aalen – Ulm werd op 25 oktober in gebruik genomen. De gehele 70 kilometer lange lijn wordt Heidenheim bediend. De lijn is door de aanpassingen tevens geschikt geworden voor de inzet van kantelbakmaterieel.

### **Museum**

#### Berlin macht Dampf

Berlijn onder stoom, maar niet op de Stadtbahn. DB Netz heeft de inzet van stoomtreinen op de Berliner Stadtbahn verboden, zeer tot spijt van het comité Berlin macht Dampf. Als redenen geeft DB Netz aan dat de stoomlocs leiden tot teveel milieuverontreiniging, zowel op de sporen als in de omgeving. Bovendien zouden de rookmelders van het nieuwe Hauptbahnhof op hol slaan als een stoomloc onder de kap rijdt. Het comité heeft protest aangetekend bij DB Netz.

#### Zellwaldbahn

Aan de Zellwaldbahn Nossen – Freiberg is een nieuwe halte geopend, Kloster Altzella. De halte werd ingewijd met een speciale rit van museumloc 119 158.

## **EUROPESE UNIE**

### Ingebrekestelling

De Europese Commissie heeft geconstateerd dat maar liefst 13 lidstaten mogelijk in gebreke zijn gebleven bij de invoering van het Tweede Tactisch Pakket. Het gaat daarbij om de omzetting van een tweetal richtlijnen op het gebied van spoorwegveiligheid (2004/49) en interoperabiliteit (2004/50), die uiterlijk op 30 april jongstleden in nationale wet- en regelgeving vertaald hadden moeten zijn. De betreffende lidstaten hebben tot 13 december de tijd gekregen om te reageren op de ingebrekestelling. Wanneer geen (bevreemdend) antwoord wordt gegeven kan de Commissie besluiten de zaak voor het EU-gerechtshof te brengen. De 13 in gebreke gestelde landen zijn België, Duitsland, Estland, Griekenland, Spanje, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Slovenië, Slowakije en Zweden.

## **GROOT BRITTANNIË**

Virgin heeft 11 elocs van de 35 machines tellende serie 87 verkocht aan Bulgarije. Deze locs zijn overbodig geworden door de pendolino's op London-Glasgow. De bekende "nieuwbouwers" (onder andere Bombardier) waren hier kwaad over. Bulgarije: er was niets te huren en de prijzen waren te hoog.

## **ITALIË**

De Italiaanse spoorwegen, Trenitalia, staan aan de rand van de afgrond. Tijdens een toespraak in de Romeinse senaat gaf spoorwegchef Mauro Moretti aan dat het staatsbedrijf bankroet dreigt te raken. Het bedrijf schrijft momenteel 1,7 miljard euro aan rode cijfers, aldus Moretti.

Om de spoorwegen voor een faillissement te behoeden, is dringend extra geld nodig. De Italiaanse overheid zou de komende vier jaar 4 miljard euro extra moeten investeren in Trenitalia. Minister-president Romano Prodi gaf aan dat de regering de spoorwegen financieel wel wil steunen. Voordat Trenitalia de staatshulp ontvangt moet het wel een door Brussel goedgekeurd reorganisatieplan maken. Moretti zei tevens voorstander te zijn van het verhogen van de prijs voor een treinkaartje, iets dat de Italiaanse overheid tot nu toe consequent van de hand heeft gewezen.

## SPANJE

RENFE heeft 100 Traxx F140 dc elektrische locomotieven besteld bij Bombardier ter waarde van € 419 miljoen. De aflevering van de goederenlocomotieven – met een spoorbreedte van 1688 mm – start in de tweede helft van 2008 en zal in 2010 zijn voltooid. Een deel van het materieel zal in Spanje zelf worden geassembleerd. Een onderhoudscontract van 14 jaar is bij de deal inbegrepen.

## ZWITSERLAND

Het Berner Oberland heeft te maken met een stijgend aantal Zuidkoreaanse vakantiegangers, zodat de **Berner Oberland Bahn** als dienstverlening, in Interlaken Ost, een Zuidkoreaanse medewerkster in dienst heeft gesteld, die haar landgenoten in hun eigen taal kan toespreken als ze de Jungfrau willen bezoeken, daar zij de Engelse taal minder machtig zijn dan de Japanners.

De **Dampfbahn Furka Bergstrecke** heeft september met rangeertractor Tmh 985 tussen Gletsch en Realp met succes enkele proefritten gereden. Midden juli 2006 werd stoomlok HG ¾ 4 in Realp in dienst gesteld. De geheel zwarte machine werd sinds 1999 in Chur volledig gerestaureerd. De lok was te gast tijdens het stoomlokfestival in Untervaz.

Vijf stuurstandrijtuigen EW II van de SBB verhuisden naar de **Lötschbergbahn**. Het gaat om de stuurstandrijtuigen Bt 80 85 82-33 916, 912, 938, 920 en 915. Ze krijgen de nummers 50 63 82-33 911 - 915. RAlpin, de rollende Landstrasse tussen Freiburg en Novara, heeft de levering van de tractie voor de jaren 2007 en 2009 opnieuw aan BLS cargo en SBB cargo verdeeld, die voor het eerst een gezamenlijke offerte uitbrachten. De BLS blijft hoofdvervoerder tussen Basel en Domodossola, de SBB Freiburg - Basel, en nieuw Domodossola - Novara. Dit om in de toekomst met doorgaande locomotieven te gaan rijden en een verdergaande stijging van het vervoersvolume op te kunnen vangen. De samenwerking tussen de BLS en SBB is opmerkelijk, daar gemeenschappelijk dezelfde doeleinden worden nagestreefd. De kleurstelling van het materieel wordt enigszins gewijzigd na de fusie met RM. De brede blauwe band onderlangs de wagenbak vervalt. De mintgroene toegangsdeuren worden blauw met boven de ramen een smalle blauwe band, de neus en de dakrand blijven mintgroen.

De eerder aangekondigde bezuinigingen bij de Rhätische Bahn hebben gevolgen voor de aanwezige rangeertractoren van de types Te 2/2 en Tm 2/2. Deze bij verschillende stationnetjes staande diesel- en elektrische tractoren Tm 15 - 26 en Te 71 - 73 zullen geleidelijk uit het beeld verdwijnen. Ze zullen gedeeltelijk worden vervangen door nieuwe diesel rangeerlocomotieven Tem 2/2, fabriekaat Schöma. Onlangs arriveerden 2 nieuwe locs, de 115 en 116. De RhB bezit reeds de 84 - 89 en 111 - 114.

De voormalig groene lok Ae 6/6 11492 ex "Emmen" van de **Schweizerische Bundesbahnen** verliet eind september de werkplaats Bellinzona als Re 6/6 610492 "Erstfeld" in de cargokleuren rood blauw wit. De lok reed eind september enkele proefritten. De lok verhuisde met drie rijtuigen, één bagage- en twee restauratierijtuigen op een stuk spoor, lengte 85 meter, aangelegd bij een wegrestaurant langs de A2 bij Erstfeld, welke in een periode van een half jaar zal worden verbouwd. Tevens zal een schaalmodel van drie ICNrijtuigen worden nagebouwd, met als blikvanger, aangekleed met de grootste stationsklok ter wereld. Er zal reclame worden gemaakt voor het Gotthardjubileum in 2007, waar de lok voor extra treinen zal worden ingezet. De motorwagens RBe 1404 en 1405, die in zware rangeerdienst in Basel werden ingezet, zijn vervangen door lok Re 4/4 II 11101. De verkoop van koffie en snacks in de Glarner sprinter, Zürich – Linthal, zal met ingang van de nieuwe dienstregeling, worden beëindigd. De verkoopresultaten bleven achter bij de verwachtingen.

De beide Re 4/4 locs van de **Südostbahn**, de 456 091 en 456096, kregen een nieuwe totaalreclame van de Voralpenexpress. De beide locs zijn identiek met verschillende zijkanten, maar 180 graden verdraaid beplakt.

De **Verein Dampffreunde der RhB** organiseerde het laatste weekend in oktober in Untervaz een stoomlocfestival op het terrein van cementfabrikant Holcim. Er kwamen 14 stoomlocs op bezoek. 9 normaal- en 5 smalspoorlocomotieven. Hoogtepunt was op zondag de doop van de beide honderdjarige RhB stoomlocs G 4/5 107 en 108. Ze kregen de namen Albula en Engiadina. Vervolgens was er een stoomlocomotievenparade. Op vrijdag was overdag de overbrenging van stoomsneeuwblazer Xrot 9213 onder stoom naar Untervaz te volgen. Op zaterdag bezocht SBB krokodil Be 6/8 13302 de manifestatie, die 18000 belangstellenden op de been bracht.

## REISVERSLAG

### Spoorwegen in Suid-Afrika.

Wat ik zag overtuigde mij van het feit dat de overheid de spoorwegen geen prioriteiten geeft. De wegen daarentegen worden goed onderhouden en uitgebreid. Het goederenvervoer geschiedt veelal met superlange vrachtautotreinen, bijv. meerdere opleggers met een trekker. Ik ben een paar spoorgoederenlijnen in de Weskaapprovinsie tegengekomen, die al enige jaren buiten gebruik zijn. In Franschoek zag ik de sporen opeens zomaar in de grond verdwijnen, vlak bij een (voormalig) station, waarvan het gebouw overigens in prima conditie verkeerde. Bij Kaapstad zag ik een elektrische spoorlijn, waarvan inmiddels de bovenleiding verwijderd was. De voorstadslijnen (naar Simonsstad, naar Bellville e.d.) bestaat nog steeds uit oud elektrisch materiaal. Toch komt er kennelijk verandering, want ik zag een wat moderner uitzien treinstel. Goederenwagens zijn overwegend 2-assig en zien er oud en versleten uit. Dat geldt ook voor de losse 4-assige personenwagens. In de buurt van Paarl zag ik een lange goederentrein rijden getrokken door een driedelige elektrische locomotief. Dat ging echter zo traag dat het er op leek dat mijn auto voorbij flitste. Tot zover mijn spoorimpressies. Misschien ook omdat men op het zgn. kaapspoor blijft zitten, wat mogelijk een rem is voor een investering in modern materieel....

*Augustus 2006, Theo Neutelings*

## SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

[hov-spoornieuws@planet.nl](mailto:hov-spoornieuws@planet.nl)

### Nederlandse Spoorwegen

#### VIRM

VIRM-schadebakken over per 16-11					
<i>RB Haarlem</i>					
	<i>nummer</i>	<i>ex-</i>	<i>reden</i>		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
<i>VIS Halberstadt</i>					
	<i>nummer</i>	<i>ex-</i>	<i>reden</i>		
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	botsschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	botsschade
<i>OB Onnen</i>					
	<i>nummer</i>	<i>ex-</i>	<i>reden</i>		
mBvk1/2	290 8691	8703	De Haar	07-06-2006	hersteld
<i>Wagenwerkplaats Amersfoort</i>					
	<i>nummer</i>	<i>ex-</i>	<i>reden</i>		
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		

- Het transport van de 380 8128 en 380 8409 van Haarlem naar Duitsland ging op 30-10 van start. Abusievelijk waren de bakken in de Coenhaven geplaatst, hoewel het laden in de Vlothaven moest geschieden. Loc 6402 bracht de bakken van de Coenhaven naar de Vlothaven, De rijtuigen worden niet bij Bombardier in Görlitz hersteld, maar bij het al van de koppen voor de BDs-rijtuigen bekende VIS in Halberstadt (zie blz. 360). Vanaf Millingen/Lobith voeren de bakken via de Rijn naar Wesel en van daar door het Wesel-Dattelnkanaal, het Dortmund-Emskanaal en Mittellandkanaal tot Magdeburg. Via de Elbe werd Aken (Elbe) bereikt. Op 03-11 werd Hannover gepasseerd. Middels diepladers kwamen de bakken naar Halberstadt. Omdat de diepladers iets later beschikbaar waren de gepland, werden de bakken eerst op 08-11 gelost.
- De aanschaf van een derde vervolgserie VIRM is zeker. Omdat de grote revisie en ombouw tot IC-materieel van DD-AR technisch nogal wat voeten in de aarde heeft en sowieso pas in 2011 en 2012 van start kan gaan, lijkt de aanschaf van extra VIRM goedkoper. Met DD-AR kan vervolgens de toe- en afname van reizigersgroei worden gereguleerd. Bombardier heeft kennelijk de mallen van VIRM nog niet vernietigd, want al begin 2008 kan het extra materieel instromen. De bestelling omvat 50 vierwagengestellen.
- Vanaf eind oktober worden stuurstroomkabels tussen de bak en de motoren in draaistellen van VIRM-1 (oude DD-IRM-bakken) vervangen. Een ploeg van het revisiebedrijf Haarlem reisde door het land en verving in onderhoudsbedrijven en op servicelocaties kabels.
- Direct nadat hij door het revisiebedrijf Haarlem na een LT1-beurt was afgeleverd, moest van de 9401 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam een kopdraaistel worden gewisseld. Op 03-11 werd het stel, waarvan de vers geschilderde baanruimers fel contrasteerden met de uitgebleekte verf van de rest van de bakken, in Amsterdam behandeld.
- De van botsschade herstelde 290 8691 (ex-8703) werd op 08-11 afgeleverd en door de 4012, die na uitbouw van de doorloopkop in Haarlem, weging in Tilburg en remproefritten door Haarlem even als 'loopjongen' werd gebruikt, naar Onnen gesleept. In het onderhoudsbedrijf aldaar werd de bak aan een onderhoudsbeurt onderworpen. De 8703 rijdt sedert 15-06 met de 290 8577 (ex-8639), maar zal bij zijn eerstvolgende onderhoudsbeurt in Onnen weer de 290 8691 terugkrijgen, die namelijk nog een LT1-beurt moet ondergaan. Deze motorwagen is vervolgens over, zo lang er geen andere VIRM-rijtuigen (minimaal een ABv3/4, ABv6 en een andere mBvk1/2) voor het samenstellen van een viertje, beschikbaar zijn.
- In de 8705 en 8658 worden olievrije compressoren beproefd. De bestaande schroefcompressor is vervangen door een olievrije zuigercompressor met een luchtdroger. De nieuwe compressoren hebben als voordeel dat geen olie in het pneumatisch circuit terecht kan komen, het droogmiddel in de luchtdroger langer meegaat, vervanging van oliefilters niet aan de orde is, olieafscidders met de bijbehorende werkzaamheden (aftappen, controleren) overbodig zijn en controle, monsterring, analyse en temperatuurbewaking van de compressorolie niet meer nodig zijn. Tenslotte zijn olievrije compressoren milieuvriendelijker. In de 8658 geschiedt de luchtaanzuiging in de buurt van de compressor, terwijl in stam 8705 de aanzuiging ongewijzigd is ten opzichte van de huidige situatie, dus in een nis in de wagenbak.
- De 9502 werd op 08-11 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam op proef voorzien van een nieuw type stroomafnemer. NSR en NedTrain zijn nog steeds op zoek naar een geschikte pantograaf voor VIRM. De 9479 blijkt eveneens rond te rijden met een gewijzigde stroomafnemer.
- Alstom voert nog steeds garantiewerkzaamheden aan VIRM-bakken uit. Op 18-11 werden de 8628 en 9477 bijvoorbeeld onder handen genomen in Amsterdam.

**SGM**

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
		2994	20-10
		2994	20-10

De laatste gemoderniseerde SGM-II, de 2994 (ex-2894), kwam op 20-10 in Nederland aan, kwam na de gebruikelijke proefritten naar Leidschendam gebracht en werd op 27-10 gebruikt voor een feestelijk ritje om de modernisering ter afsluiting van de SGM-driewagenstellen te vieren. Aansluitend kwam het stel die dag naar Heerlen voor instructie aan conducteurs. Op 29-10 kwam het treinstel, waarvan de elektrodynamische rem en de cabineverlichting in cabine 1, de omroep, een schakelaar voor het ontgrendelen van de deuren en het RIS defect waren, op speciale wijze via de Maliebaan naar de Watergraafsmeer. Op 09-11 werd het stel door een aan het glijden geslagen Plan V in de Binckhorst beschadigd. Het stel kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam.

**SM '90**

De 2109 werd bij de op blz. 361 genoemde rampenoefening in Utrecht vrij ernstig toegetakeld. Zo werd het interieur behoorlijk vernield en sneed men zelfs stukken uit de zijwand. Op de gratis krant Spits stond de verruïneerde 2109 prominent op de voorpagina. Terecht leverde deze handelwijze kritiek op van enkele oplettende krantenlezers. Overigens vond de aan- en afvoer van de Railhopper van en naar Utrecht plaats achter loc 6444.

**ICM**

De 4011 ging op 02-11 alsnog richting Venlo, om van daaruit in de nacht van 03- op 04-11 in trein 48983 naar Wenen te vertrekken. De testen gingen met twee weken vertraging van start. Middels sensoren in het interieur werd de werking van verwarming en koeling gemeten, waarbij de productie van warmte en vocht door passagiers werd gesimuleerd door warmtematten en luchtbevochtigers. Op 16-11 werd de oudste dienstvaardige Koploper bezocht door een delegatie journalisten, die per vliegtuig (!) naar de Oostenrijkse hoofdstad waren gekomen.

De reden dat ICM-1 niet van een chopperinstallatie is voorzien, ligt in het feit dat de choppers van ICM-2, -3 en -4 technisch eveneens verouderd zijn. Het is volgens NS niet verstandig te investeren in choppers van een type waarvan de onderdeleenvoorziening vroeg of laat problematisch wordt. Waarom niet is gekozen voor een geheel nieuwe installatie zoals bij SGMm, is niet bekend.

**Mat '64**

De Plan V's van de serie 441 – 483 die thans gereviseerd worden in Haarlem, worden vrij grondig aangepakt. Op het buitenterrein van het revisiebedrijf staan meerdere bakken met afgeplakte schuiframen. Tevens krijgen de stellen een complete schilderbeurt en wordt naar verluidt een belangrijk deel van de bedrading vervangen.

Plan V 828 blijkt blijkens een melding van een lezer nog (steeds) niet te beschikken over een geluidsisolatiekast om de motorgenerator. De 467 mist eveneens nog een PRIL-kast. Overigens is een constructiewijziging uitgevoerd aan de PRIL-kasten. De isolatie van de constructie was dusdanig dat hij, mede doordat (brandbaar) stof en slijpsel zich makkelijk in de isolatiematten kon vastzetten, de motorgenerator en compressor uiteindelijk volledig afsloot, met defecten en in sommige gevallen brand tot gevolg. Gebleken is dat de geluidsproductie niet toeneemt als een deel van de isolatie verwijderd wordt, hetgeen nu dus gebeurd is.

Bij zijn R6-revisie werd de 961 grotendeels opnieuw geschilderd. Het treinstel valt als nieuw uitziende Plan V erg op tussen zijn soortgenoten.

Met de 949 en 897, beide voorzien van nieuwe kunststof remblokken, werden op 06-11 opnieuw remwegmetingen uitgevoerd. Er werd gereden en geremd tussen Meppel en Assen. Overigens voldeed het eerste type van het nieuwe remblokketype niet doordat de slijtage fors groter was dan verwacht, een probleem dat overigens van meet af aan aan kunststof remblokken heeft gekleefd en dat er in de jaren zeventig en tachtig toe heeft geleid dat proeven met aangepaste Plan V's werden afgebroken. De meertritten werden gemaakt met remblokken met een hogere wrijvingswaarde. De 949 en 897 zijn overigens ook voorzien van nieuwe, kunststof remblokhouders. Het is de bedoeling beide stellen voorlopig alleen in te zetten tussen Zwolle en Emmen.

Plan T 505 blijkt al enige tijd rond te rijden met een ander type remkraan.

Op 31-10 werd de R7-revisie van Plan V7-V13 afgesloten met de aflevering van de 965.

Veolia krijgt de beschikking over de Plan V's 864 – 870, Arriva zal met de 901 – 915 gaan rijden en Connexxion met de 836 – 840. De Veolia-stellen worden in Maastricht onderhouden, de Arriva- en Connexxion-stellen in Amsterdam. Veolia krijgt – zonder het zelf waarschijnlijk te weten – de beschikking over de bijzondere 839 waarvan in 1989 de ABk werd herbouwd met gebruikmaking van de halve ABk 938 (en waarvan de Bpk voortleeft als Bpk 904), en de laatste in Nederland gebouwde Plan V, de 840. Veolia wil graag treinstellen geschikt voor éénmanbediening.

Al enkele jaren wordt de beschermkap van de automatische koppeling niet meer standaard op een niet gebruikte koppeling geplaatst. NSR is er nog niet uit wat er met de 'hoedjes' moet gebeuren, en heeft daarom besloten dat de kappen van Plan T en V met behulp van tie-wraps op de houders vastgebonden moeten worden. Zelfs dienen ontbrekende kappen in een onderhoudsbedrijf aangevuld te worden!

**DDM/DD-AR**

De hier al vaker genoemde vernieuwing van het stoot- en trekwerk van het DD-AR-materieel is vrijwel gereed. De klus werd uitgevoerd in het onderhoudsbedrijf Leidschendam.

In het revisiebedrijf Haarlem vordert de LT1-revisie van de 26-37 101 inmiddels gestaag. Het rijtuig zal na aflevering 6901 genummerd worden.

**DM '90**

- Op 31-10 en 01-11 werd met DM '90-stellen proefgereden tussen Zwolle en Groningen, als voorbode van de (waarschijnlijke) inzet van Buffels in de treinserie 9100 vanaf 10-12.
- De van botsschade (blz. 327/362) herstelde 3429 werd op 07-11 door de 8636 van het revisiebedrijf Haarlem naar het onderhoudsbedrijf Zwolle gesleept.

**Series 1700 & 1800**

- Volgens planning zouden de gereactiveerde locomotieven 1827, 1828 en 1823 op respectievelijk 14-11, 15-11 en 21-11 weer worden afgeleverd voor de rijdende dienst.
- De als proefkonijn voor ETCS-proefinstallatie ingerichte 1855 maakte na een lang verblijf in revisiebedrijf Tilburg op 17-11 een proefrit naar Vlissingen.

**ICK**

- De op blz. 321 genoemde beschadigingen aan de verf op de daken van enkele ICK-rijtuigen blijkt te zijn veroorzaakt door een productiefout bij leverancier PFA te Weiden.
- NS heeft bij collega-vervoerder DB ruim 100 rijtuigen gehuurd. De rijtuigen zijn in de jaren 1988-1993 omgebouwd uit de types Bm 234/235 en Am 203 en qua loopwerk en bak van dezelfde 'familie' als ICK. Het interieur wijkt duidelijk af: in plaats van 12 (B's) of 10 (A's) coupés hebben ze aan de beide uiteinden elk drie coupés met vijf zitplaatsen en een kinderzitje en daar tussenin een open afdeling met asymmetrisch opgestelde stoelen. Het materieel werd tot 2004 ook ingezet in de treinen Amsterdam – Berlijn v.v. NS heeft vrijwel alleen rijtuigen kunnen verkrijgen die met 15 kV 16,7 Hz gevoed kunnen worden, zodat een aanpassing van de verwarmingsinstallatie noodzakelijk is. Dat is overigens een relatief eenvoudige ingreep. Ook dienen de deursluiting en –vergrendeling gemodificeerd te worden. De rijtuigen zullen waarschijnlijk de NS-kleurstelling krijgen.

**ICR**

- In Roosendaal verscheen in oktober de combinatie 82-77 010 met loc 1747. Met ingang van de nieuwe dienstregeling die op 10-12 ingaat, keert Roosendaals personeel ICRm terug in het werkpakket. Omdat de inzet van ICRm op deze verbinding al weer enige jaren achter ons ligt, is hernieuwde instructie van machinisten noodzakelijk.
- Ook in Venlo was een instructiecombinatie opgesteld, bestaande uit loc 1772 en BDs 5216. Een lezer berichtte ons dat op 17-11 de set van Venlo naar Amersfoort werd overgebracht. Daar is eveneens instructie aan machinisten noodzakelijk. Op 07-12 zullen loc en stuurstand terugkeren naar Maastricht.
- Het revisiebedrijf Haarlem gaat de ICRm-rijtuigen die door HSA op de HSL-Zuid gebruikt gaan worden, ombouwen. De kleurstelling zal aangepast worden, terwijl de toiletten worden gewijzigd in vacuüm-wc's. De daarbij gebruikte bioreactoren zijn van hetzelfde type als enkele jaren geleden benut in drie proefrijtuigen. Voor de ombouw zijn zowel Benelux- als 'gewone' rijtuigen uitgekozen. Als eerste liep op 20-10 de 10-70 377 binnen.
- De proefritten met ICRm op de HSL-Zuid hebben een onvolkomenheid aan het licht gebracht. De omzetter blijkt zo nu en dan uit te vallen en niet meer in te willen komen. Naar thans blijkt, komen deze problemen ook regelmatig voor in de Beneluxdienst. Om de problemen in kaart te brengen, worden meer proefritten gepland.
- In de nacht van 31-10 op 01-11 waren maar liefst drie A-rijtuigen voor de Beneluxdienst niet beschikbaar, mede doordat de 10-70 377 in Haarlem verbleef voor ombouw ten behoeve van de HSA-inzet. Het bleek niet mogelijk één van de rijtuigen te herstellen, zodat in een stam een A werd vervangen door een BD. Deze stam, met loc 1191, werd ook op 10-11 nog in de foutieve samenstelling gezien. De BD reed daarbij aan de locomotief.
- Per 31-10 werden de Beneluxrijtuigen 20-70 582 en 585 van het onderhoudsbedrijf Amsterdam overgeplaatst naar Maastricht voor inzet in de binnenlandse dienst. Per sarnet kwamen de rijtuigen naar Limburg.
- Ter gelegenheid van de aflevering van de laatste ICRm, de op 14-11 afgeleverde 20-70 265 (ex-10-70 675), werd op 09-11 in het revisiebedrijf Haarlem een poffertjeskraam geplaatst waar de medewerkers gratis een portie poffertjes konden halen. Op 14-11 werd de 20-70 265 van een fraaie rode strik voorzien op één kopwand.

**Avmz**

- De tien Avmz-rijtuigen leken aanvankelijk te zijn verkocht aan een nog onbekende firma. Op 20-10 kwam een delegatie van de Poolse PKP met Plan V 474 van Haarlem naar de Dijkgracht om de rijtuigen te bezichtigen. Kort voordat een overeenkomst rond was, maakte NSR alsnog bekend de rijtuigen over te willen nemen van NS Internationaal. Er werd gespeeld met de gedachte de rijtuigen in te zetten op de verbinding Amsterdam – Deventer, samen met het van de DB te huren materieel. Wat nu exact besloten is, is momenteel onduidelijk. Het lijkt uit het oogpunt van eenheid in het park overigens raadzaam als de Avmz-rijtuigen aan NS Chartertrains worden toegewezen en in plaats daarvan extra rijtuigen in Duitsland gehuurd. Op deze manier beschikt het bedrijf over een 'ijzeren voorraadje' rijtuigen voor speciale vervoeren en noodgevallen. Op 02-11 kwamen de eerste vijf rijtuigen (19-90 252, 254, 258, 257 en 255) achter de 1761 van de Dijkgracht naar de Watergraafsmeer. De overige rijtuigen verbleven op de Dijkgracht in het gezelschap van de drie onbeschadigde bakken van de 7812.

**A32**

- Nadat wagen 6105 maandenlang defect bij de loods in Alphen aan den Rijn had vertoefd, kwam deze A32 op 06-11 's middags weer in dienst. Een lezer trof de wagen in het gezelschap van de 6102 en 6106. Voor het eerst sinds lange tijd reed er dus weer een – volgens omloop voorgeschreven – driewagentram in de spits.

**Revisiebedrijf Haarlem**

ICRm revisie/ombouw BDs			
<i>binnengenomen</i>	<i>wordt</i>	<i>afgeleverd</i>	
		10-70 349	31-10
		10-70 350	31-10

			20-70 265	14-11	
<b>ICRm ombouw HSA</b>					
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>			
10-70 377	20-10				
<b>DDM-1 LTO</b>					
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>			
		26-37 112 (6912)		25-10	
<b>VIRM LT1</b>			<b>Plan V revisie R6</b>		
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>
8638	19-10	8629	25-10	961	23-10
9406	01-11	9401	02-11	965	31-10
<b>ICMm revisie</b>			<b>Plan V revisie R7</b>		
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>
				443 (1)	27-10
				444 (1)	03-11
<b>Diversen</b>					
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>		<i>afgeleverd</i>	
20-77 134 (5612)	26-10	defecte watertank		380 8128	29-10
10-77 312 (5612)	26-10	defecte watertank		380 8409	29-10
20-77 135 (5612)	26-10	defecte watertank		9510	30-10
2945	31-10	ontsporingsschade		4011	02-11
10-70 373	31-10	defecte watertank		3429	07-11
4012	08-11	vervolg revisie ICMm		290 8691	08-11
4031	08-11	botsschade Es		20-77 134 (5612)	10-11
4224	08-11	botsschade Es		10-77 312 (5612)	10-11
				20-77 135 (5612)	10-11

(1) de 443 en 444 hadden vanaf 06-10 te Haarlem station gestaan

### **Revisiebedrijf Tilburg**

<b>1700 LT1 + Cw cabinekoeling</b>				<b>DDM-1 LTO</b>			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1730	01-11	1759	01-11	6626 (26-37 626)	28-10		
<b>6400 LT1</b>				<b>1700/1800 Cw cabinekoeling</b>			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
				1766	18-10	1766	24-10
				1762	19-10	1762	26-10
				1781	23-10	1781	30-10
				1773	27-10	1773	01-11
				1774	30-10	1774	03-11
				1751	03-11	1751	09-11
<b>Diversen</b>							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>		<i>afgeleverd</i>			
1740	20-10	tractiemotor wisselen		1746	16-10		
8717	26-10	onderhoudsresearch		1832	19-10		
1616	02-11	defecte oliepom		6403	20-10		
				6480	20-10		
				8652	27-10		
				1834	02-11		
				653-10	02-11		

### **Class 66**

Op 02-11 leverde het revisiebedrijf Tilburg Class 66 653-10 af. De 653-04 diende als prototype voor de inbouw van ETCS in Class 66 en verblijft inmiddels op de Betuweroute. Deze loc droeg aanvankelijk nummer 6615, maar dat bleek op een foutje van Mitsui te berusten. Volgend jaar komt een tiental Class 66 naar Tilburg voor ombouw. Diverse vervoerders hebben grote behoefte aan nieuwe trekkrachten.

### **Stroomafnemers**

Om onduidelijke redenen lijkt NS de problemen met stroomafnemers (van vooral VIRM) in de wintermaanden niet adequaat te kunnen bestrijden. De afgelopen winters kwam het meerdere malen voor dat de bovenleiding over grote afstanden beschadigd raakte of zelfs naar beneden kwam. Met het dalen van de temperaturen was het dit jaar niet anders, allerlei controle- en verbeteracties aan de stroomafnemers ten spijt. Overigens wordt een deel van de problemen ook veroorzaakt doordat de enkele jaren geleden de afkeurmaat van de bovenleiding is verlaagd, zodat deze simpelweg minder goed tegen een stootje kan.

VIRM 8672 beschadigde op 27-10 bij Schiphol de bovenleiding, hetgeen een langdurige stremming tot gevolg had. Het stel verloor een stroomafnemer, terwijl in het treinstel een klein brandje woedde. Class 66 6612 van ERS werd gebruikt om het beschadigde treinstel weg te slepen. Een dergelijk 'verzoek' van de algemeen leider van ProRail mag niet geweigerd worden. De loc moest derhalve een containertrein op Rotterdam Noord Goederen laten staan.

Op 01-11 strandde trein 4612 om 06.00 uur bij Muiderzand met een defecte stroomafnemer. Stel 8676 had daarmee de bovenleiding over meerdere kilometers beschadigd, zodat de achterop komende 4618 (7451) waarin de reizigers gevraagd werd over te stappen, ook geen kant meer op kon. Het was de bedoeling dat deze trein links zou terugrijden en over linkerspoor naar

Amsterdam zou komen, maar dat ging niet door. Uiteindelijk kwam VIRM 8628 linkerspoor langs om de reizigers van zowel 4612 als 4618 mee te nemen naar Amsterdam. Om 13.25 uur was de bovenleiding hersteld. De 8676 werd met twee 6400-en van Railion weggesleept en kreeg in de Watergraafsmere een nieuwe stroomafnemer, die in het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd afgesteld. Daar bleek dat de andere stroomafnemer eveneens versleten was, zodat hiervan het sleepstuk vervangen werd.

### **Kort materieelnieuws**

- De bekende stiltezones in het materieel leden sedert hun introductie onder de slechte zichtbaarheid. Daardoor hadden veel reizigers vaak niet door dat ze zich in een afdeling bevonden waarin overmatige geluidsproductie uit den boze is. Alleen bij de invoering werd in een aantal materieeltypen middels cartoons op luchtige wijze op de stiltezones gewezen, maar deze leuke tekeningen waren helaas niet voor permanent gebruik bestemd. Eind oktober begon NS met het beter zichtbaar maken van de stiltezones. Te beginnen met ICM en ICR-materieel worden matte strips op de bovenste delen van de vensters geplakt. Op de strips wordt een grote S geflankeerd door de woorden 'stilte' en 'silence'.
- NS heeft een definitieve oplossing voor de problematiek met de loshangende schroefkoppelingen gevonden. Bij het ICR-materieel wordt een blokkeersteun aangebracht, waarmee de opening van de trekhaak afgesloten wordt. Een borgblokje moet voorkomen worden dat een abusievelijk toch loshangende schroefkoppeling de overloopplaat in de verticale stand en de ver-grendeling slaat. Vulringen verkleinen de maximale lengte van een schroefkoppeling, zodat die minder snel de grond kan raken. Door strakker te koppelen hoopt men te voorkomen dat een koppeling dusdanig slap komt te hangen dat hij door een loshan-gend exemplaar uit de haak geslagen wordt. Al deze maatregelen gaan uit van twee schroefkoppelingen, dus kennelijk worden de als noodmaatregel verwijderde exemplaren weer teruggeplaatst.

### **NS en reisinformatie**

- Opnieuw gaf een groter aantal klanten NS een beter rapportcijfer. De waardering van klanten over de prestaties van de vervoerder bereikte in het derde kwartaal van 2006 het hoogste niveau sinds 2000. 71% van de (ondervraagde) klanten gaf als algemeen oordeel een 7 of hoger aan de dienstverlening van NS. In 2005 was dat 68% in hetzelfde kwartaal. De hoge waarde-ring geldt voor de meeste aspecten van onze dienstverlening. Hij zal echter zeker niet gelden voor het aspect 'reisinformatie', op welk gebied NS (en met haar 'onderaannemer' ProRail) in een vrije val lijkt te zijn geraakt. Het geklungel van de omroepers en omroepsters is inmiddels op alle stations dagelijkse praktijk geworden. De NS-ers en ProRailers die zich met het verstrekken van reisinformatie bezighouden, lijken de zo noodzakelijke integrale visie geheel niet meer te hebben. Zo vonden in het week-einde van 14- en 15-10 werkzaamheden plaats tussen Tilburg en Breda, zodat de treinserie 3600 niet reed tussen Tilburg en Breda. Dat werd, bijvoorbeeld in Zutphen, keurig omgeroepen middels voorgeproduceerde bandjes, maar kennelijk was iedereen vergeten dat de beruchte automatische omroep ook aangepast moest worden. Immers, bij een vertraging van een 3600 in zuidelijke richting roept de automatische omroep namelijk ook om dat deze sneltrein niet in Tilburg Reeshof stopt. Op zich cor-rect, maar uit klantoogpunt is een omroepbericht waarin wordt gemeld dat een trein die niet verder dan Tilburg rijdt, niet in het verderop gelegen Reeshof stopt, bepaald onlogisch. Een ander voorbeeld van de matige kwaliteit van de reisinformatie vormen de nieuwe treinaanwijsschermen in Amersfoort. De schermen zijn bijzonder groot (en de letters bijzonder klein), maar deson-danks zijn de stationsaanduidingen van de oude CTA-bakken ongewijzigd overgenomen. Zo kan het gebeuren dat Amersfoort Schothorst volstrekt onnodig wordt ingekort tot 'Amersfoort Schot', terwijl een groot deel van het scherm leeg blijft. Waarom NS niet heeft gekozen voor de op veel grote Duitse stations gebruikte schermen maar per sé een ongetwijfeld duur ontwikkeld eigen ontwerp wenste, blijft onduidelijk.
- Bedrijven kunnen bij NS een scherm bestellen waarop de actuele vertrektijden van het dichtstbijzijnde station getoond wor-den. NS heeft zelf een dergelijk scherm in gebruik in haar eigen hoofdkantoor.

### **Dienstregeling 2007**

- De dienstregeling 2007 brengt forse wijzigingen van de inzet van personeel met zich mee. Haagse machinisten zijn inmid-dels druk aan het weglernen tussen De Haar en Rhenen, omdat zij een groot aantal slagen Utrecht – Rhenen in hun werkpakket krijgen. Amsterdamse machinisten verliezen dit fraaie lijntje daarentegen. Venlose machinisten leren de weg op Amsterdam – Haarlem – Leiden – Den Haag.
- Naast veranderingen in de inzet van personeel, neemt de behoefte aan rijdend personeel eveneens sterk toe. Inmiddels heeft NSR deeltijdwerkers gevraagd extra te willen werken en vrijwilligers gevraagd die hun 36-urige werkweek willen verlengen tot 40 uur. NS beschikt overigens over een prima beloningssysteem die een dergelijke maatregel mogelijk maakt. De werving van nieuwe machinisten loopt intern inmiddels, maar het lijkt bijna onontkoombaar ook extern te werven. NedTrain is op zoek naar nieuwe monteurs voor in de onderhoudsbedrijven en naar storingsmonteurs.
- Nu de invoering van de nieuwe dienstregeling vrijwel voor de deur staat, gooit ProRail op een veel te laat moment roet in het eten. De infrabeheerder heeft plotseling geconstateerd dat de inzet van VIRM-materieel op de lijn Utrecht – Alphen aan den Rijn – Leiden niet verantwoord is door de slechte ligging van de baan. Tot de zomer van 2007 is de inzet van de dubbeldekkers uit den boze. Waarom ProRail het al maanden niet voor elkaar krijgt om het baanlichaam in orde te maken, blijft vooralsnog duister en er lijkt binnen NSR niemand te zijn die ProRail of de minister van V&W over deze bijzonder onprofessionele handel-wijze ter verantwoording roept. Feit is namelijk dat VIRM al jaren is toegelaten op het bewuste baanvak én dat NSR juist VIRM op deze drukke lijn gaat inzetten om meer zitplaatsen te kunnen bieden. Het door veel enkelsporige gedeeltes ver-tragingsgevoelige lijntje kan door de inzet van dubbeldekkers verlost worden van de spitstreinen in de ochtend- en avondspits. Nu ProRail in een zeer laat stadium een stokje steekt voor het gebruik van VIRM, dreigen de reizigers (weer) de dupe te worden van de slechte staat waarin het spoorwegnet verkeert. Op 27-10 maakte ProRail bekend dat de in juli tot 80 km/h verlaagde maximum-snelheid opgehoogd wordt naar 100 km/h, maar dat de inzet van ander materieel dan SGM en Plan T/V niet is toegestaan. Aan de hand van metingen wordt beslist of de baanvak-snelheid wordt opgevoerd naar 120 km/h. Opvallend was trouwens dat kort na het bekend worden van de maatregel de 8731 op 05-11 in de treinserie 8800 werd gesignaleerd!
- De gemeenten Kapelle-Biezeling, Arnemuiden en Krabbendijke en de provincie Zeeland hebben TNO een onderzoek la-ten uitvoeren naar alternatieven voor de sluiting van de stations in de drie gemeenten, die NS nastreeft voor 2008. Uit onder-zoek van TNO blijkt dat bij sluiting NSR per dag 385 reizigers minder in de trein heeft en op jaarbasis € 300.000,- minder in-

komsten heeft. Het Zeeuwse alternatief om per uur twee sneltreinen te laten rijden waarvan één de stopstations aandoet, leidt tot 90 extra reizigers per dag en € 400.000,- jaarlijkse meeropbrengsten. Een tweede alternatief, de stopstations om en om aandoen, kan rekenen op 37 extra reizigers per dag en € 300.000,- meeropbrengsten. Volgens Zeeland gaat NS er vanuit dat bewoners van de Arnemuiden, Kapelle en Krabbendijke per auto of bus naar andere stations zullen rijden om daar alsnog de trein te nemen; de provincie meent dat veel reizigers helemaal niet meer per trein zullen reizen.

- NS heeft bij onderzoeksbureau Interview NSS 700 enquêteurs besteld die tussen 10- en 17-12 in treinen op alle trajecten de bezetting zullen meten. NS wil snel inspelen op eventuele over- op onderbezetting. Eind januari zal opnieuw een groot reizigersonderzoek plaatsvinden.
- Op 18-11 ging de verkoop van het nieuwe spoorboekje van start. NS verwacht dat door de nieuwe dienstregeling de vraag naar spoorboekjes hoger zal zijn dan vorig jaar, en heeft de oplage derhalve met 20.000 verhoogd tot 110.000.

### **GSM-R**

- In de stuurrijtuigen van het DDM-1-materieel werd vanaf medio november GSM-R-apparatuur gemonteerd. De actie werd uitgevoerd in het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Op 10-, 11- en 12-11 vond een aantal extra overbrengingen plaats tussen Zwolle en Onnen. Diverse VIRM-stammen werden naar het onderhoudsbedrijf gebracht voor de inbouw van GSM-R. Ook in het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd een aantal zeswagengstammen onder handen genomen.

### **Korte berichten**

- Tijdens de op blz. 361 genoemde Dutch Design Week in Eindhoven organiseerde NS een ontwerpwedstrijd. Vier jonge designtalenten kregen de kans om een toepassing in de trein te bedenken om het treinreizen te veraangename (volgens NS "nog aangenamer te maken"). Winnaar Piero Witmer presenteerde een ontwerp om extra bagageruimte onder de stoelen in de trein te creëren. In plaats van de boven de stoelen gesitueerde bagagerekken ging Witmer uit van bagageruimte onder de stoelen.
- NS overweegt enkele simulators aan te schaffen. Met de rijnsimulators wil NS de kwaliteit van de opleiding van machinisten verbeteren. Met de apparaten, die door veel buitenlandse railvervoerbedrijven al jaren worden gebruikt, kunnen weinig voorkomende situaties gemakkelijk worden nagebootst. Als locatie voor de simulators gaat NS voornamelijk uit van Amersfoort, omdat het interne bedrijf NS Opleidingen daar vrijwel al haar activiteiten heeft gebundeld.

### **Organisatie**

- Pamela Boumeester wordt per 01-01 directeur van het NS-bedrijfsonderdeel dat zich bezighoudt met de vastgoed- en stationsactiviteiten. Het huidige NS Stations en NS Vastgoed gaan in dat onderdeel op; de huidige directeur van NS Vastgoed gaat in januari met pensioen. De service- en loketmedewerkers die nu nog bij NS Stations werken, worden ondergebracht bij de reizigersdivisie van NS.
- Zoals bekend voert NS een organisatieverandering door. De verschillende bedrijfsonderdelen worden ondergebracht bij vier pijlers: vervoer, vastgoed, bouw en vloot. Uit het oogpunt van synergie en in het belang van de klant lijkt het zeer verstandig dat de in elkaar grijpende processen van Stations en Reizigers worden samengevoegd.

### **Extra treinen**

- De extra RandstadRail-treinen tussen Den Haag en Zoetermeer blijven voornamelijk tot 09-12 rijden, omdat HTM niet de volledige dienst kan uitvoeren op de omgebouwde Zoetermeerlijn. Op 24-10 ging het met de treinserie 19800 even niet goed, toen in plaats van drie Sprinter-tweetjes één Plan V werd ingezet in één van de composities. Vele mensen moesten op het perron van station Zoetermeer achterblijven.

### **Veolia**

#### **Materieel**

- Veolia heeft enige tijd met NSR onderhandeld over de inzet van Plan U's op de Maaslijn vanaf december. Veolia wilde de stellen inzetten in spitsdiensten. Omdat nog maar drie stellen beschikken over ATB Nieuwe Generatie, bleek het uiteindelijk niet mogelijk voldoende stellen op de gewenste termijn rijvaardig te maken.
- Aangaande de huur van DM '90 lijkt Veolia niet tot overeenstemming te kunnen komen met NS. NS had Veolia (en de andere bidders op de concessie) een leasecontract voor de benodigde DM '90-stellen voor tien jaar aangeboden. Daar wilde Veolia niet aan, omdat al eind december 2007 de eerste GTW-treinstellen instromen. NSR stelt zich op standpunt dat een leasecontract voor een jaar woordbreuk zou zijn, omdat alle aanbieders in de offertefase moesten uitgaan van een leaseperiode van tien jaar. Het lijkt erop dat de nieuwe vervoerder zich niet heeft gerealiseerd dat het winnen van een concessie met de goedkoopste offerte betekent dat vanaf de afgesproken datum daadwerkelijk treinen moeten rijden. Vergelijkbaar onvolwassen gedrag vertonen HTM en RET nog steeds als het gaat om RandstadRail. Veolia kan de overtollige Wadlopers van Arriva gebruiken, maar die zijn pas vanaf maart 2007 in voldoende mate beschikbaar. Overigens is het opnieuw de klant die 'auf der Strecke' blijft: het kan nooit de bedoeling van marktwerking zijn geweest dat comfortabel materieel als gevolg van een aanbesteding tijdelijk vervangen wordt door afdankertjes die sowieso al niet bekendstaan om hun rijcomfort en bovendien een 40 km/h lagere topsnelheid hebben dan DM '90. Kennelijk is in de voorwaarden van de aanbesteding niet opgenomen dat de bestaande vervoerder op enigerlei wijze verplicht is tijdelijk materieel aan de nieuwe vervoerder beschikbaar te stellen, zodat men het met een materieeltekort kampende NSR niet kwalijk kan nemen dat ze Veolia niet tegemoet komt.
- Veolia heeft locs van het type G1206 besteld. De eerste, 5001509, zal begin volgend jaar in Nederland te zien zijn en krijgt een wit/rood uiterlijk.

### **Arriva**

#### **Materieel**

- Hoewel de GTW's van Arriva allemaal een naam zullen krijgen, is voor het materieeltype in het algemeen bij Arriva de

naam 'Spurt' in zwang gekomen. De introductie van de 'Spurts' werd ondersteund met een reclamecampagne in veel abri's in Groningen.

▪ Ondanks de inzet van de 'Spurts' kampt Arriva toch weer een materieeltekort. Half november ware veertien bakken DH niet inzetbaar, terwijl van de acht GTW's er vier dienstvaardig waren.

### **Exploitatie**

▪ Door de doorvaart van een nieuw cruiseschip van de Meyerwerf in Papenburg naar de Eemshaven, die overigens een fikse stroomstoring in West-Europa tot gevolg had, was de lijn Nieuweschans – Leer in het weekeinde van 04-11 gestremd. Arriva zorgde voor vervangend busvervoer. Dat hinderde de afdeling persvoorlichting van Arriva niet om een bericht de wereld in te sturen waarin trots de inzet van GTW-materieel op de verbinding Groningen – Leer "vanaf 5 november" werd aangekondigd. De start van de GTW-exploitatie werd op 01-11 ingeluid door de presentatie van het nieuwe materieel door minister Peijs van V&W op het station van Groningen. Aansluitend werd een rit naar Onnen en terug gemaakt.

▪ De inzet van GTW-materieel ging op 05-11 van start op de (weer doorgaande) verbinding Groningen – Leer (zie boven), waarbij ook de dienst naar Nieuweschans wordt omgezet. In de week (50) van 11-12 is Leeuwarden – Harlingen aan de beurt, in mei 2007 gevolgd door Groningen – Roodeschool. In juli verschijnen de Stadlers op Leeuwarden – Stavoren, in augustus op Groningen – Delfzijl en in september op Groningen – Leeuwarden.

▪ Op 30-10 raakte om 09.00 het DB-treinstel voor de dienst Leer – Nieuweschans defect, waarna de rest van de dag op dit traject bussen werden ingezet.

### ***Connexion***

#### **Exploitatie**

▪ Sedert 06-11 worden de treinen van de serie 7400 Utrecht – Amersfoort – Ede-Wageningen tussen Amersfoort en Ede gereden door Connexion-machinisten, begeleid door een instructeur.

### ***Railion***

#### **6400**

▪ Als eerste 6400 is de 6485 voorzien het nieuwe 'Railion DB Logistics'-logo. In 2007 zouden de overige 6400-en van het logo voorzien moeten worden.

#### **BR 189**

▪ De op blz. 365 genoemde loc BR 189 betrof de 189 010. Op 13-10 werd de loc overgebracht van Utrecht HTMU naar de Watergraafsmeer voor nachtelijke proefritten op de Flevolijn, om op 15-10 weer te worden teruggebracht. Op 24-10 kwam de loc naar Venlo en verliet daar het land op eigen kracht. Voor proefritten met twee locs tussen Helmond en Horst-Sevenum in de week van 20-11 werden op 07-11 de 189 010 013 naar Utrecht overgebracht.

▪ Railion gaat 26 locomotieven Baureihe 189 voorzien van ATB en ETCS. De eerste loc wordt volgend najaar geleverd, zodat in eerste instantie diesellocs van Railion op de Betuweroute te zien zullen zijn.

#### **mP**

▪ Op 10-11 werd motorpost 3027 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam binnengenomen met problemen aan de batterijen en tractie-installatie.

#### **Exploitatie**

▪ De verrassing was groot toen op 13-10 Class 66 266 453 van Railion met een lege graantrein, met wagens die doorgaans door R4C worden vervoerd, in Emmerich aankwam.

▪ Railion reed op 21-10 en 01-11 ieder een trein met nieuwe Scania-trucks van 't Harde naar Hongarije (via Venlo. De trucks moesten snel van Zwolle naar Hongarije overgebracht worden. Hoewel de fabriek van Scania via raccordement Katwolde bereikbaar is, moest door problemen met de infrastructuur aldaar, worden uitgeweken naar 't Harde. De trein op 01-11 werd geselept door de 6469.

▪ Hoewel per 01-11 Railion de Blerick-shuttles van Rail4Chem zou overnemen, ging dat plan door een gebrek aan personeel en materieel niet door. Wel rijdt Railion Nederland de shuttle Waalhaven – Blerick, maar ook weer niet alle dagen van de hele week!

▪ Op 04-11 kwam Mercia Charters met een trein uit De Panne, gereden door een TUC-rail Reeks 66, naar Zelzate. Daar werd de trein overgenomen door de V100-en 204 626 en 366 voor het berijden van de lijnen in Zeeuws-Vlaanderen. In Terneuzen vond een line-up plaats met de drie locs en de 204 616 en 399.

▪ Naast NSR heeft ook Railion te kampen met een fors tekort aan personeel. Tijdens een voorlichtingsmarkt in Venlo raakten vele machinisten van Railion gecharmeerd van het aanbod bij Veolia te komen werken, zodat op standplaats Venlo slechts een handvol machinisten is overgebleven. Railion vraagt ex-werknemers of ze wellicht willen terugkeren. Veolia en Connexion maken – evenals NSR overigens – gretig gebruik van de diensten van 'machinisten-uitzendbureau's' als Spoorflex.

### ***ACTS***

#### **Materieel**

▪ Op 07-11 werd loc 7106 afgeleverd door Vossloh. De loc heeft fabrieksnummer 5001510. De loc kwam vanaf Bad Bentheim via de Bentheimer Eisenbahn naar Coevorden en werd op 08-11 met de Coevorden-shuttle meegenomen naar de Waalhaven. Een dag later werd de loc bij NedTrain in Tilburg afgeleverd om ETCS in te laten bouwen. Locs van Angel Trains worden geleverd met ETCS-apparatuur van Alstom, die wordt ingebouwd bij Vossloh in Kiel. Locs van Mitsui krijgen eveneens ETCS, maar deze is van Bombardier. De aanpassing van deze locs geschiedt bij NedTrain in Tilburg.

- Op 10-11 werd de 7105 afgeleverd. De loc ging bijna meteen door naar de Betuweroute voor ETCS-proefritten.

#### Exploitatie

- Op 02- en 03-11 reed ACTS weer een graantrein naar Barneveld. De trekkraft was loc 7103 (1001038).

#### **DLC**

#### Exploitatie

- Sinds half oktober rijdt DLC weer een shuttle via Bad Bentheim naar Roosendaal. De trein rijdt door naar de Antwerpse haven.

#### **ERS**

#### Exploitatie

- Sinds eind oktober worden de Athus-shuttles getrokken door locs Reeks 55 van de NMBS. De locs rijden met NMBS-personeel tot Kijfhoek; ERS-machinisten rijden de treinen door naar de Maasvlakte.

#### **Rail4Chem**

#### Materieel

- De op blz. 369 genoemde aanrijding tussen een loc en een stootjuk te Barneveld, overigens op 18-10, betrof loc 2003.
- Half oktober was door defecten en aanrijdingschade de beschikbaarheid van locomotieven zo slecht dat een noodgreep nodig was. Op 19-10 werd ERS-loc 6608 gehuurd en RRF reed Blerick-shuttles met loc RRF-16. De locomotieven 1203, 2001 en 2002 staan al lange tijd met schade aan de kant. Loc 1201 verblijft bij NedTrain in Tilburg voor de inbouw van ETCS, terwijl de 2007 bij Vossloh in Duitsland van ETCS werd voorzien. Op 10-11 keerde deze loc terug, maar verdween direct naar de Betuweroute voor proefnemingen.
- Op 08-11 zag Class 66 JT-8 (verkort fabrieksnummer) het levenslicht. De loc is met grote R4C-logo's op de zijkanten afgeleverd en heeft fabrieksnummer 20048653-08. De met MRCE-nummer 653-08 uitgeruste loc luistert in het dagelijks leven naar de naam 'Wessel', de afgelopen zomer geboren zoon van de directeur.

#### **HGK**

#### Exploitatie

- Op 14-10 verscheen een oude bekende in Nederland: DE1024 DE13 van de HGK bracht een koolzaadlietrein naar Venlo, die daar door loc DE668 werd overgenomen. De fraaie locs – ooit in dienst voor Shortlines – komen jammer genoeg niet meer in Nederland.

#### **Rurtalbahn**

#### Materieel

- Nog steeds rijdt de Rurtalbahn onder HGK-vlag in Nederland. Op 13-10 werd de Class 66 JT-5 afgeleverd. De loc heeft fabrieksnummer 20048653-5 en het MRCE-nummer 653-05. De zwarte loc wijkt op een aantal punten af van andere Class 66. Aan één zijde is een derde deur aangebracht, die in de machineruimte uitkomt. In de cabines is meer isolatie aangebracht om het harde motorgeluid te dempen. Deze poging lijkt niet erg geslaagd.

#### **Spitzke**

#### Materieel

- Loc 007 kwam voor het eerst in Nederland op 13-10. De loc kwam uit Bad Bentheim en haalde te Groningen Losplaats enkele wagens op.

#### **ProRail**

#### Infrastructuur

- Bij Veenendaal Centrum worden twee overloopwissels aangelegd om het keren van de nieuwe treinserie 15900 mogelijk te maken. Er kan dan zowel worden gekeerd op het nieuw aangelegde keerspoor, als – in geval van vertraging – direct langs het perron. Voor het inbouwen van de nieuwe wisselverbindingen reden tussen 28-10 en 02-11 geen treinen tussen Maarn en Rhenen. De aannemer kreeg in de afgesproken periode het werk niet voor elkaar, zodat een tweede buitendienststelling nodig was.
- Op veel stations verschenen in oktober nieuwe bordjes aan de uiteinden van de perrons. Op de in ProRail-huisstijl gestoken bordjes staat aangegeven dat het betreden van het spoor niet toegestaan is. Wat de bordjes toevoegen aan de ernaast staande verbodsbordjes van NS Stations, is niet duidelijk. Dat ze – alleen al vanwege hun aantal – veel geld gekost hebben, zal weinig verwondering wekken.

#### Grensoverschrijdend verkeer

- Op 06-11 sloten achttien overheden en instanties uit Zuid-Limburg en Duitsland een overeenkomst, waarin ze afspreken dat het grensoverschrijdende treinverkeer tussen Eindhoven en het Roergebied te verbeteren. Zoals vaker bij dit soort initiatieven, zijn enkele grote gemeenten (Venlo en Heerlen), de provincie (Limburg) en de Kamer van Koophandel de aanjagers. De initiatiefnemers willen een intercityverbinding van Eindhoven via Heerlen en Aken naar Keulen realiseren, alsmede een dienst

Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf. Op diverse plaatsen, bijvoorbeeld tussen Heerlen en Herzogenrath, zou spoorverdubbeling noodzakelijk zijn. De doorgaande diensten zouden met nieuw materieel gereden moeten worden. Of ook vervoerders en ProRail zijn aangesloten bij het project, dat vooralsnog een hoog luchtkasteelgehalte lijkt te hebben, is niet bekend. De eerste doorgaande IC zou in 2010 moeten rijden.

### **Prestatieregeling**

- De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) heeft ProRail en 23 vervoerders opgedragen een zogeheten prestatieregeling op te stellen. De regeling is een soort contract en moet volgens de NMa de infrabeheerder en de exploitanten stimuleren verstoringen zo gering mogelijk te houden. De NMa had de vervoerders en ProRail gemaand een overeenkomst te sluiten, maar stopte de bijbehorende procedure toen ze vernam dat de betrokken bedrijven inmiddels tot overeenstemming aan het komen waren. De regeling voorziet in compensatieregelingen bij verstoringen. Dat zal het budgettekort bij ProRail nog verder doen oplopen, want niet alleen is de infrabeheerder de grootste veroorzaker van storingen, ook hebben de door haar veroorzaakte problemen nagenoeg altijd de grootste uitstraling. De halfjaarlijks optredende stroomstoring in Utrecht heeft bijvoorbeeld veel meer impact dan een defecte trein.
- De toezichthouder verwacht dat het convenant leidt tot een beter functionerend spoorwegnet, maar gaat in haar naïviteit aan voorbij dat de spoorsector al jaren vurig hoopt dat ProRail de exploitatie minder hindert. De wens bleef de afgelopen jaren een illusie omdat enerzijds het ambtelijke ProRail door geldgebrek en slecht management nooit innoverend heeft gefunctioneerd, en anderzijds omdat de grootste klant NS – op enkele hoge uitzonderingen na – ProRail nooit fatsoenlijk tot de orde heeft geroepen over de infrastructurele chaos op het spoor. In plaats van ProRail keihard aan te pakken binnen en buiten de media telkens wanneer een computerstoring, stroomvoorzieningsprobleem, wisselstoring of blunderende treindienstleider het verkeer tot stilstand bracht, is NSR continu bezig middels zeldzaam ongezond aandoende samenwerkingsprogramma's de toenadering tot ProRail te zoeken. Dat zachte heelmeeesters stinkende wonden maken, blijkt ook hier: het lukt ProRail telkens weer om, zowel op strategisch (de lange termijn) als op uitvoerend niveau (de dagelijkse bijsturing) NSR een rad voor ogen te draaien. Hoewel steeds meer NS-ers dit kunstje inmiddels kennen en een zakelijke opstelling van de NS-directie verlangen, is die laatste nog lang niet zover als vrijwel alle andere vervoerders, die klip en klaar publiekelijk stellen dat het mismanagement van ProRail hen gewoonweg handenvol geld kost.
- Veelzeggend in dit verband is dan ook dat NS Reizigers niet in de scope van het NMa-onderzoek viel, omdat deze vervoerder al een prestatieovereenkomst met ProRail heeft gesloten. Die overeenkomst zal weinig sancties en boeteclausules bevatten, want de hoeveelheid en de omvang van de infrastoringen die de treinreizigers voor hun kiezen krijgen, is in 2006 niet noemenswaardig afgenomen.

### **Infraproblemen**

- Hoewel ProRail na soortgelijke incidenten bezwoer dat infrastoringen die het totaal uitvallen van een geheel knooppunt tot gevolg hebben, niet of nauwelijks zouden voorkomen, leidde op 20-10 een storing aan het procesleidingsysteem van post Utrecht tot een chaos. De problemen begonnen die middag rond 16.30 uur tussen Gouda en Gouda Goverwelle, waar een stroomstoring de beveiliging deed uitvallen. Enorme filevorming was het gevolg, omdat de Netwerkbesturing van ProRail om duistere redenen niet bij machte bleek een adequate afhandeling af te kondigen. Toen dat eenmaal wel was gelukt, begon het procesleidingsysteem van Utrecht Centraal kuren te vertonen. Al spoedig viel het helemaal uit, waarna geen enkele trein Utrecht nog in of uit kon. De avondspits onttaarde in een chaos, één dag voor de herfstvakantie en met duizenden extra reizigers – bezoekers van het eerste concert van Marco Borsato, die door de politie en de concertorganisatie waren geadviseerd per trein naar Arnhem te komen – in de treinen. ProRail – door vele NS-ers inmiddels zonder schroom PrutsRail genoemd – liet duidelijk zien dat de infrastructuur in een zorgwekkende staat verkeert en dat ze ook niet weet waar de problemen nu precies liggen. De monteurs in Gouda wisten niet waar ze het zoeken moesten; in Utrecht kon men geen prognose geven. Van de benodigde 187 vervangende bussen kon Connexxion er begrijpelijkerwijs geen enkele leveren. NS moest een negatief reisadvies voor het grootste knooppunt van het land afgeven. Als enige pleister op de wonde mochten de horecagelegenheden op het station gratis koffie en thee schenken. Rond 19.30 was nog niet duidelijk waar de oorzaak gezocht moest worden, maar de knutselaars hadden de boel plotseling om 19.46 uur weer aan de praat. De 'centrale server' bij ProRail was uitgevallen. Het mag waarschijnlijk genoemd worden dat een relatief eenvoudig defect de problemen veroorzaakt had, hetgeen serieus te denken geeft over de manier waarop eenvoudig dagelijks onderhoud aan de (IT-) infrastructuur – in de breedste zin van het woord – tegenwoordig bij ProRail geregeld is. De opstart van de treindienst verliep verhoudingsgewijs snel, waarbij door de grote drukte richting Arnhem de meeste aandacht aan de verbinding Utrecht – Arnhem gegeven werd.
- Tussen Soest en Baarn zijn dwarsliggers aangetast door een agressieve soort worm. De stabiliteit van de dwarsliggers is dermate verminderd dat sedert 01-11 een snelheidsbeperking van 20 km/h op een gedeelte van 400 meter lengte noodzakelijk is.
- Alsof de treinreizigers in de regio Utrecht nog niet genoeg geplaagd waren, ontstond op 28-10 omstreeks 07.00 uur een fikse EBP-storing tussen Maarn en Ede-Wageningen. Eerst om 10.30 uur kregen monteurs het voor elkaar de sein- en wisselstoring zover terug te dringen dat beperkt treinverkeer mogelijk was. De knutselaars hadden pas om 21.45 de situatie dusdanig onder controle dat de treindienst volgens het spoorboekje weer mogelijk was.
- Tussen Zutphen en Hengelo ontstond op 30-10 bij aanvang dienst een seinstoring. Na 07.30 uur liep de vertraging op tot twintig minuten per trein. Syntus zette tussen Hengelo en Oldenzaal bussen in, om vertragingen bij het keren te voorkomen. De storing, die om 10.30 zo goed als opgelost was, bleek te zijn veroorzaakt doordat na werkzaamheden meerdere kabels niet aangesloten waren.
- Die dag was er tussen 11.40 en 12.15 uur een stroomstoring in de beveiliging te Roosendaal. Gedurende die tijd lag het treinverkeer stil. De storing ontstond tijdens werkzaamheden aan de zogeheten 'uninterruptable power supply' op de treindienstleidingspost te Roosendaal. Deze UPS moet er juist voor zorgen dat een storing bij het energiebedrijf geen gevolgen heeft voor de bediening van seinen en wissels, maar het is een publiek geheim dat deze UPS het nagenoeg nooit doet wanneer dat nodig is en stevast problemen veroorzaakt wanneer hij getest wordt of onderhoud krijgt.

- Kennelijk was die dag een aantal slecht opgeleide monteurs aan het werk geweest, want om 13.30 uur trok men in een computerruimte te Zwolle de verkeerde kabels los, waardoor het treinverkeer tussen Zwolle en Emmen tot stilstand kwam. Een uur en tien minuten moest het duren eer de 'storing' gevonden was.
- Maar liefst drie uur kostte het om die ochtend de oorzaak van een overwegstoring tussen Zutphen en Dieren te lokaliseren. De storing trad vanaf 06.00 uur op, leidde tot vertragingen van dertig minuten en was in 09.50 uur verholpen. De aannemer bleek na spoorvernieuwingswerkzaamheden enkele kabels in een relaiskast verkeerd te hebben aangesloten.
- Op 01-11 leidde een defect zekering in een verdeelkast tot een wisselstoring in Breukelen, waardoor de stoptreinen uit de richting Amsterdam niet langs het perron konden komen. Opvallend is dat veel storingen aan de infra buitengewoon triviale oorzaken hebben, voorzover ze niet door klungelende aannemers worden veroorzaakt. Het moge duidelijk zijn dat achterstallig onderhoud de grootste boosdoener is. Die dag leidde een defecte zekering ook tot een sein- en overwegstoring tussen Maastricht en Heerlen van bijna anderhalf uur.
- Op 02-11 ontstond rond 23.00 uur om duistere redenen een fikse wisselstoring op de Maasvlakte, die vooral gevolgen had voor de dienstuitvoering op de Maasvlakte West. Om 00.30 uur waren alle wissels hier in de storing gekomen. Pas om 04.20 uur was herstel een feit.
- Opnieuw gooiden die dag defecte zekeringen roet in het eten, ditmaal bij de wissels van de Utrechtboog. Tussen 06.30 uur en 08.20 uur reed de treinserie 3500 niet tussen Schiphol en Utrecht.
- Een defect assentellersysteem zorgde op 02-11 voor sectie- en wisselstoringen tussen Groningen en Roodeschool. De vertraging liep op tot een half uur per trein, met één uitschieter van een uur. De storing, begonnen om 06.00 uur, was om 09.50 verholpen.
- Op 07-11 werden niet minder dan vijf wissels tussen Maasvlakte en Maasvlakte Aansluiting afgekeurd. Het duurde ruim een dag eer de defecten hersteld waren. Doordat tevens bij ECT gestaakt werd, verliep het treinverkeer in het havengebied met haperingen.
- Hoewel geen infrastructureel probleem, maar daarom niet minder vervelend was een foutieve rijweginstelling te Gouda op 06-11. Om 7.00 uur ging trein 2014 naar Den Haag richting Rotterdam en trein 22014 met bestemming Rotterdam richting Den Haag. Men besloot de treinen terug te laten keren naar Gouda, hetgeen kennelijk reden was het treinverkeer rond Gouda 'even' stil te leggen. Het middel was om nog een reden erger dan de kwaal: er werden niet minder dan vijf treinen opgeheven. De 2014 en 22014 kregen uiteindelijk ieder 40 minuten vertraging.
- Op 06-11 ontstond rond 12.30 uur een stroomstoring in de treindienstleidingspost Kijfhoek. De storing – te wijten aan de stroomvoorziening op de post zelf – was om 13.20 uur verholpen, maar op de Maasvlakte konden pas vanaf 14.00 uur weer treinen rijden.
- In de technische ruimte van de Schipholtunnel ontstond op 08-11 lekkage, zodat in de ochtendspits het treinverkeer anderhalf uur stilgelegd moest worden.
- IVW heeft ProRail een forse uitbrander gegeven voor het veroorzaken van twee ontsporingen op 30-06 en 01-07. Bij Zwammerdam en Landgraaf ontspoorde twee treinen door spoorspattingen. Op beide trajecten had kort tevoren spoorvernieuwing plaatsgevonden. Het zal niet verwonderen dat IVW zich heeft verbaasd over de gebrekkige communicatie tussen ProRail en de aannemersbedrijven. Vooral het ongeval bij Zwammerdam had rampzalig kunnen uitpakken, als de 447, die bij hoge snelheid ontspoorde, op zijn kant was gegaan. ProRail is nu 'gered' door een overweg, waar één ontspoorde truck weer in het spoor kwam.

### Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op 19-10 strandde loc 1744 met trein 842 bij Vught met een gesprongen hoofdreservoirleiding, zo meldde een lezer ons. Hoewel de machinist lange tijd trachtte het euvel te herstellen, slaagde hij er niet in. Na anderhalf uur mochten de reizigers de trein verlaten. Dat geschiedde via de BDs, die met één deur langs het perron van Vught stond. Reizigers die wilden terugkeren naar Eindhoven konden in de trein blijven zitten, die door een uit Eindhoven te hulp geschoten eloc teruggesleept werd.
- In de nacht van 27- op 28-10 botste in Enschede de 4031 met enig geweld op de 4224, die ontspoorde en tegen een bovenleidingportaal terechtkwam. Bij de botsing werden beide stellen behoorlijk beschadigd; van de 4224 moesten twee draaistellen gewisseld worden omdat ze krom waren komen te staan. De schade ontstond vooral aan de sBfK 4224, de na de ontsporing te Hoofddorp op 30-11-1992 als laatste nieuwe ICM-bak (extra) gebouwde 398.001. Beide stellen arriveerden op 08-11 bij het revisiebedrijf Haarlem, gepiloteerd door de 4012 die eerder die dag mBvk 290 8691 van Haarlem naar Onnen had gebracht. Na aankomst in Haarlem viel op dat van de 4031 de stroomafnemer tegen de draad bleef en één frontsein bleef branden, hetgeen voor materieel dat op het spoor aan de dijk bij het revisiebedrijf wordt geplaatst, ongebruikelijk is.
- VIRM 9524 bleef op 01-11 als trein 22044 met twee uitgevallen tractie-installaties in Gouda staan. Door een combinatie van een SGMm en een SGM-II werd de VIRM naar Leidschendam gesleept.
- Plan V 957 kraakte op 01-11 met geweld een stootjuk te Utrecht OZ. Van het juk was weinig terug te vinden, de 957 verloor de schortplaat. Ook raakten de koppeling (fors) en het vooroplopende draaistel fors beschadigd. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Trein 7463 reed op 02-11 tussen Barneveld Noord en Ede-Wageningen een bromfiets aan, maar voordat de politie ter plaatse was, had de bestuurder met medeneming van zijn brommer het hazenpad gekozen.
- Bij Rosmalen botste trein 3679 op 03-11 met een auto, die naar verluidt doelbewust op de overweg geparkeerd was. Een onbekend treinstel raakte daarbij beschadigd.
- Trein 830 kwam op 04-11 in de tunnel in Best tot stilstand nadat de rijwind van de trein een branddeur had doen loswaaien, waar de achteroplopende loc vervolgens overheen reed. Het bleek niet de eerste keer te zijn dat een passerende trein een branddeur uit de vergrendeling had getrokken.
- Tussen Apeldoorn en Twello botste die dag trein 99525 met een auto, die op een (met knipperlichten beveiligde) landbouwovergang vernield waren, duurde het geruime tijd voordat het treinverkeer weer volledig kon worden opgestart. Een hulploc kwam ter plaatse om de kettinhortrein weg te slepen.
- Op 05-11 had trein 3068 een botsing met een auto tussen Den Helder Zuid en Anna Paulowna. VIRM 8734 raakte beschadigd aan baanruimer en koppeling. In het onderhoudsbedrijf Amsterdam kreeg het stel een nieuwe automatische koppeling.

- Trein 1775 had op 06-11 tussen Stroe en Apeldoorn een aanrijding met een wild zwijn.
- Trein 50391 botste op 07-11 tussen Herfte Aansluiting en Dedemsvaart met een vrachtauto, die ondanks de forse beschadigingen nog wel zelfstandig de plaats van het ongeval kon verlaten. De vrachtwagen loste op het moment van de botsing materialen voor werkzaamheden in het buiten dienst gestelde nevenspoor.
- In Amersfoort ging op 14-11 het duo 6467+6447 door een juk, waarbij de 6447 ontspoorde en 6467 overbufferde. Naar verluidt is de 6467 fors beschadigd omdat de ophanging van de motor bij de klap uit het gareel raakte.
- In een onbekend gebleven SGM ontstond op 08-11 in Uitgeest een klein brandje in een ventilator. Er kwam enige rook uit een rooster boven het balkon. De brandweer kwam ter plaatse, maar hoefde weinig uit te richten.
- In de avond van 18-11 ontstond brand in de generator van een WR van Herik Rail, op dat moment onderweg in een gezelschapstrein. De trein kwam tot stilstand kort voor Rotterdam Noord op het spoorwegviaduct bij de Vroesenkade. Er kwamen achttien brandweerauto's ter plaatse en op de nabijgelegen snelweg A20 werd een snelheidsbeperking ingesteld. Het treinverkeer tussen Gouda en Rotterdam lag enige tijd plat.

### **HSL-Zuid**

- Op 18-11 vond op het rechterspoor Breda – Belgische grens een rampenoefening plaats met een Thalys-treinstel. Het stel was 's morgens uit België overgebracht naar Breda via Roosendaal en keerde 's middags ook weer via de oude route naar België terug.
- De bouw van de werkplaats voor HSA-materieel in de Watergraafsmeer verloopt in hoog tempo. Uitgezonderd de weekeinden, wordt er 24 uur per dag gebouwd. Het streven is voor de kerst de loods wind- en waterdicht te hebben. De loods krijgt vier sporen geschikt voor acht bakken. Tevens komt er een kuilwielenbank. Het sporenplan van de Watergraafsmeer wordt zodanig aangepast dat het in de toekomst mogelijk is rechtstreeks vanuit de HSA-werkplaats naar de wasmachine te rijden. In de bestaande loods wordt het doorgaande spoor van bovenleiding voorzien, zodat er in de toekomst geen diesellocomotief meer nodig is om materieel door de loods te rijden.

### **Betuweroute en Maasvlakte**

- Eind oktober was men op de Maasvlakte ver gevorderd met de spooruitbreidingen (blz. 367). De lijn naar de nieuwe Euro-max-containerterminal is bijna gereed; de eerste overslagkranen werden aangeleverd door het Chinese schip Zhen Hua 13. Met de uitbreiding werd ook meteen een wisselstraat aangelegd aan het eind van de westelijke ECT-containerterminal.
- Er zijn nu vier locomotieven met ETCS-beveiliging beschikbaar voor proefritten op de Betuweroute. ACTS levert een sleep Slps-wagens (de wagens met het containerafzetsysteem) van 715 meter. De wagons zijn in Oosterhout gereviseerd en geverfd in een paars/blauw jasje en voorzien van ACTS-opschriften. Loc 5811 bracht de fraaie sleep van bijna 3000 ton op Sint Maarten naar de Betuweroute. De rit voerde vanaf Kijfhoek op klassieke wijze naar Valburg, dus via Utrecht, Arnhem en Elst. De sleep wagons is in twee treinen verdeeld. Naast de Alstom-V100 203 102 rijdt Class 66 JT-4 van Mitsui (20048653-04) op de nieuwe lijn. ACTS levert G1206 7105 en R4C G2000 2007.

### **ProRail en politie**

- In Rotterdam Centraal werd op 05-11 in de avond in een trein op spoor 11 een onbeheerde koffer aangetroffen, die natuurlijk werd aangezien voor een verdacht pakket. Aanvankelijk werd het hele station ontruimd en alle treinverkeer van en naar Rotterdam stilgelegd, maar enige tijd later mochten de treinen van de Oude en Hoekse Lijn weer gaan rijden. Het pakketje bleek inderdaad een vergeten stuk bagage te zijn. Het pakketje werd om 19.40 uur aangetroffen; het duurde tot maar liefst 22.20 uur eer de bomverkenners de trein vrijgaven.
- Op vrijwel hetzelfde moment werd in een ICM op spoor 6 in Den Haag ook een onbeheerde aluminium koffer aangetroffen. Hier bleek het erg prettig dat juist twee echte agenten met kennis van zaken van het spoor poolshoogte kwamen nemen: door hun ervaring bij de spoorwepolitie wisten zij hoe veel overlast een volledige ontruiming met zich meebrengt. Zij stelden dan ook voor het treinstel zonder omhaal naar de Binckhorst af te voeren, hetgeen door perfecte samenwerking tussen NSR en ProRail ook zo geschiedde. Daar werd het treinstel in alle rust onderzocht. Het koffertje bleek geen gevaar te zijn.

### **ProRail & NIMBY**

- Op 24-10 deed de Raad van State uitspraak over de geluidshinder van goederentreinen op de spoorlijn Roosendaal – Sloe. De Raad heeft het voorstel van RN overgenomen om de treinen in woonkernen maximaal 60 km/h te laten rijden. Hierdoor blijft de geluidsbelasting binnen de normen. Eind van het jaar volgt de definitieve uitspraak.

### **Stations**

- De enige winkelier op station Schiedam Centrum heeft zijn bloemenwinkel in september gesloten. De bloemenzaak was gevestigd in één van de drie winkelruimtes. Één ervan is nog steeds in gebruik als NS-proefcentrum voor de OV-chipkaart, de andere staan nu leeg. De hal van het in 2004 opgeknapte station is daarmee zeer ongezellig geworden. Op de NS-perrons is het niet veel beter: de door brand beschadigde stationsrestaurant biedt een troosteloze aanblik, terwijl het bekende gat in de overkapping nog steeds bestaat en vooral in deze tijd van het jaar voor veel smerigheid op de trap naar het perron tussen spoor 2 en 3 en in de reizigerstunnel zorgt. Al met al een groot verschil met het naastgelegen RET-metrostation.
- De toiletten te Den Haag HS werden uitgeroepen tot schoonste stationstoiletten van Nederland. Onderzoeksbureau Verhoeven en Partners, die alle Nederlandse NS-toiletten controleert op reinheid, constateerde dat in de residentie de toiletten schoner zijn dan op alle andere stations.
- In Rotterdam zorgen de bouwwerkzaamheden voor de ombouw van de Provenierstunnel voor grote opstoppingen. De schotten die op de perrons zijn geplaatst voor het graven van de nieuwe toegangen, maken de perrons dusdanig smal dat bij een beetje drukte lange files ontstaan. Als noodmaatregel worden veel treinen, vooral uit de richting Gouda, indien mogelijk aan de Blaakzijde van de perrons neergezet, waar de toegangen naar de trappen ongewijzigd zijn. Hoewel NS en ProRail van de Arbeidsinspectie en IVW ontheffing hebben gekregen om de minimale afstand tussen perronrand en bouwschot van 3,30 meter te onderschrijven, willen beide partijen door versnelling van de werkzaamheden zo snel mogelijk meer ruimte op de perrons creëren.

**Herfstweer**

- In de vroege uren van 01-11 werden de dijkcoupures tussen Harlingen en Harlingen Haven gesloten vanwege de verwachte slechte weersomstandigheden. Er werden bussen ingezet vanaf aanvang reizigersdienst tot circa 11.45 uur.
- In de nacht van 31-10 op 01-11 viel een groot aantal bomen op het spoor. Bij Vleuten viel een boom op het spoor. De brandweer kwam ter plaatse en tot 06.05 uur lag het treinverkeer stil tussen Utrecht en Woerden.
- Omstreeks 06.30 uur viel een drietal bomen tussen Assen en Beilen op het spoor. Twee treinen onderweg kwamen stil te staan, terwijl een derde trein net na vertrek uit Assen strandde. De reizigers hierin konden pas na drie uur te voet naar Assen terugkeren. Rond 09.15 uur waren de problemen voorbij.
- Tussen Nijkerk en Amersfoort viel omstreeks die tijd ook een boom op de rails. Na ruim vijf kwartier was het versperde spoor weer beschikbaar.
- In Zuidbroek ondervond het treinverkeer tussen 06.45 en 09.15 uur vertraging door een in het spoor gewaaide boom.
- Op 02-11 leidden gladde sporen tot vertragingen circa een kwartier van het treinverkeer tussen Groningen en Leeuwarden.
- De om gladde sporen beruchte Gooilijn deed zijn naam alle eer aan tijdens de natte dagen medio november. Op 17-11 was een lezer getuige van het vertrek van loc 1835 uit Baarn. Grote hoeveelheden zand waren ervoor nodig de (achteroplopende) loc in beweging te krijgen, nadat trein 5863 onderweg ook de nodige vertraging had opgelopen als gevolg van gladde sporen. Kort na passage van de overweg in de Generaal van Heutszlaan kwam de trein bijna weer tot stilstand. Met bijna continu doorslippende wielen hield de machinist de trein uiteindelijk in beweging, station Baarn in een wolk van (brandend) zand achterlatend.

**Wist u dat...**

- de op blz. 371 genoemde Plan V met klein NS-logo blijkt de melding van een lezer de 962 is en het bewuste logo een overblijfsel van de reclame voor de nieuwe dienstregeling voor Zwolle – Emmen?
- een andere lezer vermoedt dat ook de 963 nog dit logo heeft?
- de op blz. 370 genoemde overbrenging van FLIRT-treinstel 521 011-7 van de Betuweroute naar de Kijfhoek op 04-10 door loc 6517 verzorgd werd.
- CityPendel 2024 op 23-10 een drietje verving in de treinserie 5500, hetgeen door reizigers met een eerste-klaskaartje zeker niet gewaardeerd werd?
- die dag ook de 2995 tussen Utrecht en Baarn gezien, maar vanwege ernstige vlakke plaatsen vooral *gehoord* werd?
- op 17-11 opnieuw een solo rijdend Sprintertwee gezien werd op de 'Stichtse lijn'?
- de loopbrug van het tijdelijke station in Arnhem inmiddels *Brug der Zuchten* genoemd wordt?
- SGM 2032 in het interieur nog de routestickers van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn heeft?
- een lezer ons meldde dat hij op 13-11 in 's-Hertogenbosch een onbekende VIRM-VI aantrof met de DM '90-treinstellen 3427 en 3435 op sleeptouw?
- Een oplettende machinist in Utrecht Centraal een dwergsein aantrof voorzien van LED-verlichting?
- DDM-1-rijtuig 6614 een klapdeur op het bovendeck mist?

**MUSEUMNIEUWS****Museumnieuws**

- De beide Plan U's van de HIJSM sleepten op 03-11 de het karkas van DE-II 164 van Haarlem naar Hoorn. De beide bakken van de 164 zijn verkocht en werden per dieplader verder naar hun nieuwe bestemming gebracht.
- Van 10-12 tot 04-02 rijdt – uiteraard niet op maandag – een extra vroege museumtrein van Utrecht Centraal naar het Spoorwegmuseum. De trein vertrekt om 09:48 uit Utrecht en is om 10.01 uur aan de Maliebaan.
- Tijdens NVBS-75 kon ERS op 15-10 loc 6602 missen. die de avond ervoor werd opgehaald in Rotterdam. De loc pendelde met een mooie stam blokkendozen tussen Dieren en Loenen. Voordat de loc van de VSM-lijn vertrok nam hij met de laatste rit de stoomlocs 78 468 en 23 071 mee. De laatste hing achterop om de trein weer van Dieren naar Loenen te kunnen rijden. De 6602 nam de 78-er op sleeptouw naar Arnhem. Daar trok de stomer de Class 66 naar Emmerich omdat de machinist van de Class ook pilot van de stoomloc was.

**Veluwsche Stoomtrein Maatschappij**

- Loc 6431 haalde op 21-10 stoomloc 50 0073-2 op in Visé en bracht deze naar Maastricht. Daar werd de 50 opgepikt door ZLSM-stoomloc 1220, die ook nog wat wagens bij zich had. Loc 2530 van de VSM, op 05-11 in Simpelveld vanwege het 'Thomas'-weekeinde, nam de 50 mee naar Beekbergen. De 50 is aangekocht door de VSM.
- Stoomloc 44 1085, die als monument stond opgesteld bij de Firma Stollwerck in Keulen is op 27 oktober jl. per vrachtwagen naar Loenen overgebracht. Getrokken door de 2530 ging het convooi per spoor verder naar Beekbergen. De VSM beschikt al over de 44 1593-1, afkomstig van de DR. De 44 1085 is een ex DB-machine. Het is de bedoeling dat deze locomotief bij een herinrichting van het voorterrein in Beekbergen als monument geplaatst gaat worden.

**Tramweg Stichting**

Op 3 november jl. om 22.00 uur heeft de NZH motorwagen A106, na 58 jaar, voor het eerst weer op eigen kracht gereden! Dit betrof het in- en uitrijden van de sporen van TS depot Scheveningen. De wagen mag uiteraard niet het remiseterrein af want hij is niet gekeurd en ook nog niet af.

Na 20 jaar restauratie aan de A106 (begonnen in 1986) is nu een werkelijke mijlpaal bereikt: een dik compliment aan de mensen, die deze klus hebben geklaard.

## B O E K E N

Op 23 september jl. verscheen het NVBS-jubileumboek "**Sporen van Verandering**". Het boek is ontstaan in nauwe samenwerking met Uitgeverij De Alk. Bij vorige jubilea van de NVBS werden fotoboeken uitgegeven, deze keer is besloten een aantal thema's uit te werken die in de voorbije 75 jaar nogal aan verandering onderhevig zijn geweest. Negen auteurs hebben vanuit hun deskundigheid een deelhoofdstuk geschreven. Aan de orde komen de dienstuitvoering van NS in 1931, goederenvervoer, dienstwagens, de GTW die als trambedrijf een busvervoerder werd in de Geldersche Achterhoek en daar tegenover een hoofdstuk van de busvervoerder die uit de GTW is voortgekomen en die intussen weer een spoorbedrijf is geworden. Het fotograferen van spoor- en tramwegen is geëvolueerd van glasplaat naar digitaal, terwijl de vorm en de uitvoering van vervoersbewijzen ook een flinke verandering doormaakte. Eveneens verdwenen - en nog altijd betreurd - is de interlokale tram tussen 1930 en 1966. Hoe dat zo is gekomen wordt breed beschreven. Ook de gewijzigde wijze van beveiliging op het Nederlandse spoorwegnet anno 2006 is uitvoerig belicht.

Alle hoofdstukken op een rijtje:

- \* De teloorgang van de interlokale tram in Nederland tussen 1930 en 1966 door ir. Harry Hondius.
- \* Het fotograferen van spoor- en tramwegen door Gerard de Graaf.
- \* Gedaanteverwisseling in Gelderland door Jaap Nieweg.
- \* De ontwikkeling van Syntus door Frank van Setten.
- \* Het spoorbedrijf in 1931 door Bert Steinkamp.
- \* Beveiliging en beheersing anno 2006 door Illya Vaes.
- \* Opkomst en ondergang van het dienstwagenpark van NS door Hans Nahon.
- \* Goederenvervoer 1931-2006 door Gerrit Nieuwenhuis.
- \* Een blik in de kaartjestrommel door Marco Moerland.

De eindredactie van het boek was in handen van Gerard de Graaf. Het boek bevat 224 pagina's en is in full-color gedrukt op A4-formaat, voorzien van een harde kaft en kan worden gekocht bij het [Documentatiebureau van de NVBS](#) voor de winkelprijs van € 32,50. Vrijwel direct na verschijnen was het jubileumboek geheel uitverkocht en was er zelfs een tekort van enkele honderden exemplaren. Aangezien de bestellingen nog steeds binnenstromen zal een 2e druk worden gemaakt, die rond eind november beschikbaar zal zijn.

Uitgeverij De Alk: "**Spoor & Tram**", editie 17. Spoor en tram geeft jaarlijks in woord en beeld een uitgebreid overzicht van de ontwikkelingen bij de spoor- en tramwegen in Nederland. Redactie: Paul Dijkman, Kees Verhulst, Marcel van Ee en Carel van Gestel. Het eerste hoofdstuk behandelt het rollend materieel dat in 2005 bij de diverse spoor- en trambedrijven actief was. Speciale aandacht voor o.a. Raiklipper bij Sail Amsterdam en de Hannoverse trams te Den Haag. Een apart hoofdstuk schetst het bijsturen van de treinen van NS-R bij verstoringen op het net. In het tweede grote hoofdstuk passeren alle goederenvervoerders de revue die in 2005 actief waren. Speciale aandacht hier voor drie ontsparingen te Amsterdam, het bedrijf Rotterdam Rail Feeding, voorbereidingen voor de exploitatie van de Betuweroute en (plannen voor) goederenvervoer per tram. Na het hoofdstuk "Afvoer en Sloop" aandacht voor de ontwikkelingen bij de museumbedrijven. Aparte hoofdstukken beschrijven de herrijzenis van de "Kameel", het vernieuwde Spoorwegmuseum, 10 jaar Stichting Mat'54 Hondekop-vier, Limburger weer terug in Limburg en 40 jaar Tramweg-Stichting. In het laatste hoofdstuk lezen we over de infrastructuur. Specials hier: De HSL-Zuid en RandstadRail krijgt vorm. Tot slot de materieeloverzichten en overzicht van geraadpleegde literatuur. 144 pagina's, 21 x 29.7 cm, 300 foto's, geheel in kleur. Prijs: € 29,90. ISBN: 90 6013 282 3. [www.alk.nl](http://www.alk.nl)

TRANSPRESS: **Von der Dampfloek zu ICE**, een album in kleur samengesteld door André Papazian. Een klein beetje stoom en verder modern materieel. Zomaar een selectie, geen algemeen overzicht. Mooie kleur, dat wel. Hoofdzak is Duitsland met de volgende onderwerpen: het einde van de stoom, modernisering van de elektrische en dieseltractie, een verhaal over de reorganisatie van het spoor, de ontwikkeling van het snelverkeer sinds 1979 met onder andere het einde van de TEE en de start van de Eurocity. Dan verder de veranderingen in het goederenvervoer. De ups en downs van het nachttreinenverkeer vormen ook een hoofdstuk. Verder nog het einde van de aparte wereld van de lokaal- en zijlijnen. De groei van het Regioverkeer. Dan ook de wedergeboorte van de Triebwagen, spoorwegnostalgie, nieuw elektrisch en dieselmaterieel en tot slot het Hogesnelheidsverkeer en de rol van de Pendolino. 160 blz., 23 bij 26,5 cm., ISBN 3-613-71291-1. prijs 29,90 euro.

KOSMOS VERLAG. Deze uitgever bracht een schitterend kleurealbum uit, getiteld **Europäische Eisenbahnen** van de hand van Klaus Fader, bekend van eveneens prachtige boeken over de Bernina en Glacier Express. De volgende landen figureren: Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, Italië, Spanje/Mallorca, Griekenland, Oostenrijk, Tsjechië, Roemenië en Denemarken. Alles met museumstoom, normale diesel- en elektrische tractie. Het hoofdstuk Frankrijk is speciaal met zijn hoge bruggen en viaducten. Duitsland neemt een onvergetelijke plaats in met veel variëteit. Griekenland komt in publicaties zelden voor. De kwaliteit van de kleurendruk (uit Tsjechië) is perfect. Zo'n 160 blz. met foto's over de hele bladzijde. Het merendeel is als super aan te merken. € 24,90 euro. 22 bij 27 cm in oblong formaat, ISBN 10-440-10616-4. In het verleden waren Franck'h en Kosmos één. Kosmos bleef over en geeft in hoofdzaak natuurboeken uit. Maar als zij een zijweg op gaan is het echt de moeite waard. Aanbevolen voor Sinterklaas en Kerst.

EISENBAHN KURIER. Nr. 24 uit de serie **Eisenbahn Kurier Aspekten**. Hier de jaarlijkse DB AG materieelgids van locomotieven en motorwagens. Een fraai in kleur geïllustreerde brochure in A4 met opgave van alle nummers en bijbehorende BW-en. Niet verwonderlijk is dat de meeste materieelseries omvangrijk en modern zijn. Elk jaar zijn er minder "oudjes" en dan hebben we het niet over oldtimers maar over materieel uit de eerste moderniseringsperiode bij DB en DR uit de 50- en 60-er jaren van de vorige eeuw. Opvallend is de opmars van diesel- en elektrische treinstellen. Ook hier beginnen locomotieven een geringere rol te

spelen, zowel in het IC- als Nahverkehr. 76 blz., prijs € 8,90.

**EISENBAHN KURIER. Erzählte Eisenbahn.** Letterlijk: verteld spoor met diverse bijdragen van bekenden en onbekenden over wat ze met de hobby meemaakten. Het Duits is niet echt een gezellige leestaal, maar hier is wel een gezellig leesboek met veel bijkomende belevenissen. Rijk geïllustreerd met vaak typisch amateurfoto's, niet van de gebruikelijke hoge documentaire standaard. Maar ze zijn bijzaak: het gaat om de verhalen tijdens bezoeken en reizen opgedaan. Steffen Lüdecke verzamelde ze. Wie deden zoal mee? Wenzel, Hoecherl, Griebel, Knipping, Baur, de gebr. Lüdecke. Er zijn herinneringen bij van ver vóór WO-II, de 50-er jaren, over bepaalde loctypen (bijv. BR 18 stoom), de 2<sup>e</sup> Wereldoorlog, depôt- en fabrieksbezoeken (onder andere Esslingen), technische verhalen, stationsbezoeken etc. Alles in een dikke A4 band samengevat. Maar liefst 366 blz., prijs € 39,90.

**EISENBAHN KURIER. Eisenbahn Bilderarchiv,** deel 22 gewijd aan de Intercity Express, van de pen van Georg Wagner. 96 blz. kleurenfoto's van de meest recente jaren. Het boek heeft alles, ondertitel: Die Starzüge im Fernverkehr der DB. Zoals altijd in deze zuiver kleurenalbums zit er een flink aantal topfoto's in die deze treinen toch fotogeniek maken. Het meest is er natuurlijk toch gefotografeerd op de nieuwe lijnen, maar er zitten ook wat klassieke settings in. Overigens zijn er ook 2 buitenlandse scènes, namelijk in Amsterdam en Verviers (België). Het oblong boek kost € 19,80.

**EISENBAHN KURIER. EK special nr. 82.** Een A4 brochure over een onderwerp dat voor zover wij weten nimmer belicht werd, namelijk de ombouw- en Reko wagens bij de DB en DR. Bij DB ging het vooral om 3- en 4-assig houten Pruisisch reizigersmaterieel, dat overigens na 1918 en 1945 over heel Europa ging zwerven. Het werd bij DB stoptreinmaterieel dat nog heel lang werd gebruikt en duidelijk niet comfortabel was. Bij de DR betrof het 2-, 3- en 4-assige wagens. Na de ombouw vonden bij de DB later verdere veranderingen plaats. Bij de DR gingen de omgebouwde 4-assers zelfs in sneltreinen meerijden. Er is aandacht voor DR "Sonderfahrzeuge". Ook is er een lijst van maar liefst 190 museumwagens (diverse typen) van DB en DR. Voor fans van historische wagens een must. Als je het aantal museumwagens ziet dan hebben wij in Nederland totaal niets! 93 blz., € 9,80. Veel zwart/wit en ook kleurenillustraties.

**EISENBAHN KURIER. W. Rettich** produceerde het boek **Die Elstertalbahn** over het spoor tussen Gera, Greiz, Plauen en Weischlitz. De indeling is: geschiedenis, alle lijnen en dat zijn er nogal wat, de materieelinzet, storingen en ongelukken en hoe het in 2006 ging. In 160 rijk geïllustreerde bladzijden (zwart/wit en kleur) krijgt u een totaalbeeld van het spoorgebeuren hier. Bij de stoomtractie domineert de serie 58 een beetje. Deze werd hier in oorspronkelijke en gemoderniseerde vorm voor het laatst algemeen ingezet. Ook is er aandacht voor raccorderementen en industriespoor. Vooral bij de kleur komen er opvallende foto's voor. Het besproken gebied werd in de stoomtijd ook flink door hobbyisten bezocht. Voor hen zeker aanbevolen. A4, prijs € 35,=.

**EISENBAHN KURIER. Die Baureihe E 10** (Roland Hertwig). Een magistraal werk over een magistrale locomotiefserie. De E 10 luidde het begin in van de grote naoorlogse DB-elektrificaties en de aflevering van grote aantallen standaard e-locs (39, 40, 41, 50, 51). De serie startte met 5 duidelijk verschillende proeflocs. Het boek begint met de voorlopers. Verder technische verhalen over de elektrische- en mechanische delen. Dan worden verder de 13 depots, van waaruit ze reden, behandeld. Een hoofdstuk gaat over de exemplaren, die als trekkracht dienden voor de TEE. Dan volgt de behandeling in de AW-en. Levensloop en omlopen vormen belangrijke onderdelen. Honderden foto's meest zwart/wit (maar ook een deel in kleur) begeleiden de tekst. De standaard E 10 was eigenlijk qua uiterlijk een typisch gebruiksvoorwerp. Een aantal (speciaal voor TEE- en IC-werk) werd echter fraai gestroomlijnd uitgevoerd. Ze waren zeker zo mooi als de beroemde E 18 en 19. 304 bladzijden telt dit standaardwerk. Er verschenen al boeken over de klassieke E-locs (18, 44, 94) en de "renner" die na de E-10 kwam, namelijk de E-03. Aanbevolen voor elke liefhebber. Prijs € 45,50. A4, ISBN 3-88255-171-2.

## K A L E N D E R

**KOSMOS:** Voor € 22,50 heeft u een pracht van een kalender getiteld **Lokomotive 2007** met onder andere dubbel(stoom)tractie in Rusland en China, Duitse stoom, elektrische- en dieseltractie, stoom in Oostenrijk, E-loc oldtimers in Zwitserland en wat andere minder opvallende platen. De kwaliteit van de foto's is perfect, de keuze van de onderwerpen trouwens ook. Bij andere kalenders is dit soms weleens een probleem, vinden wij. Het is wel een loeier van een werkstuk met zijn omvang van 48 bij 45 cm. Zeker aanbevolen: een pronkstuk aan de muur.

## D V D

### Het spoor door het verleden (Deel 1)

**De spoorwegen in Nederland tot 1940 (A.W. Bruna Uitgevers)** Historische hoogtepunten uit de archieven van het Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid. Deze dubbel-dvd neemt u met vele authentieke beelden mee naar de oorsprong van het railverkeer. Anders dan de titel doet vermoeden zijn niet alleen treinen maar ook trams volop te zien. In de eerste helft van de twintigste eeuw stond de film nog in zijn kinderschoenen. Televisie bestond nog niet. Geluid werd pas vanaf het begin van de jaren dertig mondjesmaat toegevoegd. De fragmenten op deze dvd zijn zo origineel mogelijk gehouden. De kwaliteit van deze beelden kan daarom verschillen van de huidige norm. Omdat geluid zeldzaam was, bevat deze dvd enkele stille fragmenten. De dvd kent de volgende hoofdstukken: Tramwegen, Stoomlocomotieven, Het spoortracé, Op en om het spoor, Honderd jaar spoorwegen, Naar elektrificatie, Aanleg Miljoenenlijn, Dwarsliggers. Elk hoofdstuk bevat meerdere korte of lange reportages, eigenlijk teveel om op te noemen. Wij noemen de opvallende zaken. De film begint met een opname uit 1922 (!) van de paarden-

tramlijn Rotterdam Slagveld – Overschie. Waar wij nooit bij stilstonden zagen we in de film: bij het “omlopen” heb je geen speciale infrastructuur nodig zoals wissels: je koppelt gewoon het paard af en neemt het liefdevol mee naar de andere kant van (in dit geval) rijtuig 511. Ook de elektrische tram in Rotterdam zien we veelvuldig langsrijden, zoals mw. 48 met sleepbeugel en verder duiken uit alle hoeken en zijstraatjes de crème elektrische motorwagens op. Het tweede fragment neemt ons mee naar eveneens 1922, op een tramrit door Nijmegen vanaf de remise aan de Waalkade. De opening van de elektrische tramlijn Leiden – Scheveningen (1924) gevolgd door diverse beelden van het tramverkeer in Den Haag uit 1930. Verder een experiment met een benzinemotorwagen op de Hofpleinlijn naar Scheveningen via Wassenaar. De Blauwe Tram duikt met een zekere regelmaat op. Dan vertrek van stoomloc 2120 uit (vermoedelijk) Den Haag SS en nemen we een kijkje in de revisiewerkplaats Tilburg (1928). De indienststelling van de 3900'en en het experiment met de gestroomlijnde “Potvis”. Vervolgens veel nieuwe infrastructuur, openingen, eerste ritten e.d. maar ook rampen zoals het spoorwegongeluk bij De Vink in 1926. Dan zien we een demonstratie Eerste Hulpverlening. Hier gaat de regie de fout in want deze beelden worden abusievelijk weer gevolgd door andere beelden van de ramp bij De Vink. Vervolgens de presentatie van de “Micheline” in ons land; de productie van het spoorboekje (1936). Daarna de complete film van Max de Haas over 100 jaar Nederlandse Spoorwegen. Prachtige beelden hierna van de presentatie van de DE-3 in 1934 en de eerste ritten van Mat'36 op het baanvak Utrecht – Arnhem. Het leuke aan de film is dat deze vrijwel steeds op de “normale” snelheid draait, dus geen comedy caper's-toestanden. Twee uur top-kwaliteit voor maar € 19,90. ISBN: 9022957136.

Te koop bij **Boekhandel van Stockum**, Herengracht 60, 2511 EJ Den Haag. Tel: 070-3028110. Ook online te bestellen. Kijk op [www.vanstockum.nl](http://www.vanstockum.nl)

In onze volgende editie laten wij u kennis maken met deel 2 uit deze reeks; de spoorwegen vanaf 1940.

## Wat schreven de anderen ....?

**Op de Rails**, nr. 2006-11. ISSN:0030-3321 \* Een koud rondje Veluwe \* Vijftig jaar geleden: de NS in de periode 1954 – 1958 \* Innotrans 2006 \* De Traxx-familie \* Excursies \* Verenigingsnieuws \* Documentatiebureau \* In memoriam Herman Berghuijs \* [www.NVBS.com/Opderails](http://www.NVBS.com/Opderails)

**Rail Magazine**, nov. 2006, nr. 9 (239) \* ISSN:0926-3489 \* Hofplein – Nootdorp van RandstadRail in bedrijf \* Maliebaan, de andere spoorlijn door Utrecht \* Terug naar Toen met Pec 8502 \* Verslag InnoTrans 2006 \* Testritten op HSL-Zuid \* VSM Terug naar Toen 2006 \* Klassieke beveiliging Utrecht Goederen buiten dienst \* Modelspoor met o.a. de Piko Hondekop onder de loupe genomen \* Lezersservice \* [www.railmagazine.nl](http://www.railmagazine.nl)

**Rail Hobby**, nov. 2006, nr. 11 \* ISSN 0165-4551 \* ICE-3, ruggegraat van het langeafstandsverkeer \* SileNS voor stillere treinen \* Museumnieuws \* RandstadRail van start \* Vierkante wielen \* Railpers \* div. modelspoorartikelen \* [www.railhobby.nl](http://www.railhobby.nl)

**Spoorwegjournaal**, nr. 6/2006 (154) \* Innotrans 2006 \* Testritten op de Belgische HSL 4 \* Vroeger en Nu \* Stoomtrein Goes-Borsele wil een miljoen \* Langs de Lijn \* Boekbespreking \* Dieselen in de Botlek(2) \* Hupac in Ede \* Bezoek aan de TEE in Zwolle \* Het treinfest van de 75-jarige NVBS \* Nieuw wereldrecord voor E-locs \* De Hondekop, al 50 jaar een begrip \* Piko NS-Hondekop in H0 \* NS-ligrijtuigen type Bcvmh in H0 \* De eerste "Gele Rijder" in H0 \* Modelspoornieuws \* Agenda \*

*Dit is het laatste nummer van het Nederlandse Spoorwegjournaal. De uitgever heeft besloten om de twintigste jaargang de laatste te laten zijn. Het blad heeft hem, door tegenvallende verkoopcijfers, alleen maar geld gekost. Jammer dat de stekker er uit gaat, zeker voor degenen, die jarenlang al hun ziel en zaligheid in het blad hebben gestoken.*

**Strassenbahn Magazin**, Oktober. 2006, 37<sup>e</sup> jaargang, nr.204 ISSN 0340-7071\*10815. \* Waarom in sommige tramsteden de bijwagens weer zijn comeback maakt \* Nieuws uit binnen- en buitenland alsmede uit de industrie \* In december viert het tramsysteem in Duisburg zijn 125-jarige bestaan; dus een uitgebreid artikel is wel op zijn plaats \* Hoe een klein trambedrijf oostelijk van Berlijn toch erin slaagt te blijven bestaan \* Het Düsseldorfs trambedrijf Rheinbahn blijft de Combino trouw en krijgt nu de eerste exemplaren van het type Silberpleil II binnen \* De Zwitserse stad Zürich ontvouwt haar tramplannen tot aan 2025 toe en die zijn bepaald niet misselijk te noemen \* In deel 2 wordt duidelijk gemaakt waarom na de tweede wereldoorlog de tram in Arnhem door de trolleybus vervangen werd. \* De tram in de Eeuwige Stad, oftewel hoe in Rome het tramnet geleidelijk aan weer wat ging voorstellen \* Over een metrosysteem met één geleiderail wordt in dit deel 2 aandacht geschonken aan vervoersbedrijven in USA en Japan \* Als gebruikelijk de vaste rubriek voor trams en U-Bahnen in modelbouw \* De befaamde Oost-Duitse Reko-trams, die door RAW Schöneweide vanaf 1958 werden gebouwd (deel 1) \* Aan de tramparade van de NVBS op die bloedhete dag in Amsterdam wordt de nodige aandacht geschonken \* Tenslotte het korte leven van een 33 km lange tramlijn van Düsseldorf naar Moers \* Alle artikelen zijn ruim voorzien van fotomateriaal van goede kwaliteit \* [www.geramond.de](http://www.geramond.de) ThN

**Strassenbahn Magazin**, November. 2006, 37<sup>e</sup> jaargang, nr.205 ISSN 0340-7071\*10815. \* Nieuws uit binnen- en buitenland alsmede uit de industrie als gebruikelijk \* Een maand geleden vierde het tramsysteem van Rostock zijn 125-jarig bestaan; dus wordt ruimschoots het wel en wee tot heden toe behandeld \* Eindelijk na 33 jaar zijn in Mannheim ten noorden van de Neckar de tramlijnen weer onderling verbonden \* Tramlijn 4 in Gotha is beter bekend als de Thüringerwaldbahn, waarop de Düweg enkelgelede tweedehandsjes vervangen gaan worden door gemoderniseerde Tatra's uit Erfurt \* Wat men precies bedoelt met de herstructurering van het trambedrijf in Bremen wordt in een vraaggesprek met een bedrijfsbestuurder uit de doeken gedaan \* Het heeft 2 jaren geduurd, echter het belangrijkste knooppunt voor tram en bus in Dresden is een welkome verbetering \* De huidige stand van zaken over de tram in Melbourne. Met zo'n 500 trams vervoert men dagelijks over een totaaltraject van 250 km dubbelspoor \* In Japan heeft men onlangs een magneetzweefbaantje gerealiseerd, waarbij een stijging van 67 procent wordt overwonnen \* Als gebruikelijk de vaste rubriek voor trams en U-Bahnen in modelbouw \* De befaamde Oost-Duitse Reko-trams, die door RAW Schöneweide voor veel trambedrijven werden gebouwd (deel 2) \* Hoe een Leipziger tramremise uiteindelijk zijn voortbestaan als meubelopslagplaats gegarandeerd zag \* Dat Frankfurter (am Main) tramlijn 16 dit jaar zijn 100<sup>ste</sup> verjaardag vierde lijkt tamelijk alledaags, ware het niet dat een belangrijk deel ervan – bereden met moderne lv-trams in 1993 ge-

sloten werd! \* N.a.v. het 1200-jarig bestaan van de stad Magdeburg worden met historische trams historische stadspunten bekeken \* Alle artikelen zijn goed voorzien van redelijk fotomateriaal \* [www.geramond.de](http://www.geramond.de) ThN

MINIREX (Luzern) **Schweizer Eisenbahn Revue**. Nr. 11 bevat veel Zwitsers en internationaal nieuws. Verder artikelen over nieuw BLS materieel, problemen met de Gotthard basistunnel, na medio 2009 sneller van Genève naar Parijs, antistoringmateriael voor de BLS, het ongeval met de Transrapid in Duitsland (Emsland), Innotrans 2006 Berlin, 15 jaar ICE, Mitsui neemt Siemens DispoLok over (een uitgebreid verhaal). Alles met illustraties in kleur. Ditmaal geen historisch artikel. 50 blz., €9,90.

## RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

**Heden tot 26 mei 2007:** expositie 'Capelle aan het Spoor'. Capels Historisch Museum, zaterdag van 13 tot 16 uur.

**2 december 2006:** Treinenbeurs te Arnhem. Kijk op:

[www.modelspoorbeurs.nl](http://www.modelspoorbeurs.nl)

**9 december 2006:** SGB op tv, Nederland 2, om 20.20 uur. Het tractiegebouw van de Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) is deelnemer in het programma BankGiro Loterij Restauratie. (Zie ook bericht op blz. 372 van deze editie)

**16 december 2006:** Treinenbeurs te Houten. Kijk op:

[www.modelspoorbeurs.nl](http://www.modelspoorbeurs.nl)

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

**20 en 21 januari 2007:** Nederlandse Modelspoordagen in de Evenementenhal te Rijswijk.

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

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

## RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

**17 december 2006:** Met stoomlocs 18 201 en 52 8075 van Riesa naar Lauscha. <http://www.zugparty.de/>

**9, 10 en 11 februari 2007:** 30 jaar afscheid van de Reko 03. Inzet van de 03 2204-0 und 03 2295-8 voor speciale fototreinen met groen reizigersmaterieel op het traject Saalfeld – Gera – Zeitz – Leipzig. Info aanvragen via email: [henry.riedel@web.de](mailto:henry.riedel@web.de)

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

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

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

Kijk op [www.hov-rn.nl](http://www.hov-rn.nl)