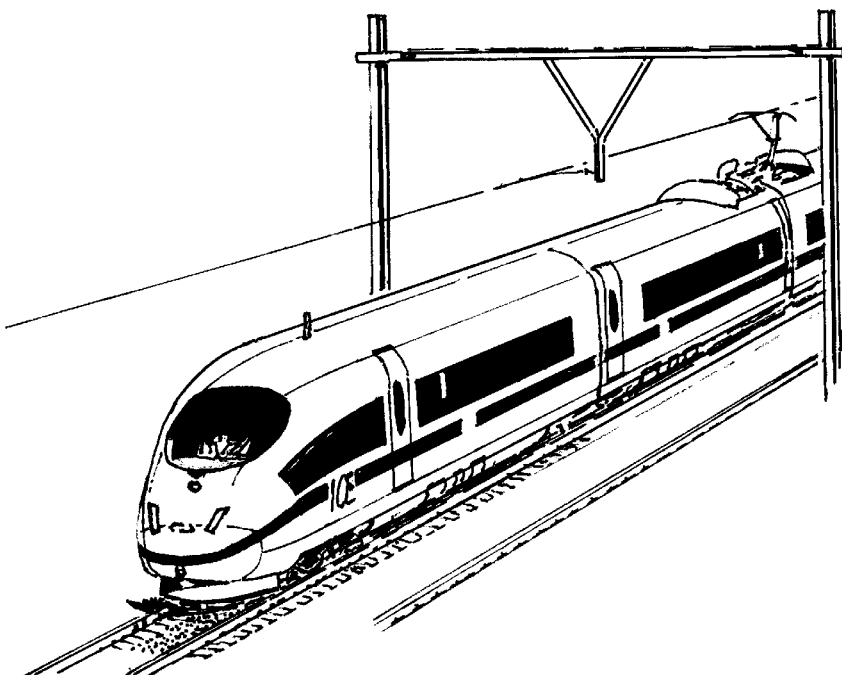
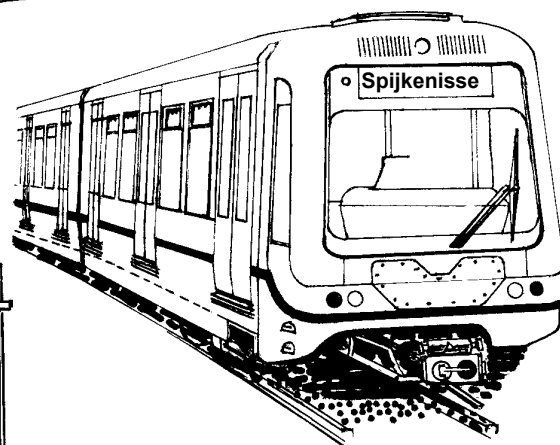
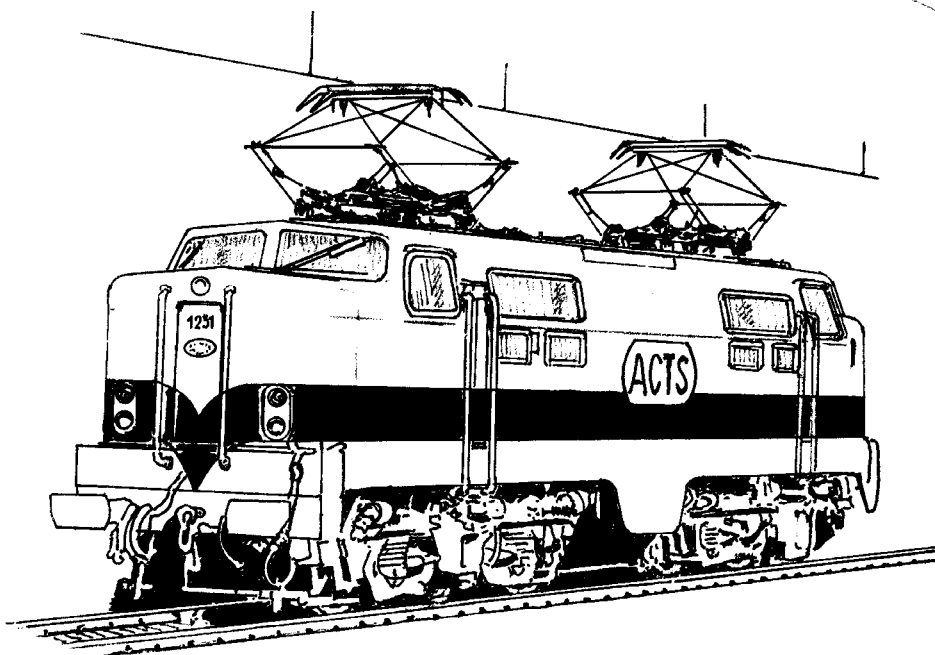


Het Openbaar Vervoer

# RAILNIEUWS

50<sup>e</sup> Jaargang, nr. 583 – juli 2007



## Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50<sup>e</sup> JAARGANG, NUMMER 7 (583)  
juli 2007

Het Openbaar Vervoer –  
RAILNIEUWS is een uitgave van de  
Stichting Trammuseum en Railver-  
voer 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 2007 twaalf keer en kan gratis  
worden gedownload vanaf onze website

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

ISSN:1570-534X

© 2007. Niets uit deze uitgave mag  
worden overgenomen zonder schrift-  
elijke toestemming van de redactie.

## Aanbestedingen openbaar vervoer

Het Europees parlement besloot begin mei de aanbestedingsplicht voor openbaar vervoerdiensten te verlichten. Regio's mogen wat de EU betreft zelf bepalen of zij hun openbaar vervoer aanbesteden of door een eigen vervoerbedrijf laten exploiteren. Wanneer het vervoer niet wordt aanbesteed dient aan een aantal verplichtingen te worden voldaan, zoals een meldingsplicht bij de EU. Tevens is het bij niet-aanbesteed openbaar vervoer verboden om (grootschalig) onderaannemers in te schakelen, iets wat voor *De Lijn* in Vlaanderen wel eens een probleem kan worden. De nieuwe regels worden over twee jaar van kracht voor een periode van vooreerst tien jaar. Het is Lidstaten overigens wel toegestaan verdergaande regels te formuleren, zoals een algemene aanbestedingsplicht.

Een aantal partijen in de Tweede Kamer zag zijn kans schoon en startte direct een lobby om de nu nog in de Wet Personenvervoer 2000 opgenomen plicht tot aanbesteding te schrappen voor de vier grote steden met een eigen vervoerbedrijf. Daarmee gingen sommige Kamerleden er alvast aan voorbij dat het GVVU per 1 januari van dit jaar is verkocht aan connexion, en dus niet meer onder de definitie valt. De staatssecretaris, mevrouw Huizinga (CU), heeft aangegeven de aanbestedingsverplichting niet te willen schrappen. De aanbestedingen in het stads-, streek- en spoorvervoer hebben geleid tot een hogere kwaliteit, meer aanbod en meer reizigers c.q. minder reizigersverlies in vergelijking tot gebieden die niet aanbesteed zijn. Ook de vervoerbedrijven Arriva, connexion en Veolia zijn niet blij met deze ontwikkeling en hebben aangekondigd naar het Europees Hof te stappen daar zijn "ernstige schade" vrezen. De vakbonden zijn opgetogen en zien de ontwikkeling als een overwinning.

De vraag is of deze rituele dansen in de praktijk zoveel uit zullen maken, daar de stadsregio's zelf beslissen over de vraag of er al dan niet wordt aanbesteed. Het ROA lijkt niet van plan van het instrument af te zien, waarbij men zich geruggeleund ziet door de resultaten die met de aanbestedingen Waterland en Meerlanden zijn behaald. De Stadsregio Rotterdam is al vergevorderd met de voorbereidingen en heeft –mede gezien de uiterst povere kwaliteit die de RET pleegt te leveren– alle redenen om de aanbesteding door te zetten. De positie van Haaglanden is onduidelijk, maar lijkt te neigen naar niet aanbesteden. Gevolg is wel dat de HTM haar groei-ambities in de kast kan zetten.

In alle discussies is één partij stelselmatig onderbelicht gebleven, en dat is de reizigers waar het allemaal om zou moeten draaien. Die reiziger geeft er geen biet om of zijn bus nu in GVB- of Veolia-kleuren is gespoten, die wil gewoon frequent, betrouwbaar en comfortabel vervoer tegen een redelijke prijs. Een vergelijking van de wel en niet aanbestede concessies wijst duidelijk uit dat die klantwensen in de aanbestede concessies beter worden ingevuld. Voor dezelfde exploitatiesubsidie, die van onze belastingcenten wordt betaald, wordt in de aanbestede concessie meer en vaak frequenter vervoer geboden met comfortabelere bussen. Een vergelijking tussen het materieelpark van Arnhem en Haarlem is wat dat betreft veelzeggend. De uitbreiding van het aantal diensten leidt er ook toe dat er meer personeel nodig is. Het is opvallend dat de vakbonden niet geïnteresseerd lijken te zijn in een groei van de werkgelegenheid.

Uiteraard moet alles uit de lengte of de breedte komen, en dat betekent dat vervoerders hun best doen om efficiënter te werken. Daar is best ruimte voor, want bedacht moet worden dat chauffeurs in het streekvervoer hooguit 60 tot 70% van hun werktijd daadwerkelijk bezig zijn openbaar vervoer te verrichten. De overige tijd gaat op aan materieelritten, pauzes, looptijd naar en van kantine et cetera. In het stadsvervoer is het met een productiviteit van hoogstens 50% nog veel erger. Het is begrijpelijk dat het (rijdend) personeel hun bestaande rechten niet wil opgeven, getuige de recente stakingen in Brabant. Aan de andere kant is het de vraag hoeveel buschauffeurs en vakbondsbestuurders bereid zijn om de pauze van hun loodgieter door te betalen of de aanschaf van een auto of televisie plegen zonder eerst bij meerdere winkels te kijken!

Het is dus te hopen dat het Kabinet een rechte rug houdt en de verplichte aanbestedingen doorzet. Slechts op die manier is het mogelijk een echte impuls te geven aan het openbaar vervoer in de grote steden en op die manier een bijdrage te leveren aan de bestrijding van files. Dit is ook de beste manier om de toekomst van het openbaar vervoer op lange termijn te verzekeren. Ook naar inwoners en bezoekers is dit fair, want zij betalen al jaren teveel (belasting) in vergelijking met de kwaliteit en de omvang van het geboden vervoer.

# A M S T E R D A M

## OV-visie 2007-2020: meer en beter openbaar vervoer

De gemeente Amsterdam wil de komende jaren de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren en meer ov-verbindingen creëren om de groei van de mobiliteit te kunnen opvangen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Het college van B&W wil onder andere de Ringlijn doortrekken naar de Houthavens (en vervolgens óf naar het CS óf naar Amsterdam-Noord), de Noord/Zuidlijn doortrekken naar Amstelveen, een metroverbinding naar Schiphol tot stand brengen, en het aantal P+R's vergroten. Daarnaast wil het college via de Stadsregio regelen dat het openbaar vervoer tot 01.00 uur blijft rijden en dat het spitsvervoer tot 20.00 uur wordt aangeboden. Het metronet moet worden opgewaardeerd tot een hoogwaardig systeem. Dit zijn enkele ambities die verwoord staan in de 'OV-visie 2007-2020', die op 5 juni door het college is vrijgegeven voor inspraak.

### Betere kwaliteit van de metro

Een van de ambities van het college is de opwaardering van het metronet tot een hoogwaardig metrosysteem. Dit betekent onder andere dat het metrospoor niet gebruikt wordt door andere vervoermiddelen, zoals de trein of de (snel)tram. Het gevolg hiervan is dat de Amstelveenlijn een 'echte metro' moet worden. De opwaardering houdt ook in dat metrolijnen gebruik moeten gaan maken van eigen infrastructuur. Metrolijnen die dezelfde sporen berijden, kunnen elkaars dienstregeling verstoren. Ook moeten de voertuigen zo breed en lang mogelijk zijn, om zoveel mogelijk capaciteit te kunnen bieden. Om reizigers goed in het voertuig te kunnen verspreiden, moeten de metrostellen ook goed doorloopbaar zijn. De nieuwe metrostellen moeten hieraan voldoen. Een laatste maatregel om de kwaliteit van het metronet te verbeteren, is de introductie van het (semi-) automatisch rijden op de metro. Hierbij vervangt de techniek de metrobestuurder.

Naast het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen, wil het college een metroverbinding maken tussen Amsterdam en Schiphol (via de Westelijke Tuinsteden, het A4-tracé of Amstelveen), behalve als de studie Schiphol Amsterdam Almere Lelystad met een afdoende oplossing over het spoor komt. Bij de variant via de Westelijke Tuinsteden zal ook gekeken worden naar mogelijkheden tot verlenging naar de oostkant van de stad. Ook zal een studie naar het nut en de noodzaak van een Oost-Westlijn op de lange termijn moeten worden uitgevoerd.

Ook wil het college de Ringlijn verlengen naar in ieder geval de Houthavens, om vervolgens te kijken of hij verder verbonden kan worden met het Noord/Zuidlijnstation 'Johan van Hasseltweg' in Amsterdam-Noord, of met het CS.

### Tram

De gemeente wil de efficiency van de tram verbeteren. Dat wil zij onder andere doen door het aanleggen van nieuwe keerlusen aan de rand van de stad, waardoor trams niet meer naar plaatsen hoeven te rijden waar ze kunnen keren, terwijl de vervoersvraag naar deze locaties kleiner is dan het aantal tramlijnen dat er naartoe gaat. Daarnaast zet het college zwaar in op de verbetering van de doorstroming van de bus en de tram in de hele stad.

### Trein

Op een groot deel van de verbindingen in de regio is de trein het belangrijkste ov-alternatief voor de auto. Deze verbindingen staan onder druk. Amsterdam wil vanuit alle richtingen goed bereikbaar zijn per intercity én stoptrein. Dit betekent dat het nodig is om twee sporen per richting te hebben op het spoor rond Amsterdam en op de trajecten ernaartoe.

*(Bron [www.amsterdam.nl](http://www.amsterdam.nl))*

## Zomerdienstregeling 2007

De enige lijnwijziging in deze zomerdienst betreft de instelling van lijn 46. Deze lijn, die de opvolger is van lijn 29, is ingesteld voor een proefperiode van twee jaar en rijdt van maandag t/m zaterdag tussen Amsterdam Noord (Buikslotermeerplein) en Amsterdam Zuidoost (AMC/Holendrecht). Daar het GVB voorlopig zelf geen chauffeurs en bussen beschikbaar heeft wordt lijn 46 deze zomer gereden met bussen en personeel van Oostenrijk-tours.

Ten opzichte van de zomerdienstregeling van 2006 zijn er slechts enkele kleine aanpassingen:

\* de speciale koopavonddienst (gele dienstregeling) op de lijnen 1, 2 en 5 is vervallen. Deze lijnen rijden nu op alle avonden dezelfde dienstregeling waardoor er van maandag t/m woensdag beter en van donderdag t/m zaterdag minder frequent wordt gereden.

\* De hoogzomerdienst voor de lijnen 1, 2, 3, 5, 12 en 17 op zaterdag en zondag is vervallen. Deze lijnen rijden nu ook in de hoogzomer de normale dienstregeling.

\* De lijnen 13 en 17 hebben op zondagen een betere dienstregeling gekregen.

\* Lijn 26 rijdt op zondagen in de maandag t/m vrijdag in de hoogzomerdienst overdag minder. De vraag is of dit wel zo verstandig is gelet op de drukte op het strand Blijburg.

\* Lijn 9 heeft tijdens de laagzomerdienst een betere dienstregeling gekregen. Dit in verband met de drukte bij Artis.

Al met al een dienstregeling die weinig afwijkt van die van 2006 maar toch op enkele plaatsen wat pluspunten oplevert.

Minder in de plus is de GVB-krant, die ook huis-aan-huis verspreid zou worden doch daarvan was weinig te zien. Ook staat er in deze GVB-uitgave weinig van het GVB. Er wordt meer reclame gemaakt voor de evenementen in de stad gedurende deze zomer, waarbij voor het Holland Festival wel erg veel ruimte is ingeruimd.

Voorts verschijnen er ook weer lijnfolders. Die voor de normale zomerdienst hebben een rode steunkleur en die voor de hoogzomerdienst een paarse kleur.

Minder goed lijkt het weer gesteld met de beschikbaarheid van personeel. Lijn 46 wordt, zoals hierboven al aangegeven, met tourchauffeurs gereden en ook bij de tram is extra personeel ingehuurd.

Ook zal er in de hoogzomer nogal wat gebeuren bij de Zuid-as waar werkzaamheden voor de Noord-Zuid-lijn plaatsvinden hetgeen zijn gevolgen heeft voor de alle metrolijnen en tramlijn 5.

## Stremming metro

Zondag 7 juli ging de zeven weken durende stremming in van het metroverkeer tussen Station Zuid en de stations Van der Madeweg en Spaklerweg. Een tweedeling in het metronet met als tussenliggende verbinding de trein op de trajecten Station Zuid-Duivendrecht en Station Zuid-Bijlmer Arena. Voor de gebruiker van het openbaar vervoer zeven weken van doffe ellende met

twee maal overstappen van metro op trein en weer op metro met het nodige gebruik van trappen en roltrappen en vooral veel.....tijdverlies.

Daarnaast zal ook lijn 5 worden versterkt.

Veel zal afhangen van de exploitatievorm van de resterende metrotakken en de soepelheid waarmee NS de GVB-reizigers tegemoet zal treden. Met NS zijn door het GVB afspraken gemaakt over de te accepteren kaartsoorten. Voor b.v. de gebruikers van de chipkaart heeft NS nog geen enkele mogelijkheid om deze op geldigheid te controleren en ook is het voor NS niet duidelijk wat er allemaal kan en mag met de vele soorten sterabonnementen.

Zeker in de eerste dagen zullen de passagiers rekening moeten houden met langere reistijden en in een aantal gevallen moet de gebruiker van het openbaar vervoer nog zoeken naar de voor hem of haar meest gunstige reisweg. De Noord/Zuidlijn zou tijdens de aanleg geen al te grote problemen opleveren voor het bestaande openbaar vervoer..... dat moeten we maar met een korreltje zout nemen.

### **Prijs voor goederentram**

Het bedrijf CityCargo heeft nu al een prijs gewonnen voor duurzaamheid. CityCargo, dat volgend jaar wil beginnen met het vervoeren van goederen naar de binnenstad met vrachttrams, is goed voor de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad en zorgt voor betere verkeersdoorstroming. Dat is het oordeel van de jury van de Groene Bilderberg Conferentie, die de prijs uitreikte.

Knap dat de jury nu al weet wat verder nog niemand weet. Er is weliswaar proefgereden met twee trams en die proeven werden als succesvol bestempeld. Het waarom hiervan is ons niet duidelijk omdat bij de proeven het laden en lossen van een enkele container niet lijkt op de werkelijke plannen, waarbij een hele volle tram moet worden geleegd en worden volgestopt met retourlading. Verdere infrastructuur ontbreekt thans nog volledig.

Wij zijn wat terughoudender en willen eerst zien of de praktijk even "succesvol" is als de proef. Daarna kan de luchtkwaliteit en de verkeersdoorstroming worden gemeten en is het mogelijk tijd voor een prijsuitreiking.

Het bestuur van de Stadsregio Amsterdam is inmiddels akkoord gegaan met het toelaten van het bedrijf CityCargo tot het Amsterdamse tramnet. In de tweede helft van 2008 moeten de eerste tien vrachttrams door de stad gaan rijden, aldus een woordvoerder van CityCargo.

Nu moet nog worden gezocht naar locaties voor zowel het laden en lossen, een of twee terreinen waar de vrachttrams gestald gaan worden en tevens zullen er speciale trams besteld moeten worden. Gedacht wordt bij deze trams aan wagens die sterk gelijken op de twee cargotrams zoals die nu al enige jaren rijden in Dresden voor het vervoer van onderdelen voor Volkswagen. Het gaat daarbij om trams met een bestuurderscabine en voorts platte bakken met daarop een huif waarvan de zijanten geheel open kunnen om de goederen met heftrucks gemakkelijk te kunnen laden en lossen.

### **Noord/Zuidlijn**

De aanleg van de Noord/Zuidlijn zal in de komende tijd steeds meer zijn stempel gaan drukken op het verkeer. Zoals reeds eerder vermeld zal het Stationsplein fiks op de schop gaan met aanpassingen aan de tramsporen en busroutes. Daarnaast komen er op de Dam en op het Muntplein bouwputten om verstevigingen aan te brengen onder een aantal gebouwen omdat men toch niet geheel zeker is over de toestand bij het boren van de tunnels op grote diepte. Bij de stations Munt, Vijzelgracht en Ceintuurbaan vindt vooral overlast plaats van aan- en afrijdende vrachtwagens in verband met de afvoer van grond uit de inmiddels gebouwde stationsbakken. De grootste overlast komt komende zomer bij de Ring Zuid waar een tunnelbak wordt gemaakt voor de Noord/Zuidlijn waardoor er gedurende zeven weken slechts beperkt metroverkeer mogelijk is en het lijnennet van de metro volledig door elkaar wordt geschud.

En dit terwijl de gemeente Amsterdam altijd heeft gezegd dat het openbaar vervoer tijdens de bouw van de Noord/Zuidlijn op normale wijze doorgang zou kunnen vinden.

Op de open dag van de Noord/Zuidlijn, eigenlijk de open dag van de bouw, waren de bouwplaatsen op de Johan van Hasseltweg (Buikslotermeerplein), het Noord-Hollandsch-kanaal, de Sixhaven, het Stationsplein (met tunnel onder het CS door en start op het Damrak), het Rokin, de Vijzelgracht, de Ceintuurbaan en het Europaplein opengesteld. Bij alle bouwplaatsen werden door de respectievelijke aannemers rondleidingen voor de bezoekers gehouden. Rond de vijftienduizend mensen brachten een bezoek aan de diverse bouwlocaties.

### **Flinke ontsporing**

Op de IJburglaan in stadsdeel Zeeburg is woensdagochtend 11 juli Combino 2138 van lijn 26 ontspoord na een botsing met een auto. Even na 08.00 uur ontspoorde de tram ter hoogte van de afslag Zeeburg. Een passagier raakte lichtgewond, maar kon ter plaatse worden behandeld. De bestuurster van de tram werd uit voorzorg naar het ziekenhuis overgebracht. De tram belandde volledig in het gras.

### **Blikseminslag**

Het tram- en metroverkeer in Amsterdam werd woensdagochtend 4 juli ernstig ontregeld als gevolg van blikseminslag in de Rivierenbuurt. De remise in de Lekstraat werd getroffen. Dat zorgde voor grote schade aan het elektriciteitsnetwerk van het GVB. Rond 08.30 reden alle trams weer, nadat bij het opstarten van de dienstregeling ongeveer de helft van de trams niet kon uitrijden. De dienstregeling van de metro's werd om 11.00 uur hervat. Rond 11.30 uur werd weer volgens de normale dienstregeling gereden.

### **Veiligheidsteam Openbaar Vervoer**

Op vrijdag 1 juni jl. is het nieuwe Veiligheid Openbaar Vervoer (VOV) van start gegaan. Het team bestaat uit plm. 150 medewerkers waarvan ongeveer de helft door het politiekorps Amsterdam-Amstelland wordt geleverd en de helft door de Dienst Stadstoezicht. De meeste medewerkers van Stadstoezicht zijn dan weer mensen die zijn overgekomen van de afdeling OV-zorg van het GVB. Het nieuwe team is al ontstaan uit de vorige raadsperiode waarin is besloten dat er een OV-politie moest komen, ondergebracht bij de politie. Dit om een einde te maken aan de vele verschillende toezichthouders bij het openbaar vervoer, t.w. de politie, GVB OV-zorg en Stadstoezicht. Uiteindelijk is eind 2006 het definitieve besluit genomen en sinds vrijdag 1 juni is de

ze afdeling dan ook daadwerkelijk opgericht. Nadat de GVB-ers 's morgens in het Stadhuis afscheid hadden genomen na toespraken van GVB-directeur Kroon en wethouder Gehrels trok de groep bestaande uit politiemensen en Stadstoezichtmedewerkers naar het metrostation Waterlooplein waar door burgemeester Cohen het officiële startsein voor het nieuwe team werd gegeven. Vervolgens vertrokken ze per metro naar het gebouw van de politie aan de James Wattstraat waar ze zijn ondergebracht als onderdeel van de Dienst Controle Infrastructuur Verkeer (de Verkeerspolitie).

### **Proef met gratis openbaar vervoer**

De proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen vanaf 1 januari 2008, voor een periode van drie maanden, staat weer op losse schroeven. Daar de gemeente Amsterdam het project niet tijdig heeft aangemeld bij het Rijk zal die niet worden meegeënen in de subsidie. De proef kan nu alleen doorgaan als de gemeente Amsterdam zelf alle kosten op zich neemt.

### **Open dag in remise Havenstraat**

De open dag in remise Havenstraat op zondag 3 juni jl. was niet zo open als was voorgesteld. Alleen abonneementhouders (de Chipkaarters) konden zich via een aanmeldingsformulier opgeven voor een rondleiding in de remise op deze zonnige zondag. Rond de 600 reizigers gaven zich op voor deze dag. Iedere bezoeker kon mee met een rondleiding door de werkplaats en het buitenterrein, waarbij de dagelijkse werkzaamheden met veel enthousiasme en leuke anekdotes werden gepresenteerd. Men kon de boven- en onderkant (werkkuilen en podia om aan de bovenzijde van de Combino's te kunnen werken) van de trams bekijken, mee met een tram door de wasstraat en het slijpen van de wielen van dichtbij gadeslaan. Voorts was er informatie over de OV-chipkaart, de nieuwe dienstregeling, werken bij het GVB en de museumtramlijn (401 + 916).

Veel bezoekers konden na de open dag meer waardering opbrengen voor het werk van het GVB en de moeilijkheden waarmee met in de praktijk te maken heeft.

Gesproken kan worden van een geslaagde dag voor een (helaas) beperkte groep die na afloop nog op kosten van het GVB een rit konden maken met de museumtramlijn.

Veel waardering ook voor het personeel dat hun tijd en energie heeft gestoken in het rondleiden van de mensen en het bemensen van de informatiekramen.

### **Materieel tram**

#### **Blokkendozen**

Op 25 juni jl. was de 780, de eerste blokkendoos, 25 jaar oud.

In de HWR heeft inmiddels de bakwisseling bij de 802 plaatsgevonden. De B-bak (achterbak) staat nu los op het achterterrein, terwijl de B-bak van de 814 in de 802 is geplaatst. In de HWR staan nu ook 814A+814C. De 802 bestaat nu uit 802A+802C+814C. Naar verluid zou alsnog zijn besloten ook de 814 weer te herstellen. Hiertoe moet dan de zwaar beschadigde B-bak van de 802 worden hersteld.

Als eerste van de blokkendozen werd de 793 in de Lekstraat voorzien van het nieuwe logo. Het is gelijk aan de uitvoering op de gerenoveerde Combino's.

De ex Cargo-proeftrams 783 en 801 gingen naar de HWR waar beide wagens weer worden hersteld voor de passagiersdienst. De 801 kon inmiddels na zijn aanpassingen, na het gebruik als cargotram, de HWR verlaten. De wagen, die op 4 juli in gebruik werd genomen, werd onder de ramen geschilderd en kreeg de nieuwe GVB-logo's (zoals bij de 793).

Op 28 juni brak om 6.45 uur aan het eindpunt Sloterdijk (Orlyplein) brand uit in 790. Het betrof hier, net als in de 814, een ventilatiemotor die vlam vatte. Door de brandweer werd de vloer open gezaagd en de brand geblust. De schade is groot maar de buitenzijde werd niet beschadigd. Er zal eerst een groot onderzoek naar de oorzaak van deze (tweede) brand plaatsvinden.

#### **Combino's**

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2021, 2052, 2056, 2058, 2062, 2063, 2066, 2069, 2074, 2075, 2076, 2136.

Gerenoeverd zijn: 2001-2020, 2022-2051, 2053-2055, 2057, 2059 - 2061, 2064, 2065, 2067, 2068, 2070, 2072, 2073, 2078, 2089, 2091, 2092, 2095, 2097, 2108, 2116, 2131-2134, 2137-2147, 2201-2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

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

De 2203 ging eindelijk voor het verdere herstel de HWR binnen, nadat de wagen vier weken buiten had gestaan na terugkeer uit Duitsland.

De 2131 en 2132 zijn voorzien van een nieuw type fietsenrek. Dit lijkt veel op het rek dat in de CAF-wagens wordt gebruikt en is daarbij verplaatst naar de andere zijde. Op de oude plek is nu ruimte voor een kindwagen.

De 2091 is nog altijd in gebruik als meettram. In de geleidingconstructie zijn vanaf de buitenzijde zwarte kabeltjes te zien.

In de Havenstraat worden momenteel de Combino's aangepast voor de 2<sup>e</sup> kindwagenplaats. Hierbij wordt aan de blinde zijde het enkele bankje vervangen door een dubbele bank en de dubbele bank aan de instapzijde verwijderd. Voorts wordt aan de instapzijde het hekwerk verwijderd en op de grond een lijn aangebracht waarbinnen de kindwagens moeten worden geplaatst. Naast proefwagens 2014 rijden in ieder geval inmiddels ook de 2021 en 2075 er meer rond.

#### **metro/sneltram**

Als volgende stellen werden de 91 en 93 in behandeling genomen voor hun metamorfose in het wit en blauw.

### **Museumtramlijn**

Ingezet worden momenteel de GVB 401, 465, 533, 600, 731, 792 en 916, de HTM 1024, Groningen 41, NBM 43, Wenen 2614, 4143, 1628 en 5290 en Graz 206, 319B en 350B.

De Praag 352 en HTM 816 staan momenteel in verband met onderhoudswerkzaamheden buiten dienst.

RET 507 zal een grote revisie ondergaan waarbij van de wagen o.a. het plaatwerk, dat grotendeels is verroest, zal worden vervangen.

# ROTTERDAM

## Jaarverslag 2006

2006 was voor de RET vooral een overgangsjaar. Een jaar met veel mijlpalen, zoals de verzelfstandiging, het bereiken van een eigen RET-CAO en een belangrijke omslag in de organisatie om goed voorbereid te zijn op de toekomst. Ook een jaar met veel onrust. Onrust in de Rotterdamse politiek, maar vooral binnen het bedrijf. Onvermijdelijk door de vele veranderingen binnen het bedrijf in een extreem korte periode. In 2006 werd wel een omslag bereikt. Voor het eerst sinds jaren kwam de RET weer beter naar voren in de OV-klantenbarometer. Tram en bus stonden zelfs in de 'Top 5' van de landelijk snelst stijgende tevredenheid van klanten. Een jaar waarin, na alle bezuinigingen, ook weer meer openbaar vervoer op straat verscheen. Een groter aanbod dus, onder meer door hogere frequenties, lijn uitbreiding en een nachtnet. Daarnaast innovatieve ontwikkelingen zoals RandstadRail, de BOB-bus en de OV-chipkaart. De kosten zijn eind 2006 structureel verlaagd met meer dan 30 miljoen euro per jaar, terwijl voor 2007-2008 nog 14 miljoen extra efficiency moet worden gerealiseerd. De RET sloot 2006 af met een winst van € 6,0 miljoen tegen € 2,6 in 2005.

Het totaal aantal reizigerskilometers ging 0,3% omlaag, van 685 miljoen naar 683 miljoen. Bij de bus (incl. nachtnet) ging dit 4% omlaag en bij de Erasmuslijn van de metro was dit 1,6%. De Calandlijn ging 1,1% omhoog en bij de tram bedroeg dit 0,7%. Het aantal personenritten ging 0,6% achteruit, 160 miljoen naar 159 miljoen. Bij de bus was dit 3,8% en bij de Erasmuslijn 2,6%. De Calandlijn steeg met 2,1% en bij de tram bleef het gelijk.

### Exploitatiegegevens

<u>Tram</u>	2006	2005	
Aantal ingezette eenheden t.b.v. de exploitatie	127	130	
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	49	49	
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	142	141	
<u>Bus</u>			
Aantal ingezette eenheden t.b.v. de exploitatie	234	233	
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	25	26	
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	72	75	
<u>Metro Erasmuslijn</u>			
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	37	38	
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	189	192	
<u>Metro Calandlijn</u>			
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	48	47	
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	280	277	
Het totaal aantal ingezette eenheden voor	150	152	beide metrolijnen
<u>Totaal aantal plaatskilometers (x 1 miljoen)</u>	3.937	3.909	
<u>Kostendekkingsgraad</u>	38,2 %	37,9 %	
<u>Bezettingsgraad</u>			
Tram	17,2 %	18,0 %	
Bus	13,7 %	14,4 %	
Metro	18,2 %	18,0 %	
<u>Totaal bezettingsgraad</u>	17,3 %	17,5 %	
<u>Gem. ziekteverzuim</u>	9,0 %	11,3 %	
<u>Aantal personeelsleden</u>	2745	3007	

## Ridderkerklijn

Het voorkeustracé voor de Ridderkerklijn is bekend. Uit het onderzoek naar negen tracévarianten is gebleken, dat een lijn vanaf de Groeninx van Zoelenlaan via Rotterdamseweg, tussen Bolnes en Slikkerveer afbuigend naar de Kievitsweg, Sportlaan, Koninginneweg, het centrum van Ridderkerk, Vlietlaan naar het P+R Oudelande de beste bijdrage levert aan de verbetering van het openbaar vervoer in dit deel van de regio en Ridderkerk. Daarnaast sluit het voorkeustracé aan bij de plannen van de P+R Beverwaard. Na vaststelling van het tramtracé, wordt deze verder uitgewerkt en waar mogelijk verbeterd. Dan wordt bijvoorbeeld ook een keuze gemaakt voor een noord- of zuidligging van de trambaan op de Rotterdamseweg. De Stadsregio Rotterdam en de gemeente Ridderkerk onderschrijven de uitkomsten van de studie en de keuze van het voorkeustracé. Burgemeester en wethouders van Ridderkerk staan achter de aanleg van het voorkeustracé tot aan het centrum. De aanleg van een tramlijn in het centrum en verder zorgt volgens het college voor te veel inpasingsproblemen, die niet binnen afzienbare tijd zijn op te lossen. De Stadsregio wil de gehele lijn aanleggen tot aan het beoogde eindpunt bij de P+R locatie Oudelande.

Het onderzoeksrapport is de komende tijd onderwerp van een uitgebreid participatietraject voor de bevolking van Ridderkerk. Het traject start met een tweetal informatiebijeenkomsten in juli en loopt tot september. Na afloop van dit traject, naar verwachting in oktober/november 2007, geeft de gemeenteraad van Ridderkerk een advies over het tramtracé aan de Stadsregio Rotterdam. Op zijn vroegst kan in 2010 een start worden gemaakt met de aanleg van de nieuwe verbinding.

## OV-chipkaart in tram en bus

Na de invoering van de OV-chipkaart in de metro ging op 15 juni de fase 'proefbedrijf' in tram en bus van start. Deze fase werd gebruikt om de laatste testen uit te voeren en eventuele knelpunten op te lossen. Op 25 juni werd officieel met het OV-chipkaartsysteem in tram en bus van start gegaan. De OV-chipkaart kon al gebruikt worden in de metro in Rotterdam en Amsterdam, de trein naar Hoek van Holland en de bussen van Connexxion in de Hoekse Waard. In de laatste testfasen zijn nog aanpassingen doorgevoerd, maar volgens de RET is de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het systeem nu zodanig dat uit-

breiding naar nieuwe vervoersvormen mogelijk is. Desondanks zullen zich nog wel problemen voordoen maar men vertrouwt er op dat het reizen voor de klanten veel makkelijker zal worden.

### **'Metro-offensief'**

Omdat de klantwaardering voor de metro bij de OV-klantbarometer was teruggelopen, is de RET in juni begonnen met een kwaliteitsimpuls. De lagere score had betrekking op het gebrek aan zit- en staanplaatsen, maar vooral ook op graffiti en de bekraste ramen. Verder voelen de reizigers zich niet op hun gemak omdat er te weinig toezicht is en bovendien vindt men de metro's vies. Beveiligingsmedewerkers gaan nu per koppel toezicht houden in de metro's, zowel overdag als 's avonds. Zij dragen hun gewone beveiligingsuniform, zodat ze goed herkenbaar zijn. Ook worden extra controlebeambten (cba's) ingezet, bij een aantal aangewezen plekken ondersteund door de politie. Ook hangjongeren zullen worden ontmoedigd. De treinen zullen ook tijdens de dienst regelmatig worden gereinigd. Speciale schoonmaakteams rijden mee vanaf ongeveer 09.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds. Ook worden alle stations herzien qua afvalbakken, terwijl ook de omgeving van de stations zal worden aangepakt. De vloeren van alle SG-2 voertuigen krijgen een nul-beurt en worden grondig gereinigd. Ook komt er de 'mystery guest'. Anonieme reizigers gaan hun ervaringen in het openbaar vervoer delen met de RET. De actie die een maand zou gaan duren, werd zo enthousiast door de gemeente Rotterdam ontvangen, dat deze besloten er een gemeenschappelijk project van te maken. Ook de Stadsregio Rotterdam doet mee en betaalt ook mee aan een groot deel van de kosten. Hiermee kan men de acties in de metro nu door laten lopen tot het eind van het jaar.

### **Nieuwe kleding**

Tegelijk met de invoering van de OV-chipkaart in tram en bus en de kwaliteitsimpuls bij de metro, kon men op 25 juni kennismaken met de nieuwe kleding voor het rijdend personeel. Er is gekozen voor stijlvolle blauwe pakken. De nieuwe kleding straalt vooral zakelijkheid en uniformiteit uit en ziet er veel beter uit dan het groene pak uit 1998 met de diverse kleurtjes, korte broek, streepjespolo en sportschoenen. Het rijdend personeel straalt van nu af aan meer autoriteit uit.

### **Nieuwe trams**

Binnenkort valt de beslissing welke leverancier de 53 nieuwe trams mag gaan leveren. Er zijn nog twee gegadigden over, namelijk Bombardier en Alstom. Een aantal keuzes is gemaakt. De problemen zoals bij de Citadis mogen niet voorkomen. Dat betekent een gedegen onderstel, airco voor de bestuurders en voor de passagiers wordt gestreefd naar top-koeling. Nederlands Vervoer berichtte in de juni-editie dat Alstom Transport was aangewezen als "preferred bidder" om 53 Citadis 302 C te leveren.

### **Klantenreacties**

Het aantal klachten neemt af. Waren er in maart nog 687 reacties, in april waren dit er nog maar 525. Een greep hieruit over de maand april en tussen haakjes maart. Niet op tijd rijden, 60 (108), persoonsgedrag 40 (55), rijgedrag 26 (42), uitval 17 (51), overlast werkzaamheden 14 (48), complimenten/suggesties 7 (8), deuren 3 (14), reinheid voertuigen 2 (4) en voertuig te vol 0 (6). Bestuurders en chauffeurs wordt er op gewezen om vooral op tijd te rijden. Ook de Stadsregio Rotterdam eist van de RET dat er beter op tijd moet worden gereden.

### **Koperdiefstal**

Op 19 juni werd de RET voor de tweede keer in nog geen paar maanden tijd geconfronteerd met diefstal van tientallen meters koperen leiding. Het langs de rails bevestigde metaal is onderdeel van het beveiligingssysteem van metro's. Ontbreekt het, dan kunnen voertuigen slechts langzaam rijden, waardoor vertragingen in de dienstregeling ontstaan. De diefstal op het wisselcomplex aan de Waalhaven leidde in de ochtendspits tot kwart voor negen tot langzaam rijdende metro's. Volgens een RET-woordvoerder gaat het om een landelijk probleem dat nauwelijks is te voorkomen. Oud-metaalhandelaren in de regio kijken niet op van de aanhoudende diefstallen. De prijs van koper steeg vorig jaar explosief en hierdoor zijn diefstallen schering en inslag. Vervuild koper, zoals oude waterleidingen, doet momenteel € 4,10 per kilo. Zuiver koper, zoals het draad van de RET, is per kilo zelfs € 5,30 waard. Probleem bij de koperhandel is dat handelaren niet kunnen zien waarvan het metaal afkomstig is. Er zijn geen merktekens en legitimatie van de aanbieders is niet verplicht.

### **Gratis vervoer 65-plussers**

De belangstelling van Rotterdamse ouderen om vanaf 1 juli vier maanden gratis met het openbaar vervoer te reizen is groot. Binnen twee weken nadat de eerste formulieren de deur uitgingen, ontving de gemeente Rotterdam al 33.000 aanvragen voor de gratis OV-chipkaart. Begin juli stond de teller op 41.000. De gemeente schat dat ongeveer 55.000 van de 88.000 65-plussers in Rotterdam een aanvraag zullen indienen. De periode van vier maanden gaat in op het moment dat de OV-chipkaart voor het eerst wordt gebruikt. De proef stopt op 31 december 2007.

### **Infrastructuur en exploitatie**

Zodra de nieuwe Vastelandboog in dienst wordt gesteld krijgt lijn 20 een gewijzigde route. Komend vanaf Lombardijen rijdt lijn 20 dan vanaf de Erasmusbrug via het Vasteland, Eendrachtsweg en Mauritsweg en vervolgens de bestaande route naar Schiebroek v.v.

Vanaf vrijdag 29 juni einde dienst t/m zaterdag 7 juli kon het spoor op de West-Kruiskade richting Kruisplein niet worden bereiden i.v.m. de aanleg van de nieuwe aansluiting van de sporen. De lijnen 21 en 23 reden vanaf het Mathenesserplein via de Mathenesserlaan, Nieuwe Binnenweg, Mauritsweg, Kruisplein en vervolgens eigen route. Vanaf zondag 8 juli aanvang dienst t/m zondag 15 juli einde dienst gold dit in omgekeerde richting.

De werkzaamheden op het Bontinckplein zijn inmiddels gereed gekomen.

Vanaf 25 juni tot eind januari 2008 zijn er werkzaamheden op de kruising Bergse Dorpsstraat, Grindweg, Argonautenweg en Burg. Le Fevre de Montignylaan.

Een datum voor de noordelijke railvernieuwing in de Van Oldenbarneveltstraat is nog niet bekend. De tramsporen op de Nieuwe Binnenweg worden begin 2008 aangepast voor de bredere Citadis-rijtuigen.

**Materieel**

**Metro/sneltram:** In juni was er een railslijpwagen uit Oostenrijk actief op het Rotterdamse metronet. Onder andere de rails in Spijkenisse werden geslepen. Metrorijtuig 5412, die betrokken raakte bij de bovenleidingbreuk tussen stations Capelsebrug en Schenkel op 12 juni, is weer in dienst gesteld. De rijtuigen 5403 en 5415, die ook betrokken waren bij dat incident, reden enige tijd zonder pantograaf op de Erasmuslijn. Rijtuig 5218 kwam in juni weer in dienst na een revisie in de lijnwerkplaats Waalhaven.

**Tram:** In verband met de invoering van OV-chipkaartsysteem voor tram en bus op maandag 25 juni, werden in het weekeinde van 23 en 24 juni de motorrijtuigen 802, 805, 815 en 816 overgebracht naar de remise Hillegersberg en aldaar voorlopig buiten dienst gesteld. In deze rijtuigen waren namelijk nog geen kaartlezers ingebouwd. Vanuit de remise Hilledijk werden de 828, 830, 834 en 835 overgebracht naar remise Kralingen. In remise Kralingen bevinden zich nu voor de dienst op lijn 7 en eventueel lijn 8, de rijtuigen 812, 818, 820, 822, 823, 828, 830, 834 en 835. Op lijn 8 rijden momenteel voornamelijk wagens uit de 700-serie en ook op lijn 7 rijdt soms een 700. In remise Hilledijk bevinden zich de 839, 840, 841, 847 en 848 voor de dienst op lijn 2. Op deze lijn rijden ook regelmatig 700-en en Citadis-rijtuigen. In de Centrale Werkplaats bevonden zich begin juli mr. 720 in de spuiterij voor de nieuwe huisstijl-kleuren, 713 voor revisie en nieuwe kleuren en de 2051. De schade aan dit laatste rijtuig valt mee en betreft voornamelijk de beplating. Door gebrek aan materiaal ligt het werk aan dit rijtuig momenteel stil. Mr. 746 kwam in dienst in de nieuwe kleuren. Mr. 843 buitendienst gesteld in remise Hillegersberg met aanrijdingsschade, zou op termijn worden hersteld, maar inmiddels is besloten dit toch niet meer te doen. De werkzaamheden aan de rijtuigen 606 en 2602 van de Stichting RoMeO gaan binnenkort van start. De 2602 wordt weer omgebouwd tot motorrijtuig 491.

**Nieuws per datum**

**10/06:** 8.00 – 13.00 uur, 23-2051 derailleerde door te hoge snelheid in de bocht Groeninix van Zoelenlaan / Cannenburchstraat in de richting Beverwaard. Het rijtuig liep bijna in zijn geheel uit de rails, ploegde door een grasveldje en schampte onder andere een mast voor de verkeerslichten en een ANWB-richtingwijzerbord. Nadat de firma Tieleman het rijtuig weer in de rails had gezet kon deze op eigen kracht terugkeren naar de remise.

**12/06:** 14.00 uur: Op het moment dat twee metro's elkaar passeerden net voorbij station Capelsebrug bij de 's Gravenweg, werd de bovenleiding door één van de metrostellen naar beneden gehaald. Nadat de spanning van de bovenleiding was gehaald, konden de passagiers na drie kwartier uit de metrostellen worden gehaald. Men werd hierbij geassisteerd door de brandweer. De pantografen van het stel 5412+5403+5415 werden zwaar beschadigd. Omdat dit stel niet meer op eigen kracht kon rijden, werd locomotief 6102 vanaf de remise 's Gravenweg naar het wisselcomplex Prinsenlaan gestuurd om het stel op te halen. Nadat bij het wisselcomplex was overgelopen naar het andere spoor, werd het stel door de 6102 opgeduwd naar remise 's Gravenweg. De metrosneltram reed daarna geruime tijd over enkel spoor tussen de stations Capelsebrug en Schenkel. Herstel van de bovenleiding duurde tot ongeveer 19.00 uur.

**20/06:** In de ochtend had het wisselcomplex Schiedam Centrum II te kampen met een storing. Tot in een groot deel van de middag werd er onregelmatig gereden op de Calandlijn. Sommige stellingen reden niet verder dan station Hoogvliet. Er werd gekeerd in het wisselgebied Aveling.

**23/06:** 0.10 uur: Mr. 745 trok met de pantograaf de bovenleiding omlaag in de Poortstraat richting Centraal Station. Als gevolg van de daardoor slap hangende bovenleiding in de omgeving verspeelde ook op het Kruisplein een tram de pantograaf.

**04/07:** 18.00 uur: 25-2018 derailleerde op het wissel in de bocht Erasmusbrug/Vasteland richting Schiebroek. Mr. 715 assisteerde bij het hersporen van mr. 2018.

**D E N H A A G****Haaglanden gaat door met aanbesteden buslijnen**

Het stadsgewest Haaglanden zet de openbare aanbesteding van buslijnen vanaf eind 2008 door. Dat heeft het dagelijks bestuur van het stadsgewest op 11 juli besloten. Bedrijven die op het vervoer bieden, krijgen de verplichting dat ze met schone aardgasbussen rijden. Haaglanden is de eerste in Nederland die zo'n vergaande milieu-eis opneemt in het eisenpakket. Personeel van de HTM demonstreerde op 11 juli voor de deur van het stadsgewest om aandacht te vragen voor hun toekomst. Zij boden Haaglanden-bestuurder Smit een petitie aan waarin werd gepleit voor een goede regeling voor de werknemers. Maar volgens Smit zijn arbeidsvoorwaarden meer een zaak voor de werkgevers dan voor politici.

**Groot onderhoud tramnet**

Vanaf 4 juni 2007 is de HTM gestart met groot onderhoud aan het tramnet. Deze onderhoudswerkzaamheden worden zowel aan de rails als aan de GTL's uitgevoerd. Dit onderhoud gebeurt in fasen en houdt in dat er tijdens een aantal periodes een gedeelte van een lijn buiten dienst zal worden gesteld. Er wordt dan onderhoud gepleegd aan dat trajectdeel en aan een aantal trams.

De werkzaamheden aan de sporen houden in dat bepaalde delen van het net worden 'opgelast'. Tegelijkertijd krijgen ook de draaistellen en wielen van een aantal trams een aanpassing.

**Achtergrond**

"De circa dertig jaar oude trams van de HTM zouden eigenlijk vervangen moeten worden. Dit stellen technische medewerkers van het openbaarvervoersbedrijf naar aanleiding van de vele kostbare revisies aan de voertuigen en de grote reeks ontsporingen (...) Een woordvoerder van de HTM zegt het verhaal van de technici niet te herkennen: „De looptijd van een tram is ongeveer 35 jaar. Het allereerste voertuig dateert van 1981, dus daar komen we nog lang niet aan. Wel krijgt het hele lijnennet op dit moment een behoorlijk ingrijpende opknappbeurt, evenals de wielen van de trams.”

Weliswaar dateert het allereerste voertuig van 1981 (= 'maar' 26 jaar geleden), maar de B3-draaistellen zijn afkomstig van PC-C's die in de jaren 1963-1974 gebouwd zijn. Alleen de 3001-3065 hebben nieuw gebouwde BN-draaistellen van goede kwaliteit. De draaistellen die in de jaren 90 nieuw gebouwd zijn voor een deel van de 3100-serie, zijn nu al aan vervanging toe. Bekende euvelen zijn speling in de koningspen en scheef lopen van het draaistel. In plaats van rechthoekig wordt het draaistel dan trape-

zienvormig, met als gevolg extreme slijtage aan de wielbanden en ontsporingen, vooral wanneer ook de spoorligging enigszins scheluw is. Met behulp van o.a. onderdelen uit PCC-draaistellen uit Marseille (type B3 en daterend uit de jaren 1968-84) zijn de slechtste exemplaren hersteld.

In Den Haag worden de problemen veroorzaakt door:

- \* de bovengenoemde problemen met de draaistellen
- \* het onderhoudspeil van de baan
- \* het overgaan op een nieuw railprofiel
- \* dat (letterlijk) niet 'spoort' met de wielbandprofielen
- \* sinds enige tijd het samenrijden met RandstadRail-trams waarvan de wielstellen een totaal andere rijkarakteristiek hebben.
- \* (overigens is de passage van een museum-800 op een tweeassige vaste truck met grote radstand in deze omstandigheden ook funest voor de baan).

Hoe los je dit op? De HTM heeft besloten GTL's die al grondig gecontroleerd zijn en waarvan de wielbanden vers zijn afgedraaid, te concentreren op bepaalde lijnen en trajecten, zodat de toestand van de rails niet wordt verstoord door de passage van materieel met een afwijkende rijkarakteristiek. Het is te hopen dat dit, samen met de geïntensiveerde onderhoudsslag waaraan men nu bezig is, afdoende is. Die goeie GTL's moeten toch echt nog wel een tijdje mee.

( bron [www.htmfoto.net](http://www.htmfoto.net) )

Op het moment dat het traject weer in dienst komt mogen alleen de aangepaste trams het opgeleverde traject berijden. De trams zijn herkenbaar aan een witte sticker in de bestuurderscabine met de tekst: "Wagen alleen inzetbaar lijn X", waarbij de X staat voor het betreffende lijncijfer. Als eerste deeltraject werd de route van tramlijn 2 aangewezen tussen de Thorbeckelaan en het eindpunt Kraayenstein. In de periode van 4 juni 2007 tot en met 10 juni 2007 werden hier de eerste werkzaamheden uitgevoerd. Opvallend waren de werkzaamheden bij de tramhaltes Walnootstraat en Buitentuinen. Deze twee haltes liggen op een vrije baan in ballast. Langs de halteperrons werd alle ballast verwijderd waarbij de sporen als het ware in de lucht hingen. Er werd zowel in de weekenden als in de avonduren doorgewerkt. De vervangende buspendeldiensten werden uitgevoerd met gelede bussen uit de 900 serie. Opvallend was dat de pendeldienst vanaf de Thorbeckelaan niet Kraayenstein als eindpunt had, maar de nieuwe werkplaats aan De Werf. In de avonduren van 11 juni werd er begonnen met werkzaamheden op het traject van tramlijn 6 tussen de Apeldoornselaan en de Paul Krugerlaan. Van 11 t/m 13 juni reed lijn 6 na 20:00 uur via de route van RandstadRail lijn RR4 over de Apeldoornselaan. Tussen de Dierenselaan en de Brouwersgracht werd geen vervangend busvervoer ingezet. Vanaf woensdag 13 juni 2007 tot en met dinsdag 19 juni 2007 reed lijn 6 tussen de haltes Oostinje en Essesteijn om via lijn 2. Op het tramloze deel werden pendelbussen ingezet. Vanaf 2 juli was tramlijn 12 aan de beurt. Deze lijn werd geheel opgeheven en tussen Duindorp en de Delftselaan werden pendelbussen ingezet. Vanaf de Delftselaan moesten de reizigers het doen met tramlijn 11.

### **Nog meer tijdelijke opheffingen**

De komende maanden zullen ook andere lijnen gedeeltelijk buiten dienst worden gesteld. Met het ingaan van de zomerdienstregeling zal tramlijn 10 tot en met 2 september ingekort worden tot de route Statenkwartier – Hollands Spoor. Vanwege werkzaamheden aan de Geestbrug in Voorburg kunnen de trams deze brug niet passeren. Ook tramlijn 16 krijgt te maken met een korte onderbreking. Vanaf zaterdag 14 juli vinden werkzaamheden plaats op het traject van tram 16. Er is dan geen tramverkeer mogelijk tussen Moerwijk en het Centraal Station. De route van tram 16 tussen Moerwijk en Station Hollands Spoor wordt gedurende die periode overgenomen door pendelbussen. De route van tram 16 tussen Station Hollands Spoor en Den Haag Centraal Station wordt overgenomen door de tramlijnen op Station Hollands Spoor die naar of via Den Haag Centraal Station rijden. Deze werkzaamheden duren naar verwachting tot en met 29 juli. Na afronding van de werkzaamheden wordt de route van tram 16 vanwege de werkzaamheden ten behoeve van de komende verlenging bij de keerlus in Moerwijk voorlopig ingekort tot Moerwijk - Station Hollands Spoor v.v.

### **Verlenging tramlijn 16**

Op enkele kleine stukken na liggen de sporen over de gehele Laan van Wateringse Veld. Vanaf maandag 25 juni is de kruising Laan van Wateringse Veld met het Oosteinde afgesloten voor het doorgaande verkeer op het Oosteinde. Twee dagen later waren de nieuwe tramsporen al over de kruising gelegd. Vanaf de Melis Stokelaan is het traject over de gehele Laan van Wateringse Veld ook al voorzien van bovenleidingmasten. De meeste masten hebben ook al een uitspanning om de bovenleiding aan te brengen. Opvallend zijn de weinige mogelijkheden om per auto straks de trambaan te kruisen. Half juli werd begonnen met de aanleg van de sporen in de al jaren aanwezige gleuven op de 'Brug over het Hemelwater' en de aansluiting op de 'oude' sporen van lijn 17 op de plek van de voormalige eindlus. Ook op de Loevesteinlaan naderen de sporen de huidige eindlus van tramlijn 16 in Moerwijk. In het eerste weekend van juli werden de sporen aangebracht op de kruising met de Melis Stokelaan. De aansluiting op de huidige sporen van tramlijn 16 ging van start op 14 juli. De huidige eindlus van tramlijn 16 blijft in de toekomst liggen als calamiteitenvoorziening. Als alles meezit moet de verlengde tramlijn 16 vanaf 2 september aanstaande in dienst komen.

### **Keerlus Leyenburg**

In juni werd weer gewerkt aan de nieuwe keerlus bij het Leyenburg ziekenhuis. In snel tempo werd de lus uitgegraven en voorzien van betonnen randen en ballast. Begin juli werden de sporen gelegd en werden de bovenleidingmasten geplaatst. De keerlus zal straks worden gebruikt door tramlijn 6. In alle officiële aankondigingen wordt echter nog steeds gesproken over lijn 6K. De keerlus ligt om het nog te slopen gemaal aan de Zuidwoldestraat. De keerlus is onderdeel van het OV-knooppunt Leyweg. Omwonenden beginnen zich steeds meer te roeren en hebben grote bezwaren tegen dit OV-knooppunt. In de toekomst komen alle buslijnen uit het Westland hun reizigers brengen naar dit punt. Men is bang voor stank en overlast. Bovendien zijn begin dit jaar alle bomen langs de trambaan gekapt wat de omgeving niet ten goede komt.

## **Tramlijn 2**

Sinds bekend is gemaakt dat er groot onderhoud zal worden gepleegd in de tweede helft van 2007 is de dienstregeling van tramlijn 2 erg chaotisch geworden. In de ochtendspits vallen regelmatig diensten uit tot groot ongenoegen van de reizigers die hierdoor hun aansluitende trein of bus missen. Zo komt de tram van 06:40 uur vanaf Kraayenstein standaard al niet meer opdagen. Een paar maanden geleden is de dienstregeling van lijn 2 al flink uitgedund en daar komt nu een onbetrouwbare dienstuitvoering bij. De frequentie is omlaag gegaan ten behoeve van de RandstadRaillijnen RR3 en RR4. Eigenlijk is het een gemiste kans geweest om niet tramlijn 2 naar Kraayenstein maar tramlijn 6 (nu 4) op te waarderen tot RandstadRail. Nog steeds is tramlijn 2 één van de drukste tramlijnen van het HTM-net. Toch lijkt het erop dat men er voor kiest om tramlijn 2 onaantrekkelijk te maken voor het grote spitsvervoer. Reizigers laten zich echter niet makkelijk sturen en nog steeds wordt er van en naar het Westland massaal overgestapt bij de halte Buitentuinen. Als tramlijn 2 niet getergd wordt door uitpuilende trams dan wint tramlijn 2 het nog steeds van de RandstadRaillijnen RR3 en RR4 als het erom gaat wie het eerst bij het eindpunt is. Als je dan ook nog bedenkt dat RandstadRail minder haltes bedient dan toen het nog stadstramlijnen waren dan geeft dat toch wel stof tot nadenken.

## **Haagse tuktuk** (zie ook blz. 186)

Taxichauffeurs hebben schoon genoeg van de kleurrijke tuktuks die momenteel door de Haagse straten rijden. Volgens de taxicentrales is dat oneerlijke concurrentie omdat de gemotoriseerde driewielertjes, die voor 3,50 euro per persoon ritjes verzorgen, niet onder de Wet personenvervoer vallen.

Bij verschillende taxichauffeurs roepen de opvallende karretjes, die door gewone Hagenaars massaal worden omarmd, een hoop irritatie op. "Ze hoeven dus niet zoals wij met allerlei opleidingen en chauffeurspassen in de weer. Wij hebben hier een hele administratie bij te houden en alles moet op orde zijn. De hele dag door worden we door allerlei instanties gecontroleerd", zegt directeur Leo van den Berg van de Hofstad taxicentrale.

Hij vervolgt: "Het heeft nog niet tot confrontaties geleid, maar ik denk wel dat het eens uit de hand kan lopen. Want sommige chauffeurs balen ook van de rijstijl van die tuktukchauffeurs"

Ook Citytax, een andere grote Haagse centrale, spreekt van valse concurrentie. "Alhoewel het niet zo is dat we er minder ritten door hebben", stelt de directie.

De TukTukCompany, die de 24 van oorsprong Thaise karretjes naar Den Haag heeft gehaald, snapt de hele ophef niet. "Wij moeten ons ook gewoon aan rijtijden houden en verkeersregels, en dat gebeurt ook. Bovendien hebben wij de voordelen niet van de taxi's, zoals de speciale standplaatsen door de hele stad en bij het station", aldus directeur Jeroen Müller.

De tuktuks rijden sinds enige tijd door Den Haag. De oprichters spreken van een doorslaand succes. De vervoersorganisatie KNV, die de belangen behartigt voor de reguliere taxi's, weet inmiddels van de wrevel onder de Haagse chauffeurs.

"Het is toch ook vreemd dat ze niet onder dezelfde regels vallen. Want in feite doen de tuktuks ook niets anders dan mensen van A naar B brengen, dus hetzelfde als een taxi. We gaan het scherp in de gaten houden en indien nodig aan de bel trekken bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat", verzekert woordvoerder Arjen Boukema.

Een lezer van dit blad schreef ons, dat Den Haag niet de Europese primeur had van deze alternatieve taxi. Net als in 1881 met de elektrische tram had ook nu in 2006 Zandvoort de primeur! De proef is zodanig geslaagd en men sprak van een succes. Plannen om ook in Haarlem de tuktuk te introduceren lijken inmiddels een stille dood te zijn gestorven.

## **ParkPop 2007**

Tijdens het jaarlijks Parkpop festival in het Haagse Zuiderpark werden voor het eerst sinds jaren weer pendeltrams ingezet. Tussen CS-laag en het Zuiderpark reden non-stop vijftien pendeltrams. De trams waren herkenbaar aan een A4-tje met daarop een groot volgnummer. Wij noemen de trams met het volgnummer: PP1: 3019, PP2: 3044, PP3: 3020, PP4: 3039, PP5: 3027, PP6: 3032, PP7: 3006, PP8:3021, PP9:3026, PP10: 3010, PP11: 3042, PP12: 3109, PP13: 3060, PP14: 3035 en PP15: 3025.

De afgelopen jaren werd het ParkPop vervoer uitsluitend met bussen gereden. De keuze om dit jaar met trams te rijden had alles te maken met het feit dat er in de Haagse regio op dit moment veel vervangend busvervoer is. Denk hierbij aan de lijnen naar Zoetermeer en de vervangende diensten ten behoeve van het grote onderhoud.

## **Veteranendag**

In het centrum van Den Haag werd op 29 juni de jaarlijkse Veteranendag gehouden. Ondanks het slechte weer waren er toch veel bezoekers aanwezig. De viering had voor de tramdienst ingrijpende gevolgen en zorgde tussen circa 11:00u en 18:00u voor diverse omleidingen.

Lijn 1 werd in twee delen geknipt en reed tussen Scheveningen en Plein 1813. Het andere deel reed vanaf Delft Tanthof tot station Hollands Spoor. Lijn 1 keerde via de Schedeldoekshaven. Lijn 9 reed in beide richtingen om via de Schedeldoekshaven en lijn 10 reed niet in de avondspits. Het lijnenpaar 15/16 maakte een kortere lus langs het centrum via de Schedeldoekshaven. Tramlijn 17 werd ook in twee delen geknipt en reed vanaf het Statenkwartier tot de Grote Kerk. Vanaf Wateringse Veld reed lijn 17 vanaf de Lekstraat de Schedeldoekshaven op (hulphalte) en daarna weer via station Hollands Spoor terug naar Wateringse Veld. Ter gelegenheid van de Veteranendag reed de 3096 enige tijd met een totaalreclame voor deze viering. Deze totaalreclame werd meteen na 29 juni weer verwijderd.

## **Gepensioneerden terug op tram**

Half juni stond een opmerkelijk bericht in het Algemeen Dagblad. Het vervoersbedrijf HTM deed een beroep op gepensioneerde trambestuurders om het dreigend tekort aan werknemers op te vullen. Volgens de HTM zullen de ouderen worden ingezet om de flexibiliteit te vergroten. Huidige trambestuurders zijn echter van mening dat het tekort aan arbeidskrachten hét grote probleem is binnen de organisatie. De HTM wil de gepensioneerde bestuurders voornamelijk in de weekeinden, tijdens de zomerperiode en met evenementen inzetten. Op deze manier zijn er altijd mensen achter de hand. Vooral in perioden waarin veel vaste werknemers verlof willen nemen, kan dit van pas komen. De trambestuurders zijn een andere mening toegedaan en denken echter dat de indienstreding van oude werknemers een noodsprong is van HTM om het tekort aan mensen op te vullen.

De HTM geeft aan dat dat komt omdat er momenteel wervingsacties lopen voor nieuwe vaste werknemers die nog een opleiding moeten volgen. Daardoor zit de HTM krap in de mensen en gepensioneerden kunnen de HTM dan helpen de nood te ledigen.

### **Tram Houten nog in de remise**

De tram tussen de stations Houten-Centrum en Houten-Castellum rijdt nog steeds voorlopig. In april werd de 6016 met technische problemen van de rails gehaald. De NS zet sindsdien pendelbussen in om reizigers te vervoeren tussen de beide stations. Het zit de tram niet mee. De verbinding werd al een paar keer stilgelegd, omdat de techniek het begaf. De NS gingen er in april vanuit dat reparatie een paar weken zou duren en de tram werd overgebracht naar Nedtrain in Leidschendam. Om meer problemen te voorkomen, werd meteen groot onderhoud uitgevoerd. De verwachting was dat de tram rond Hemelvaartsdag weer zou rijden, maar bij de laatste testen stuitte men op nieuwe technische problemen. De tram is een tijdelijke voorziening. Over enkele jaren gaat het tweede station in Houten open. Dit ligt centraal in het nieuwe wijkwinkencentrum Castellum, dat nog moet worden gebouwd. De tramlijn is een service die vooruitloopt op die eindsituatie.

### **Nieuws uit de werkplaats**

Begin juli werd de laatste "hoge" 3000 voorzien van digitale displays. Ook de 3055 is inmiddels hiermee uitgerust. De 3055 krijgt ook nog als nakomertje het Visiotainment systeem. In de werkplaats staat alleen de 3111 nog zonder digitale displays omdat deze tram hersteld wordt van de zware aanrijdingschade die deze tram opliep op 13 december 2006. De tram kwam toen op de Gevers Deynootweg in aanrijding met een vrachtwagen. Uiteindelijk zullen de volgende trams voorzien van digitale displays: 3045, 3048 t/m 3095 en de 3097 tot en met de 3147.

### **TW 6000-en**

Nadat in de nacht van 6 op 7 juni 2007 vanuit remise Scheveningen de 6064 naar de voormalige werkplaats aan de Lijsterbesstraat werd overgebracht zijn in het tempo van één tram per keer ook de 6098 (19 juni), 6053 (26 juni) en de 6058 (datum onbekend) overgebracht. De komende dagen zullen ook de 6037 en de 6057 worden overgebracht naar de Lijsterbesstraat. De trams worden gesleept door een Unimog via de route van tramlijn 11 naar de Monstersestraat. Vandaar via de Loosduinseweg en de sporen van RandstadRaillijn RR3 naar de Lijsterbesstraat. Nog steeds is niet duidelijk wat de toekomst zal brengen voor deze voertuigen. Er zijn geruchten over een exotische bestemming maar of dat klopt is maar zeer de vraag omdat dit hoge vervoerskosten met zich mee brengt. Voorlopig blijven de Hannoverse trams gestald in de Lijsterbesstraat. De trams verblijven daar in het gezelschap van veel museumtrams. Vanwege een op handen zijnde verbouwing zijn ook vanuit de Frans Halsstraat trams hier naartoe overgebracht.

### **Nieuws op datum**

#### **05-06-2007 (dinsdag)**

Om 22:45u ontspoorde de 3076 van tramlijn 2 na het verlaten van de keerdriehoek bij de Volendamlaan. Het achterste draaistel kwam naast het spoor en de tram knalde tegen een bovenleidingmast en vervolgens tegen het halteperron. De tram werd door de noodploeg herspoord. Lijn 2 week tot einde dienst uit naar Duindorp.

#### **06-06-2007 (woensdag)**

Om 13:15u kwam de 4027 van lijn RR4 richting De Uithof in botsing met een vrachtauto. Dit gebeurde bij de uitgang van de tramtunnel net voor de halte Brouwersgracht. De aanzienlijk beschadigde 4027 reed op eigen kracht naar remise Zichtenburg. Het was de tweede keer in één week tijd dat de 4027 problemen had (zie 01-06-2007)

#### **19-06-2007 (dinsdag)**

Rond 14:00u ontspoorde de 3109 van lijn 1 richting Scheveningen Noorderstrand met het eerste draaistel vlak voor de Hoornbrug. Lijn 1 reed in eerste instantie via de route van lijn 10 naar Voorburg Station maar ging later via de route van lijn 15 naar Nootdorp. Tussen 's-Gravenmade en Delft Tanthof pendelden een aantal trams.

#### **24-06-2007 (zondag)**

Bij Kraayenstein ontspoorde de eerste uitrukkende dienstwagen van lijn 2 net na de bocht van de Margaretha van Hennebergweg. Het ging om de 3090 die met het tweede draaistel naast de rails kwam te staan. Tramlijn 2 werd ingekort tot de Thorbecelaan. De 3090 werd door een grote kraan van de brandweer weer herspoord. De oorzaak was een metalen rijplaat die op de rails terecht was gekomen.

#### **25-06-2007 (maandag)**

Om 13:30u ontspoorde de 3010 van lijn 1 richting Scheveningen Noorderstrand. De tram ontspoorde op dezelfde plek als die van 19 juni. Deze ontsporing was reden om onderzoek te doen naar de oorzaak. Omdat het onderzoek lang duurde moesten de geïsoleerde trams achteruit naar de Hoornbrug rijden om vervolgens te keren in Nootdorp.

### **Wist u dat:**

- Het HTM-wachthuisje in de voormalige keerlus van tramlijn 17 verdwenen is?
- Dat dit huisje nu in de keerlus aan de Dorpskade staat?
- De halte van tramlijn 9 richting Scheveningen weer voor de stationshal ligt?
- Je daar nog niets aan hebt omdat de deuren op slot zijn?

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

### **Stremming Erasmuslijn**

In verband met de aanleg van onderdoorgangen bij de haltes Rodenrijs en Berkel-Westpolder is de RandstadRail Erasmuslijn van 14 t/m 29 juli gestremd. Dit geldt ook voor de weekenden van 7 en 8 juli en 29 en 30 september. Dan vinden de afbouwwerkzaamheden plaats, die in het voorjaar wegens het vogelbroedseizoen moesten worden uitgesteld. De RET verzorgt ver-

vangend vervoer tussen Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal. Hiervoor worden bussen van Connexxion ingezet. Dit busvervoer stopt niet bij de haltes tussen Den Haag Centraal en Nootdorp. Voor de tussenliggende haltes moeten reizigers gebruik maken van buslijn 7.

### **Proefrijden Krakeling gestart**

Op 22 juni rond de klok van 13 uur werd het officiële startsein gegeven voor het proefbedrijf op de Krakeling. Op het Station Voorweg Hoog namen wethouder Pieter Smit van Verkeer (Zoetermeer) en regiobetsuurder Marnix Norder (Den Haag) een krakelingkoekje uit handen van de HTM. Norder benadrukte dat met deze handeling nu alle RandstadRailsporen bereiden mogen worden door het proefbedrijf, maar hij noemde duidelijk géén datum waarop RandstadRail in dienst gaat komen. Het gezelschap nam een kijkje in de 4051 die speciaal voor dit doel naar Voorweg Hoog werd gereden. Sinds 3 juni vorige jaar was er, behoudens een enkel meetvoertuig en een RandstadRailvoertuig, niet meer gereden op de Krakeling. Wat opvallend was, was de berichtgeving in het AD. Alleen al in de kop stonden twee fouten. Ten eerste werd het testen op lijn RR3 niet hervat, zoals in het AD werd gesteld. Het was immers helaas nog niet officieel gestart, en er was al helemaal geen sprake van een feestje. Omdat er even nog niets is te vieren, werd er gekozen voor een eenvoudige persbijeenkomst en niet voor een feestje.

#### **Wist u dat:**

- RandstadRaillijn RR3 richting Loosduinen af en toe last van een file heeft?
- Dat zich dat voor de stoplichten bij halte Azaleaplein kan afspelen?
- RandstadRail lijn RR3 op 10 juli daarom een afwijkende route reed?
- Deze tram (de 4017) gewoon via het opstelspoortje is gaan rijden?
- Dit helemaal niet mag omdat het profiel te smal is?
- De tram er geen last van had maar de bestuurder later wel?

## **STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN**

De gemeente Nijmegen en Stadsregio Arnhem Nijmegen gaan samen de mogelijkheden onderzoeken van een tramverbinding tussen de Waalsprong, de Nijmeegse binnenstad, en campus Heijendaal. De tram moet onderdeel gaan uitmaken van het toekomstige netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in Nijmegen.

Dat heeft het college van burgemeester en wethouders. Als een tram haalbaar blijkt, komt deze door de Burchtstraat te rijden. De markt wordt dan gedeeltelijk verplaatst. Indien een tramverbinding niet te realiseren is, blijft de markt op de huidige plek. De toekomstige HOV-route Heijendaal-Waalsprong zal dan de binnenstad aandoen via de halteplaatsen Kelfkensbos, Waalkade, Joris Ivensplein en Plein 1944.

In februari 2006 heeft de gemeenteraad ingestemd met de plannen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Reizigers in Nijmegen moeten in de toekomst via drie HOV-lijnen (Heijendaal-Waalsprong, Dukenburg-Waalsprong, en Beuningen-Heijendaal) kunnen beschikken over schoon, snel, comfortabel en regelmatig rijdend openbaar vervoer. De eerste lijn die wordt uitgewerkt (doelstelling ingebruikname is 2013/2014) is de lijn Waalsprong- centrum - Heijendaal. Uitgangspunt was dat het HOV via geleide bussen die zowel op rails als op de weg kunnen rijden in de toekomst zeven dagen per week door de Burchtstraat zou gaan. Als een combinatie met de markt niet mogelijk zou zijn, diende de markt verplaatst te worden. Inmiddels is duidelijk dat de combinatie markt/HOV uit oogpunt van veiligheid niet mogelijk is. Daarom is in overleg met de marktcommissie gezocht naar een alternatieve locatie voor de marktkoopliden in de Burchtstraat en Augustijnenstraat. Dat alternatief is gevonden op Plein 1944 en de Molenstraat.

Een andere conclusie is echter dat vanwege slechte ervaringen elders geleide bussen niet gewenst zijn voor het HOV. Er is daarom ook gekeken naar een alternatief: **de tram**. Ten opzichte van geleide bussen heeft de tram een aantal voordelen. Het meest in het oog springende is de grotere aantrekkingskracht op reizigers. Een tramverbinding leek voor Nijmegen tot voor kort financieel niet haalbaar, maar nieuwe ontwikkelingen hebben tot een verandering van inzicht geleid. Zo wil de Stadsregio naast Regiorail graag een tweede railgebonden verbinding tussen Arnhem en Nijmegen realiseren. Bovendien ziet de Stadsregio mogelijkheden voor het doortrekken van de verbinding Heijendaal-Waalsprong richting Bommel en verder. Voordeel van doortrekking is ook dat het voor vervoersbedrijven aantrekkelijk kan zijn om mee te investeren in de tramlijn. Bijvoorbeeld in ruil voor een langdurige concessie en/of ontwikkelingsrechten. Daarnaast bestaat de verwachting dat ook vanuit diverse publieke bronnen financiële bijdragen kunnen worden verkregen.

## **BUSNIEUWS NEDERLAND**

### **BUSFEITEN**

De tweede Kamerfractie van de SP treedt op als pleitbezorger voor het snelwegbussen plan – het deltaplan mobiliteit – van de gemeente Schiedam. Door een kilometerheffing en het gebruik van de vluchtstrook zou de bus een gemiddelde snelheid van 75 km/h kunnen behalen. Dat is gelijk aan de snelheid van de intercity Rotterdam-Amersfoort, en die stopt onderweg maar drie keer; gelooft de SP dat echt ?

VDL heeft in Helsinki de nieuwe stadsbus Citea met 100% lagevloer gepresenteerd. Deze vervangt de bestaande typen SB250 en Jonckheer en de kennelijk niet zo goed gelukte Diplomat. Er lopen geruchten dat de ooit in Kortrijk getoonde proto Diplomat naar de HTM zou gaan.

Hoewel op 21 juni bekend werd gemaakt dat alle problemen met de chipkaart zijn opgelost en dat de landelijke invoering een stuk dichterbij gekomen is wordt dit door ROVER bestreden. Kort gezegd stelt men dat het gemak voor de reiziger achteruit gaat, tenzij aan een aantal bezwaren wordt tegemoetgekomen.

### GRATIS OPENBAAR VERVOER (III)

De regering gaat nu ook gratis openbaar vervoer aanbieden. Voor een aantal kennismakingsprojecten her en der in het land wordt 10 miljoen Euro uitgetrokken. Afgezien van het feit dat voor dit geld nuttige verbeteringen tot stand zouden kunnen worden gebracht moet het in elk geval door de belastingbetaler worden opgebracht. Zoals NRC Handelsblad op 19 juni opmerkte: de bus is nooit gratis. Terecht wijst de NRC ook op het volkomen andere beleid in België. Als de proeven dan al zo nuttig zijn – hoe zou toch de uitkomst zijn van mijn Algerakaartje ? – leg dan de kosten bij degenen die het congestieprobleem veroorzaken; voer hier en daar een spitsheffing in. Minister Eurlings voelt hier misschien wel voor op kleine schaal en liever nog niet nu, maar deskundigen zijn het er over eens dat niet al te lang meer kan worden gewacht.

Mijn wens aan het eind van Gratis Openbaar Vervoer (II) is vervuld: we hebben extra gelede (hogevloer) bussen. Gesignaleerd zijn al 7152, 7180 en 9045, alle in gele kleur !

### CONCESSIES

Beleidswijzigingen voorbehouden worden voor 2008, met ingangsdatum na 1 januari, de volgende concessies aanbesteed:

No (Ex) Gebied	Gezag	Huidige vervoerder	Ingangsdatum
1 (1) GGD	Groningen/Drente	Arriva	15.12.2008
8 (9) ZO Friesland	Friesland	Arriva	1.09.2008
23(24) Utrecht Oost	Utrecht	SVN (Cxx)	14.12.2008
24(25) Stad Amersfoort	Utrecht	Connexxion	14.12.2008
26(27) Utrecht NW	BRU	BBA	15.12.2008
27(28) Utrecht ZW	Utrecht	Connexxion	15.12.2008
32(33) N-Holland Nrd	Noord-Holland	Connexxion	14.12.2008
40(41) Den Haag agglo	Haaglanden	Connexxion	1.09.2008
42(43) Haaglanden	Haaglanden	Connexxion	1.09.2008
43(44) Delft/Zoetermeer	Haaglanden	Connexxion	1.09.2008
51(53) Midden Zeeland	Zeeland	Connexxion	31.12.2008

Utrecht NW en ZW zullen als 1 geheel (Utrecht West) door de provincie worden aanbesteed.

De provincie Friesland heeft per 1.1.2008 de stad Leeuwarden voor 5 jaar toegewezen aan Connexxion, dat na het afhaken van overige aanbieders als enige was overgebleven. De procedure Waddeneilanden loopt nog; daarvoor lijkt weinig belangstelling te bestaan. De ingangsdatum is al verschoven naar 1 maart 2008.

De drie grote steden hebben op 21 juni tijdens een hoorzitting in de tweede kamer gepleit voor de mogelijkheid het vervoer ondershands aan de huidige vervoerders te gunnen. De Europese regelgeving laat dit toe mits er sprake is van een "gemeentelijke dienst"; formeel zijn GVBA, HTM en RET dit niet meer.

Syntus heeft de betrokken autoriteiten gevraagd ondershands te mogen onderhandelen over verlenging van haar concessies. Het wegvallen van deze concessies zou het (vrijwel geheel) beëindigen van de activiteiten van de onderneming betekenen. (mobis/xx)

### AMSTERDAM GVBA

Bij EVOBUS zijn 40 (veertig) gelede Mercedes-Benz 0530G Citaro besteld, die over enkele maanden verwacht worden. In de ochtendspits van 1 juni waren 1206 en 1207 als laatste Connexxion bussen in dienst. Alle zeven zijn terug naar hun eigenaar. De in 2006 terzijde gestelde 471, 472, 480, 489, 500, 502-504 gingen naar de opkoper. 473 en 476 worden nog nagetrokken. Recentelijk gingen uit de dienst de 548 (na aanrijdingsschade, 550 en 551. (dat/wp)

### BBA

Viking 3012 is uiteindelijk niet in dienst gekomen, en gezien de komst van nieuwe stadsbussen zullen ook de overige niet gebouwde wagens van dit type terzijde blijven. Bussen 101 en 447 werden plukwagens, 103 ging in opslag en naar VDL vertrokken 110, 442, 443, 468, 471, 600, 969 en 987. Een correctie op de tabel in no 567 (!): 904 is ex MTI 2-27. (en/ wp)

### CONNEXXION

Een combinatie van het Franse Transdev (68% eigendom van de Franse staatsbank Caisse des Depots de Consignations en voor 25% van het Parijse gemeentevervoerbedrijf RATP) en de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) is als winnaar uit de bus gekomen van de door het ministerie van Financiën gehouden veiling van staatsbedrijf connexxion. In een tweede veilingronde wist Transdev een aantrekkelijker bod uit te brengen dan de beide andere kandidaten, het Schotse First Group en de Nederlandse Rabobank. De combinatie koopt twee derde van de aandelen connexxion en betaalt daar volgens een zegsman van het Ministerie van Financiën een bedrag van €200 – €250 miljoen voor. Transdev krijgt 75% van de over te nemen aandelen en de BNG 25%. Over vijf jaar krijgt de combinatie de mogelijkheid om als eerste een bod te doen op de resterende aandelen.

Hoewel alle partijen tevreden reageerden valt de opbrengst van de verkoop tegen. In eerste instantie schatte het management van connexxion de waarde van het bedrijf op zo'n €600 miljoen. Vermoedelijk hebben de tegenvallende resultaten van de laatste jaren en de aankomende verliezen uit nieuwe concessies de waarde gedrukt. Dit laatste wordt ook in bedekte termen toegegeven door Transdev, dat verwacht dat connexxion pas over een jaar of vijf winstgevend wordt.

De Duitse activiteiten van Transdev (trans regio en busbedrijf SZ Verkehrsbetriebe in de regio Bonn) worden bij connexxion ondergebracht, waardoor de buitenlandse ambities van connexxion worden verwezenlijkt. Eventuele toekomstige Scandinavische activiteiten zullen eveneens onder de vlag van Transdev-Connexxion worden gevoerd. Mede om die reden sprak bestuursvoorzitter Kortenhorst van een samenwerking in plaats van een overname.

Voor de GTL proef in Delft worden gebruikt 8270-8276. In week 25 begon dan eindelijk – allereerst naar standplaats Leeuwarden – de bedrijfsvaardige levering van de Fryskers. Om de opgelopen achterstand goed te maken werkt VDL in de fabrieksvakantie aan de productie door. Maar bij het afsluiten van dit nummer beperkte de inzet zich nog tot proef- en lesritten. In Friesland wordt nog bijgesprongen door de Ambassadors 3156-3157, de van een verhuurder betrokken ex BBA 903 en 905, en de 3158, een VDL demo (wit). In 2006 werden naar Tours overgebracht bussen: 7114 (werd 872), 7128 (877), 7148 (871) en 7168 (884).

Op 13 juli eindigde met het terzijde gaan van 4376 en 4377 de inzet van het type Mercedes-Benz 0405 bij Connexion. Westnederland stelde tussen 1988 en 1992 123 stuks in dienst en Zuid-West Nederland in 1989 en 1990 22 stuks, derhalve in totaal 145 bussen, die op de in 1993 resp. 1998 uitgebrande 3985 en 4497 na alle uiteindelijk in het Connexion park belandden. De zowel voor de exploitant als voor het publiek zeer praktische 0405 was een waardige en sterk verbeterde opvolger van de 0305 – die ook van het Westnederland park deel heeft uitgemaakt – al moest men in het begin wat wennen aan het meubilair. De meeste bussen hebben het ruim 15 jaar uitgehouden, waarvan de laatste jaren veelal in het scholieren- en groepsvervoer of als reservevloot, maar de voortdurende instroom van lagevloermaterieel maakte hun aanwezigheid uiteindelijk overbodig.. De busadepaten namen op 23 juni afscheid. Bij onderaannemer Van Oeveren is nu nog 1 0405 inzetbaar; bij Van Zanten in Herwijnen rijdt nog de ex 3987. Gelede soortgenoten van het type 0405G, dat tot 2001 is aangeschaft, zijn nog regelmatig op de weg aan te treffen. (adv/en/smb/wp)

#### **DEN HAAG** HTM

In maart hebben 821 en 822 bij ARRIVA op de stadsdienst Den Bosch gereden. (smb)

#### **MAASTRICHT** Stadsbus Maastricht

In 2006 gingen naast 806 en 813 ook 814, 820 en 821 naar Besloten Vervoer, doch de meeste zijn inmiddels ingeruild (adv/wp)

#### **NOORD-BRABANT** VEOLIA

Onder het personeel van Veolia heerst al enige tijd onrust in verband met een tussen directie en ondernemingsraad gesloten akkoord over de arbeidsvoorwaarden. De achterban accepteert dit niet en bedreigt or-leden, die daarom geen peiling onder het personeel wilden houden. Deze is toen verzorgd door FNV bondgenoten. Resultaat was dat op 2 juli de bus in staking ging en op de volgende dagen alleen gedurende de spits – gratis – reed; het lukte de Veolia directie niet de acties via een kort geding te doen verbieden. Op 6 juli verklaarde het bedrijf zich bereid met de bonden te praten en op 7 juli waren de acties voorbij. Los van de inhoud van het conflict vraag ik mij af wat de betekenis is van de ondernemingsraad, die toch geacht wordt het gehele personeel te vertegenwoordigen, als deze kan worden overruled door een vakbond waarvan slechts een deel van de medewerkers lid is. (xx/nrc)

#### **NIJMEGEN** NOViO

Om toeristen de stad op een andere manier te laten beleven biedt NOViO ritten aan met de Connexion (ex Hermes) cabrio 9969, die nu 2135 schijnt te heten. Ook de Hermes 9968 schijnt nog beschikbaar te zijn, hoewel van beide wagens in 2006 uitvoerig afscheid is genomen. Connexion heeft per 1 juli de samenvoeging met Hermes afgekondigd. Bij NOViO was hierover bij het afsluiten van dit nummer niets bekend. (en/wo/xx)

#### **SYNTUS**

Dit jaar kwamen in dienst 113-117 Mercedes-Benz 308CDI Sprinter met 8 zit. En om een door ons zelf geschapen misverstand uit de weg te ruimen: er is geen 1426. De 1481 komt niet meer op de sterkte voor. (adv)

#### **TAXICENTRALE RENESSE**

Vijf stuks Mercedes-Benz 0550 Integro met 56/17 werden dit jaar als 92-96 op de weg gezet, waarvan de eerste vier als Q-liner. De in het vorig nummer genoemde huurwagen 92 werd nu 492. In bestelling staan nog twee MAN Lion's Regio (97-98). In de serie 400 verschenen dit jaar niet alleen de twee Citaro's met 35 zit uit 2000 (400-401), maar ook een nieuwe Volvo met 39/53 in Veolia kleur (402) en de ex BBA 557 (403). (adv)

#### **UTRECHT** GvU

Zodra nieuwe gelede Citaro's zijn geleverd voor de Zuidtangent zullen de huidige 32 Van Hool AG300 (7841-7860, 7862-7873) - na aanpassing - worden overgebracht naar het GvU park ter vervanging van de laatste Volvo's, terwijl een aantal Van Hool A330 kan worden doorgeschoven naar NOViO. De aanschaf van de serie 647-673 kan aldus worden uit/afgesteld. (en)

#### **VELUWE** VEOLIA

Eerder dan verwacht is in de concessie Veluwe met ingang van de zomerdienst de naam BBA vervangen door VEOLIA. (wp)

#### **VEOLIA**

Na de inruil van 815-819 en 823-825 bij VDL en de verkoop van Citaro's aan ARRIVA bleven van het Maastrichtse stadsbuspark over de Citaro's 107, 110, 114, 116-120 die zijn ingeruild bij Volvo; en de Volvo's 840-853. De ex Limex Connecto's 920-924 zijn eveneens ingeruild en de Integro's 927-929 zijn overgebracht naar Bergen op Zoom. De nieuwe standaard Volvo's B9L-LE (7709) worden in het park opgenomen als 3868-3942.

De 5141-5144 en nog een zijn voor ritten voor De Lijn in België voorzien van het Prodata magneetkaartsysteem; zij kregen de contractnummers 4499.01-05.(adv/en/wp)

## REISVERSLAG

### Kaliningrad (Rusland)

De stad Kaliningrad is hoofdstad van het gelijknamige district en ligt als Russische exclave tussen Polen en Litouwen. Tot 1945 was het de Duitse stad Königsberg, de hoofdstad van Oost-Pruisen. In het verdrag van Potsdam is bepaald dat Oost-Pruisen werd verdeeld tussen de Sovjet-Unie en Polen. In 1948 zijn de laatste Duitsers uitgewezen en tot 1991 waren stad en district verboden gebied.

Hoewel men nog steeds een visum nodig heeft is Kaliningrad gemakkelijk te bereiken: dagelijks rijdt er een trein tussen Berlijn en Kaliningrad (ruim 13 uur over 600 km...), vanaf Schiphol kan men met KD-avia drie keer per week rechtstreeks vliegen en vanuit het Poolse Elblag vaart er dagelijks een draagvleugelboot. Per auto is de reis onaantrekkelijk; door het ontbreken van snelwegen in Polen en de lange wachttijd aan de grens is eigenlijk alleen de route via de Kurische Nehrung, vanwege het ontbreken van vrachtverkeer, goed te doen. Driemaal per week vaart vanuit Kiel een boot naar Klaipeda (Memel), vanuit hier is het via de genoemde Nehrung (een schitterende landengte) slechts 150 km naar Kaliningrad.

#### Spoorwegen

De trein vanuit Berlijn bereikt via normaalspoor de imposante Hauptbahnhof, een grotere uitvoering van het Berlijnse station Friedrichstrasse. Het laatste gedeelte van de het traject maken normaal- en breedspoor gebruik van hetzelfde spoorlichaam. De spoorwegen van Kaliningrad hebben één M62-diesellokomotief en 9 rijkstrijtuigen voor normaalspoor ter beschikking. Naast de nachttrein rijdt er ook een dagtrein naar het Poolse Malbork (Marienburg), vlakbij Gdansk (Danzig).

De grensovergang doet denken aan een reis door de DDR: hekken over het spoor, zand op de rails, wachttorens en controles. Als eenmaal de hindernis is genomen verschijnt een uniek landschap: ooievaars, blauwe lupines, braakliggende velden, oude Duitse en nieuwere Sovjetgebouwen.

De overige trajecten zijn breedspoor: naar de badplaatsen Zelenogradsk (Cranz) en Svetlogorsk (Rauschen) geëlektrificeerd, de lijnen naar Baltijsk (Pillau), Sovetsk (Tilsit), Cernjachovsk (Insterburg) – Litouwen, Mamonovo (Heiligenbeil) en Bagrationovsk (Pr. Eylau) hebben dieseltractie. Alle trajecten zijn enkelsporig met uitwijkhaltes. Het verkeer binnen het district wordt uitgevoerd met zware treinstellen, enkel het verkeer naar het moederland (via Litouwen) is getrokken.

#### Stadsverkeer

Het verkeer in de stad is chaotisch: weinig hoofdverkeerswegen, slechts 3 bruggen, veel auto's en veel bussen (lijn- en stadsbussen, trolleybussen en minibusjes). De tram neemt maar een bescheiden plaats in: op het lijnschema staan 9 lijnen, in werkelijkheid rijden de volgende lijnen (oude namen, huidige trajecten):

- 1 Ratshof – Maraunenhof
- 2 Hammerweg – Ponarth
- 4 Ratshof – Devau
- 5 Hammerweg – Schlachthof
- 8 Hauptbahnhof – Maraunenhof
- 9 Contienen – Devau

De trajecten naar Tragheim, Blindenanstalt en via de Cranzer Allee bestaan niet meer, het traject langs de slotvijver wordt gebruikt bij storingen. Ten zuiden van het station is het depot, aan de noordoever van de Pregel is de werkplaats.

Het materieel bestaat uit tientallen T4SU en KT4SU. Er wordt in enkeltractie gereden. Trams en rails zijn in slechte toestand.

Een kaartje moet men bij de conducteur kopen, kost 8 Roebel (€ 0,25). Het kaartje geeft geen recht tot overstappen.

De officiële stadsplattegrond is van 1997, er bestaat geen recente kaart met bus- en tramlijnen. Of men in de goede bus zit is altijd maar afwachten. Het voordeel is dat er genoeg rijden. Om de stad te kunnen bezoeken dient men enige kennis van het Russisch te hebben, met Engels of Duits kan men zelden terecht.

( [bert.verlinden@casema.nl](mailto:bert.verlinden@casema.nl) bezocht Kaliningrad in juni 2006 en juni 2007 )

## SPOORWEGEN BUITENLAND

### BELGIË

#### **NMBS**

##### **Elektrische locomotieven**

Na de 1185 heeft ook de 1190 te kampen gehad met een zware brand, opnieuw net na de spanningssluis. Geruchten gaan dat de loc wordt hersteld als standaard 3000 Voltloc, dus zonder 1500 volt-component.

Na een paar maanden reeks 27 rijden de locs reeks 20 opnieuw de internationale treinen Vauban, Iris en Jean Monnet. Tevens wordt de laatste (EC 295/296) nu gereden met Corail-rijtuigen van de SNCF, die overcompleet waren door de opening van de LGV Est. De trein is erdoor vreemd genoeg ineens ruim twee keer zo lang geworden... Een 20 rijdt sinds kort ook de stoptrein 5857 en 5888 (Luxemburg - Libramont v.v.), die nu is samengesteld uit I6/I10-rijtuigen en een Wegman van de CFL! Voor de diensten op Luxemburg wordt overigens een deelpark 20's voorzien van Memor fase 2 plus, omdat vanaf 1 juli alleen maar materieel is toegelaten in Luxemburg dat daarvan is voorzien. Naast dit deelpark gaat het hier om de AM96-stellen van Stockem en reeks 13. Men voorziet dus liever de locs reeks 20 hiervan dan die van reeks 27.

Na –opnieuw- een incident met niet goed werkende remmen van een reeks 26 op lijn 162 tussen Namen en Luxemburg zijn deze locs –opnieuw- tot nader order van de lijn gehaald. In de omloop zijn er als gevolg daarvan wat wisselingen geweest tussen reeks 23 en 26.

De zwaar beschadigde 2132 werd pas op 5 juli van Kortrijk naar CW Salzannes gesleept. Er is nog niet bekend of de loc weer opgebouwd gaat worden.

### **Diesellocomotieven**

Stockem is opgeheven als stelplaats voor de reeks 77, de 7731-7736 muteerden op papier naar Kinkempois. De 7832 en 7833 verhuisden (weer terug) van Antwerpen naar Merelbeke.

De 6278 werd gereviseerd en kreeg als eerste grote Infrabel-logo's op alle zijden.

Hoewel steeds zeldzamer, weten de oude generatie rangeerlocs zich nog steeds in het nieuws te botsen op overwegen. Een zoveelste onoplettende vrachtwagenchauffeur in de Antwerpse haven zorgde voor een aanrijding met de 8257 op 28 juni. De ravage was vrij groot en de rangeerloc ontspoorde. Hij zal vermoedelijk niet meer in dienst komen.

### **Treinstellen en rijtuigen**

Er zijn nu minstens vier CityRail-stellen omgebouwd: 966, 975, 977 en 978.

Bij de renovatie van de M5-rijtuigen zal men wel erg rigoureuus te werk gaan: de nu veel te krappe bovenverdieping zou worden verruimd door de volledige bovenbouw te herbouwen naar het model van M6... De verbouwing zal nu niet in Cuesmes, maar bij Bombardier in Brugge plaats gaan vinden.

Inmiddels zijn meerdere stuurstandrijtuigen type M6 geleverd en wordt er veelvuldig proef gereden. Het eerste rijtuig (65001) kwam begin juli terug van een bezoek aan de klimaatkamer in Wenen.

Omdat de eerste exemplaren van de derde serie M6 looprijtuigen relatief veel eerste klasse rijtuigen betreffen, is een aantal hiervan gedeclasseerd tot tweede klas.

Op 16 mei werden de I5-rijtuigen teruggetrokken uit de normale treindienst.

Op 6 juli werden de laatste 20 rijtuigen type K4 getransporteerd naar Trier voor sloop.

### **DLC**

Na de 653-09 (inmiddels als DE6305 genummerd) heeft DLC opnieuw twee locs class 66 van de jongste generatie geleast. Het betreffen de EU08 en EU09, die nu in Tilburg worden aangepast. Ze zullen gaan rijden onder de nummers DE6306 en DE6307.

### **Rail4Chem**

De nieuwe trein met ketelwagens van Schwedt via Montzen naar CBR in Visé lijkt structureel te worden. De trein komt op maandagen aan om 06.26 in Visé (losse loc terug) en vertrekt (losse loc heen) op vrijdagen om 15.17 uit Visé CBR. De aansluiting van CBR is te vinden in het buurtschap Lixhe, aan de linker Maasoever en vlakbij de Nederlandse grens.

### **Trainsport**

De eerste enigszins structurele trein voor de RTB/Trainsport is het vervoer van looderts tussen de Antwerpse haven (Lillo) en Stolberg via Montzen. Deze trein reed voorheen facultatief met tractie van B Cargo en bestaat uit voor België onbekende vierassige wagens type Tamns. Vooralnog rijdt de trein 'bei bedarf' op maandag, dinsdag en vrijdag. Alleen de trein naar Antwerpen rijdt bij daglicht (09.12 uur vertrek uit Aachen West).

Een tweede trein voor Trainsport is een vooralsnog kortlopend contract voor een containertrein Zeebrugge – Piacenza (I). Deze trein is gepland op dinsdag en donderdag, juist de dag dat de loodertstrein niet rijdt.

Trainsport rijdt in België vooralnog alleen met de 653-05 van de Rurtalbahn.

### **SNCF FRET Benelux**

In april kreeg SNCF FRET eindelijk toelating op het Belgische net. Sindsdien rijden er enkele treinen tussen Nederland en Frankrijk met twee nieuwe G2000-en. Voorlopig is de inzet nog niet erg structureel.

Een aantal nieuwe treinen naar België zelf wordt reeds gereden met 67400-en. Ook de grinttreinen naar Quenast doken in het voorjaar weer op, al is niet bekend of deze inmiddels volledig onder verantwoordelijkheid rijden van SNCF FRET, in plaats van B Cargo.

### **Infrabel**

Op 19 en 20 mei werd Open Deur gehouden te Antwerpen Centraal met extra publiekritten door de nieuwe tunnel. Er werd breed uitgemeten dat dit de eerste ritten door de tunnel zouden zijn, wat natuurlijk niet helemaal correct is, aangezien de reguliere treinen al enige tijd door de tunnel rijden.

Op 11 juni werd eindelijk een overeenstemming bereikt met de museumverenigingen die op het hoofdnets willen rijden. Onder bepaalde voorwaarden is dit nu mogelijk met speciaal toegelaten materieel (feitelijk dus gelijk aan de situatie vóór 2007).

Op 4 juni werd het oude station van Liège Guillemins gesloten. Het gebouw wordt gesloopt voor de volgende fase in de ombouw van het station tot TGV-terminal. Het station zal overigens een andere naam krijgen dan Guillemins...

Op 28 mei kwam een volgende fase gereed in de uitgebreide modernisering van het viersporige traject tussen Luttre en Roux. Voortaan zijn twee van de vier sporen geschikt voor 'dubbel enkelspoor', waartoe de seinen en wissels veranderd moesten worden. De modernisering is deel van de opwaardering van de verbinding Brussel - Charleroi. IC-treinen zijn op dit baanvak nu minder afhankelijk van het overige treinverkeer.

In april werden niet gebruikte trajecten van lijn 150 opgebroken: Maredret – Denée (bij Maredsous) en Warnant – Anhée (bij Houx). Ook deze zullen worden aangepast tot snelfietspad (Ravel). Tussen Maredsous en Warnant is al jarenlang te railfietsen op het oude traject en tussen Tamines en Aisemont rijden nog steeds kalktreinen. Het laatste ongebruikte restant van één van de fraaiste spoorlijnen die België gekend heeft is dan nog het stukje ten zuiden van Aisemont. Op het stuk aan de andere, zijde, vanuit Houx, staan overigens nog de lichtseinen uit de tijd dat er nog buurtgoederentreinen reden over ene deel van dit traject. Jarenlang na de sluiting hebben deze zelfs nog gebrand...

### **Overig nieuws**

Op 18 juni arriveerde de tweede ex 80-er bij de groeve van Lessines. De RT 80.02 is de vroegere NMBS 8034 en net als de eerste loc (ex 8020) geschilderd in het lichtblauw met wit Z-motief. Vermoedelijk zal de derde 80-er van Rails & Traction, de 8051, eveneens worden verhuurd aan Carrieres de Lessines.

Zeer waarschijnlijk wordt de twee jaar geleden gesloten hoogoven nummer 6 van Seraing weer geopend. Op 26 april 2005 sloot genoemde hoogoven en nam het aantal (vloeibaar) staal-treinen in de regio fors af. De FO-treinen naar Chertal reden sindsdien alleen nog maar vanaf Petite-Folie.

Na het afronden van de levering van de nieuwe staalwagens, welke zowel staalrollen als plaatstaal kunnen vervoeren, zullen ook de reeds bestaande en nog niet zo oude wagens type Shmms (voor plaatstaal) worden voorzien van klemmen voor het vervoer van coils.

Vanwege een brand c.q. ontploffing bij de hoogovens te Blanchisserie hebben de ertstreinen daarheen enige weken niet gereden en zijn daarna in veel lagere frequentie teruggekeerd. Vermoedelijk duurt het nog enige tijd voordat alle treinen weer 'normaal' rijden.

De bediening van Valvert, aan lijn 155/289 uit Marbehan, is vanaf de zomerdienst facultatief geworden. In praktijk rijdt de trein niet elke dag meer en op wisselende tijden.

De volgende soap-serie betreffende Nederlandse spoorinfraprojecten is in wording, na de Betuweroute, Randstadrail, de HSL en de IJzeren Rijn. Nadat eerst Prorail uit het niets probeerde de heropening van de lijn Maastricht – Lanaken tegen te houden door veel meer geld te vragen, schijnt nu de klant Sappi zich teruggetrokken te hebben. Als over twee jaar de lijn heraangelegd is, gaat er dus mogelijk niets over heen rijden... Vooralsnog even opletten of dit het niveau van de 'betrouwbare' media gaan overstijgen.

Op 19 juni botste een geduwd rangeerdeel te Genk Goederen (Winterslag) op een andere trein. Hierbij kwam helaas een rangeerder om het leven.

Op 13 juni transporteerde een loc reeks 77 de 'Picasso' van de CFV3V naar de Bocqspoorlijn van het TSP (lijn 128 Ciney – Purnode) voor filmopnames.

## DUITSLAND

### **Politiek en bedrijf**

#### Beursgang

Het getouwtrek rondom de beursgang van DB zal de gehele zomer en herfst nog doorgaan. Met als gevolg dat steeds meer partijen zich er tegenaan bemoeien, soms terecht en soms niet. Het kamp van de tegenstanders van de door DB en minister Tiefensee gewenste integrale beursgang is uitgebreid met het Bundesnetzagentur en minister van financiën Peer Steinbrück; Veolia kwam zelfs met een kleurrijke brochure ([http://www.connex.info/uploadConnex/070522\\_Veolia-Verkehr\\_Vorschlaege.pdf](http://www.connex.info/uploadConnex/070522_Veolia-Verkehr_Vorschlaege.pdf)) waarin de bezwaren tegen een beursgang met net werden toegelicht. Belangrijkste argument is de mogelijkheid die DB heeft om via DB Netz concurrenten te dwarsbomen, aldus Veolia. Dit punt was natuurlijk tegen het zere been van DB, die de opmerkingen van Veolia kwalificeerde als "fantoempijnen van een Franse watermonopolist".

Redelijk verrassend en door de stakingen tamelijk onopgemerkt presenteerde minister Tiefensee begin juli een nieuw compromis voor de beursgang van DB. De belangrijkste verandering zit in het recht dat DB krijgt op de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. De concessie zal nog steeds een looptijd van 15 jaar krijgen, maar als de Staat dan geen beslissing neemt valt de infrastructuur automatisch toe aan de staat in plaats van aan DB. DB krijgt dan de netto boekwaarde van de infrastructuur vergoed, hetgeen minder is dan de oude regeling voorschreef. De kwaliteit van het spoorwegnet zal beter worden gemonitord door de Staat, onder andere op basis van regelmatige door DB te leveren rapportages.

De eerste reacties op dit voorstel lijken gematigd positief, hoewel de fanatieke tegenstanders van *Bahn für Alle* natuurlijk alleen tevreden zijn als de beursgang wordt afgelast. Opvallend is de reactie van Bündnis90/Die Grünen: men is tegen het onderbrengen van de infrastructuur bij DB Netz omdat dit de concurrentie in het spoorvervoer niet bevorderen zal. Juist de *Privatbahnen* zorgen ervoor dat vervoerstromen van de weg naar het spoor komen, wat in het licht van de klimaatproblematiek meer dan wenselijk is. Het ware te wensen dat de Nederlandse linkse en groene partijen eens in de leer gingen bij hun Duitse collega's.

In de tussentijd werd tevens het contract van *Bahnchef* Hartmut Mehdorn met twee jaar verlengd tot 2010. Hierdoor kan Mehdorn, die 31 juli aanstaande 65 jaar wordt, de beursgang van DB nog meemaken.

#### Overnames

- De grootste Britse goederenvervoerder, **English, Welsh & Scottish Railway** (EWS), wordt overgenomen door DB. In eerste instantie berichtte de *Süddeutsche Zeitung* dat DB 55% van de aandelen wilde kopen, maar dat wordt dus 100%. DB wordt hiermee veruit de grootste goederenvervoerder in (West) Europa.

- Nog meer boodschappen, ook het Spaanse **Transfesa** belandde in het winkelwagentje van DB. Het bedrijf is gespecialiseerd in het vervoer van auto's, stortgoed en pakketvervoer en is zowel op het Iberisch schiereiland als in de rest van Europa actief.

- Samen met de Russische spoorwegen **RZD** zal DB een gemeenschappelijk logistiek bedrijf opzetten. Doel is om een sterke positie te krijgen in het spoorvervoer van West Europa naar Rusland en China.

- De *Financial Times Deutschland* berichtte over door DB geplande activiteiten in **Saudi Arabië**. DB wil ondersteuning leveren bij de aanleg van hogesnelheidslijnen en verbindingen naar havens en deze uiteindelijk ook exploiteren. Het gaat daarbij om het "Landbridge Project" voor de uitbouw van de spoorverbinding tussen de Perzische Golf en de Rode Zee, alsmede de exploitatie voor een periode van 50 jaar.

- Per 16 juni heeft DB een belang van 10% genomen in **Thalys**. Het aandeel van de SNCF is hierdoor verminderd tot 62% en van NMBS tot 28%.

- DB en DSB hebben rederij **Scanlines** verkocht aan een consortium van Allianz Capital Partners GmbH (München), 3i Group (Kopenhagen / Frankfurt am Main) en Deutsche Seereederei GmbH (Rostock). De verkoop, die € 1,56 miljard moet opbrengen, kan nog worden belet door het Deense parlement, de raad van commissarissen van DB, het Duitse ministerie van Verkeer en de EU; dit wordt echter niet verwacht.

#### Stakingen

Het is weer tijd om een nieuwe CAO voor het DB-personeel af te sluiten en daar horen onvermijdbaar stakingen bij. De vakbond van het rijdend personeel (GDL) heeft al sinds maart een eisenpakket op tafel liggen, maar volgens de bond komt DB onvol-

doende tegemoet aan “de gerechtvaardigde eisen” van het personeel. Het gaat onder meer om een eigen, aparte CAO voor rijdend personeel en loonverhogingen van € 500 bruto per maand voor machinisten en € 400 voor conducteurs. De eisen van beide andere bonden, Transnet en GDBA waren milder, maar ook daar kwam DB niet (voldoende) aan tegemoet.

Nadat een laatste onderhandelingsronde op zaterdag 30 juni geen resultaat opleverde werd door de drie bonden een actieweek aangekondigd. Op maandag 2 juli trapt de Transnet en GDBA af met werkonderbrekingen in depots en op enkele knooppunten. Hierdoor viel een beperkt aantal treinen uit. Later op de dag werd onder meer op de standplaatsen Karlsruhe, Freiburg en Hamburg korte tijd gestaakt. Dinsdag 3 juli werd het menens toen de meer activistische vakbond GDL een omvangrijker staking organiseerde tussen 5 en 9 uur 's morgens, waardoor een groot aantal treinen uitviel. Woensdags was het weer de beurt van Transnet met een aantal werkonderbrekingen. De treinen van Privatbahnen reden overigens meestal wel, tenzij op de seinhuisen gestaakt werd. De reacties van reizigers, politiek en belanghebbenden laten zich natuurlijk raden.

DB kondigde aan op donderdag 5 juli weer te gaan praten met Transnet en GDBA en beloofde een nieuw bod te doen. Na een kort gesprek werd besloten zondag 8 juli verder te praten. Dit resulteerde in een akkoord over een loonstijging van 4,5% over een periode van 19 maanden. Tevens krijgt het personeel een eenmalige uitkering van € 600,-.

GDL wees een gemeenschappelijk overleg af omdat DB niet over een aparte CAO wil praten. In een kort gesprek met GDL gaf Mehdorn nogmaals aan dat hij één CAO voor de gehele DB wil afsluiten. GDL riep daarop een nieuwe staking uit voor 10 juli. DB spande daarop een (zeer) kort geding aan bij de regionale rechtbank van Düsseldorf met als resultaat dat de staking werd verboden. Het hoofdkantoor van GDL staat echter in de deelstaat Hessen (Frankfurt/Main) en valt daarmee buiten de jurisdictie van de regionale rechtbank, zodat het verbod alleen voor Nordrhein-Westfalen gold. Om die reden startte DB op 9 juli nog een bliksemprocedure bij de rechtbank in Mainz, die enkele minuten voor de geplande start van de staking (08.00 uur) tot de uitspraak leidde dat de staking in heel Duitsland werd verboden. Uiteraard was het niet meer mogelijk om de staking toen nog af te gelasten, maar werd het werk vanaf 10.15 weer opgestart (in plaats van het geplande tijdstip van 11.00 uur. GDL was van mening niets verkeerd te hebben gedaan en haar doel, DB te laten merken dat het GDL in de komende onderhandelingen menens is, bereikt. In de volgende editie kunnen wij hopelijk melden hoe het verhaal afloopt.

#### Overige berichten

- DB heeft de CO<sub>2</sub>-uitstoot gedurende de afgelopen vijf jaar met maar liefst 11% terug weten te brengen. Een grote bijdrage is door het rijdend personeel geleverd, dat de cursus energiebesparend rijden goed in de praktijk weet te brengen. Voor 2020 streeft men een reductie met 20% na. Verbaast het u dat de trein het minst milieu-onvriendelijke vervoermiddel is?
- Voor de Duitsland-gangers is er weer een nuttige aanbieding: tussen 10 juni en 28 december heeft DB het **Dauer-Spezial** in de aanbieding: een enkele lange-afstandsreis 2<sup>e</sup> klasse voor € 29,-. Bijna te geef en te boeken via internet. Maandelijks zijn 750.000 kaartjes beschikbaar.
- DB heeft bij de rechtbank van Leipzig bezwaar aangetekend tegen de sluiting van vliegveld **Berlin-Tempelhof**. Normaal gesproken zou een spoorvervoerder blij zijn met het verdwijnen van een mogelijke concurrent, maar in dit geval wilde DB het vliegveld gaan exploiteren.
- In de omgeving van Biskirchen (Hessen) probeerde een vrachtwagenchauffeur nog snel de overweg te passeren terwijl de bomen al daalden. Het met mineraalwater geladen voertuig bleef steken waarna de stoptrein uit Weilburg de vrachtwagen in stukken mocht rijden. Door een snelremming in te zetten wist de machinist letselschade voor hem en zijn reizigers te voorkomen. Tegen de vrachtwagenchauffeur is aangifte gedaan.
- In Hennef-Bröltal ontspoorde op de middag van 12 juni een goederenwagon op een overweg. De Siegtalbahn was daardoor de rest van de dag geblokkeerd. Met een uit Wanne-Eickel overgebrachte kraan werd de wagon 's nachts op een hulpdraaistel geplaatst. Het spoor bleek over een afstand van vier kilometer beschadigd te zijn. Het herstel van de lijn duurde ruim een week.
- Het Railport-concept van DB Logistics is onderscheiden met de **IBS Förderpreis Rail Logistic**. Het concept gaat uit van overslagstations waar verladings hun vracht kunnen aanbieden, tijdelijk opslaan of afhalen. De Railports zijn opgenomen in het wagenlading-netwerk van Railion.
- De hogesnelheidslijn tussen München en Nürnberg is een succes. Een half jaar na de opening is het aantal reizigers al net 20% gestegen. Een aantal diensten wordt sinds de nieuwe dienstregeling van 10 juni in dubbeltractie gereden.
- Het **Verband Deutscher Verkehrsbetriebe** heeft minister Tiefensee gevraagd het boetebedrag voor zwartrijden te verhogen van nu € 40,- naar € 60,-. Recidivisten moeten zelfs € 120,- gaan betalen. Het jaarlijks inkomstenverlies door zwartrijders wordt door het VDV op € 250 miljoen geschat.

#### **Regionaal reizigersvervoer**

##### Schleswig-Holstein

- Ruim 23 jaar na de opheffing ontwikkelt de stad **Kiel** weer plannen voor een tramnet. Voorzien is een “Stadtbahn”-net naar Kasseler voorbeeld, bestaande uit vier lijnen en met een kostprijs van bijna € 400 miljoen. Uiteraard vormt het traject van de laatst opgeheven tramlijn 4 de basis van het netwerk. Daarnaast wil men de spoorlijnen naar onder meer Eckernförde, Rendsburg, Plön en Neumünster in het net opnemen, vandaar dat dit bericht onder spoorwegen staat.
- De OV-prijs Schleswig-Holstein werd dit jaar voor de vijfde maal uitgereikt. De AKN (treinbegeleiders), Nord-Ostsee-Bahn (inzet kwaliteitsscouts en niet goed, geld terug-regeling) en DB Regionalbahn Schleswig Holstein (inzet dubbeldekkers op Hamburg – Lübeck) kregen een onderscheiding.
- Ten gerieve van de wielrijders versterkt de **NOB** de treinen Hamburg – Westerland met een fietsenrijtuig. Fietsen worden voor € 3,50 per fiets per dag meegenomen.

##### Hamburg

- De gedeeltelijke verkoop HHA-dochter BeNEX, waarin de activiteiten buiten Hamburg zijn ondergebracht, is in een volgende fase gekomen. Op 4 mei ontving men biedingen van de partijen die graag een belang van 49% in BeNEX willen nemen.
- De **S-Bahn Hamburg** gaat bijna € 10 miljoen investeren in de verbetering van de uitstraling en de toegankelijkheid van de stations. Negen stations krijgen een opknappbeurt, waarbij beschadigingen hersteld worden en schilderwerk verricht. Bij een nog onbekend aantal stations worden grotere reparaties verricht, zoals het herstel van overkappingen en perrons. De derde stap die

–op wat langere termijn– gemaakt wordt behelst het verbeteren van de toegankelijkheid door de inbouw van liften en hellingbanen. Op dit moment is ongeveer de helft van de S-Bahn-stations toegankelijk.

#### Bremen en Niedersachsen

- De deelstaten Bremen en Niedersachsen hebben de gezamenlijke aanbesteding van de **Regio-S-Bahn Bremen** gepubliceerd. Het gaat om de per december 2010 te starten treindiensten Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistringen, Bremen Hbf – Oldenburg (evt. door te trekken naar Bad Zwischenahn) en Bremen Hbf – Nordenham. Eind 2011 wordt de lijn Bremen-Farge – Bremen Hbf – Verden toegevoegd aan het contract. Men verwacht een aanbesteding met nieuwe elektrische treinstellen en spitsverdichtingen tot een kwartierdienst. De inschrijvers hoeven zich niet te haasten, want de offertes moeten uiterlijk 3 december ingediend worden. Volgend voorjaar wordt bekend gemaakt wie de treindiensten gaat exploiteren.
- De deelstaat Niedersachsen heeft het contract van de **NordWestBahn** voor de directe treindienst Bremen – Wilhelmshaven verlengd. Het aantal reizigers is verdubbeld, ondanks het gegeven dat slechts twee slagen per dag worden gereden.

#### Mecklenburg-Vorpommern

- Met ingang van 10 juni is de door **Ostseeland Verkehr** (OLA) geëxploiteerde treindienst Rostock – Laage – Güstrow hervat. De lijn lag sinds december 2005 stil vanwege een volledige sanering van sporen, onderbouw en bedding. DB Netz zou de lijn eind 2006 weer op moeten leveren, maar de werkzaamheden liepen grote vertraging op. Dat gebeurt dus niet alleen in Almelo.
- De aanbesteding van het infrabeheer **Lauterbach (Mole) – Binz – Göhren** (Rasender Roland) en de treindienst op de Rügensch Kleinbahn is door de deelstaat Mecklenburg-Vorpommern teruggetrokken. Er was geen partij te vinden die aan de eisen kon of wilde voldoen. Men overweegt nu een nieuwe aanbesteding.

#### Berlin & Brandenburg

- Voor het weekend meldden 90 machinisten van de **S-Bahn Berlin** zich ziek, met vertragingen en rituitval als gevolg. De oorzaak was geen virus maar een conflict over nieuwe, per 29 mei in werking getreden dienstroosters. Na een gesprek tussen vakbonden en leiding werd besloten per 1 juli de oude dienstroosters weer uit de kast te halen, waarna een wonderbaarlijke genezing plaatsvond.
- Precies op tijd voor de zomer is lijn RE3 (Stralsund – Berlin – Elsterwerda) voorzien van dubbeldeksmaterieel met airco. Nu maar hopen op passend weer....
- De spoorlijn **Luckau-Uckro – Mühlberg (Elbe)** is na 46 jaar op 6 juli weer gereactiveerd voor het reizigersvervoer. De Deutsche Regionalbahn zal in ieder geval tot en met het einde van dit jaar in de weekeinden de "Elbe-Alster-Express" laten rijden, waartoe een VT96 wordt ingezet. De exploitatie-opzet is een unicum, want de trein wordt gereden door vrijwilligers van het plaatselijke *Bahnkundenverband*. Feitelijk is dit dus een soort buurtbus op rails.

#### Sachsen

- De dagen van de oude DR-dubbeldekkers zijn bij de S-Bahn **Dresden** geteld. Ze worden vervangen door de bekende Bombardier-dubbeldekkers. Als eerste worden de nieuwelingen ingezet op de toeristisch interessante lijn S1 Meissen – Dresden Hbf – Bad Schandau – Schöna.

#### Sachsen-Anhalt

- Het groot onderhoud aan de spoorlijn Halberstadt – Wernigerode is per 4 juni afgerond, waardoor het treinverkeer na 8 maanden weer hervat kon worden. De door Veolia geëxploiteerde weekendtrein **Harz-Berlin-Express** is nu doorgetrokken naar Wernigerode.

#### Nordrhein-Westfalen

- Het **Verkehrsverbund Rhein Ruhr** (VRR) vecht een heftige strijd uit met DB Regio. Inzet is een door het VRR aan DB opgelegde korting van € 45 miljoen per jaar op de exploitatiebijdrage, waarmee een aanzienlijk deel van de bezuinigingen kan worden weggewerkt. Het VRR onderbouwt de korting met het verschil tussen de door DB Regio en private vervoerders gehanteerde contractprijzen, alsmede met de gebrekkige kwaliteit van het door DB Regio verzorgde vervoer. Tevens kondigde het VRR aan de aanbesteding van een aantal treindiensten te vervroegen, hetgeen neerkomt op een vroegtijdige ontbinding van contracten met DB Regio. Eerdere onderhandelingen over de verbetering van de kwaliteit en de efficiency liepen op niets uit, daar DB als tegenprestatie forse verlenging van de duur van de verschillende (onderhands gegunde) contracten. DB Regio is het hier niet mee eens en wijst op de vele (door DB Netz!) uitgevoerde werkzaamheden, waardoor de punctualiteit onder druk staat. Men vind ook dat men constructief onderhandeld heeft. Eind juni dreigde DB Regio om zelf treindiensten te staken wanneer het VRR de korting doordrukt.
- Ook het **Zweckverband Ruhr-Lippe** heeft het aan de stok met DB Regio. Men ergert zich aan het vervuilde en vervallen materieel dat op het Sauerlandnetz wordt ingezet. Daarbij moet bedacht worden dat het ingezette materieel slechts 2½ jaar oud is! Om een boete te voorkomen heeft DB in Bestwig een nieuwe reinigingsmachine in gebruik genomen; medio juli moet al het materieel weer schoon rondrijden.
- De **Euregiobahn Aachen** wordt verder uitgebouwd. Op vrijdag 18 juni werd gestart met de bouw van de nieuwe lijn van Eschweiler-Weiweiler naar Langerwehe, gelegen aan de hoofdlijn Aachen – Köln. De 4 kilometer lange verbinding kost ruim € 25 miljoen, waarvan de helft door de deelstaat Nordrhein-Westfalen wordt betaald. De nieuwe lijn moet in het eerste halfjaar van 2009 in dienst komen. Tussen Weisweiler en Langerwehe zal een halfuurdienst worden geboden; elk uur zal de Euregiobahn zelfs doorrijden naar Düren. Het volgende bouwproject is ook al bekend: vanaf 2009 zal de ring om Aachen gesloten worden door aanleg van het traject Stolberg – Alsdorf.
- Tussen 6 en 10 juni vond de **Deutsche Evangelische Kirchentag** plaats in Köln. Om de ruim 1,1 miljoen bezoekers te kunnen vervoeren werden vele extra treinen, bussen en trams ingezet.

### Rheinland-Pfalz

- **trans regio**, volgens het bedrijf zonder hoofdletters te spellen, heeft een gedeelte van de voormalige werkplaats Koblenz-Mosel gekocht. Op het 40.000 m<sup>2</sup> grote terrein zal een werkplaats voor het onderhoud van de nieuwe elektrische Desiro Mainline-treinstellen verrijzen.
- De aanbesteding van een pakket treindiensten rondom de Moezel pakte voor trans regio echter ongunstig uit. **DB Regio** gaat de treindiensten Koblenz – Trier – Perl, Bullay – Traben-Trarbach en Andernach – Kaisersesch vanaf december aanstaande voor een periode van 17 jaar exploiteren. De beide laatste treindiensten worden nu gereden door trans regio, dat daarmee integratiemogelijkheden met de nieuwe treindienst Köln – Koblenz – Mainz verloren ziet gaan. Doordat moederbedrijf Transdev connexion heeft gekocht komt trans regio waarschijnlijk onder de vleugels van connexion.
- Het contract van de **Hellertalbahn** voor de bediening van de lijn Betzdorf – Dillenburg (KBS 462) is met één jaar verlengd tot eind 2008.
- Het landkreis Germersheim heeft ingestemd met het verlenen van een financiële bijdrage voor de elektrificatie en infra-aanpassing van de spoorlijn Wörth – Germersheim. Tevens komen er nieuwe haltes. U raadt het al, de **S-Bahn Karlsruhe** wordt weer eens uitgebreid. De totale kosten voor de 27 kilometer lange lijn bedragen € 57 miljoen, inclusief de aanschaf van nieuwe trams. In december 2010 gaat de verbinding open. Heel wat sneller en goedkoper dan de RijnGouweLijn dus.
- De reactivering van de **Hunsrückbahn** Mainz – Flughafen Hahn is ook weer een stuk dichterbij gekomen. De deelstaat heeft DB Netz AG opdracht gegeven om de detailplanning te maken. Binnen anderhalf jaar moet de herstelwerkzaamheden, die grotendeels op nieuwbouw zullen neerkomen, gepland zijn. De verwachting is dat de opknopbeurt voor deze 60 kilometer lange lijn inclusief de aanleg van beveiliging, haltes en twee dubbelspoor-eilanden van elk zo'n 4 kilometer lengte ongeveer € 85 miljoen zal gaan kosten. Het *Land* neemt volgend jaar een definitieve beslissing.

### Saarland

- De deelstaat Saarland heeft de aanbesteding gepubliceerd van treindiensten Saarbrücken – Lebach – Jabach, Saarbrücken – Sarreguemines (F) en Riegelsberg – Lebach (Köllertalbahn). De kenners onder u typeren dit direct als de tweesysteemtramlijn van Saarbrücken. De treindienst moet inderdaad met dit materieeltype bereden worden; daarnaast moet de nieuwe vervoerder samenwerken met de Stadtbahn Saar, dat ook de concessie voor het stadstraject in Saarbrücken heeft. Ons vermoeden is dat de Stadtbahn Saar dit tot eind 2019 lopende contract zal winnen.

### Hessen

- De aanleg van de tweede fase van de **RegioTram Kassel** is bijna voltooid. Het sluitstuk van de werkzaamheden vormt de opname in de beveiliging van de nieuwe tunnelverbinding onder het Hauptbahnhof en de afwerking van de tramperrons van Kassel Hbf. De eerste proefrit vond plaats op 19 juni, waarbij motorwagen 754 de bovenleiding beproefde. Kennelijk beviel het goed, want de volgende dag waagde een Stadtbahn-N-tram zich op het DB-emplacement, uiteraard niet verder dan de spanningssluis. De ingebruikname van lijn RT4 (Kassel-Innenstadt – Hbf – Wolfhagen met hybride trams) is voorzien voor 19 augustus; de tweesysteem-lijnen RT3 (Kassel-Leipziger Platz – Hbf – Hofgeismar-Hümme) en RT5 (Kassel-Innenstadt – Hbf – Melsungen) volgen op 16 september. Omdat door de bezuinigingen een minder uitgebreide dienstregeling wordt gereden is er voldoende materieel over om ook de lijn Kassel Hbf – Schwalmstadt-Treysa als lijn RT9 met trams te exploiteren.
- Het **Rhein-Main-Verkehrsverbund** (RMV) heeft voor de treindienst op de Odenwaldbahn drie extra *Itino*-treinstellen besteld bij Bombardier. Het bestaande wagenpark van 22 treinstellen was al kort na de start van het exploitatiecontract in 2005 te krap gebleken. De nieuwe stellen moeten voor de zomer van 2009 in dienst komen bij exploitant VIAS. Tevens is in Darmstadt de nieuwe halte TU-Lichtwiese in bedrijf genomen.
- Het **Rhein-Main-Verkehrsverbund** GmbH (RMV) heeft haar aanbestedingsplanning aangepast. De planning is nu als volgt (de startdata hebben betrekking op het exploitatiecontract en vallen steeds in december).

Netwerk	Start	Netwerk	Start
1	S1/S2 (S-Bahn Frankfurt)	16	Taunus
2	S7/S8/S9 (S-Bahn Frankfurt)	17.1	Wetterau-West-Ost
3	S3/S4 (S-Bahn Frankfurt)	17.2	Wetterau Nord-Süd
4	S5/S6 (S-Bahn Frankfurt)	17.3	Niddertal
6	Taunusstrecke <sup>1)</sup>	18	Lahntal/Vogelsberg-Rhön
7	Rechte Rheinstrecke/Rheingau	19.1	Odenwaldbahn <sup>1)</sup>
8	Südhessen <sup>1)</sup>	19.3	Dreieich
9	Main- Weser	20	Obere Lahntalbahn
10	Main-Lahn-Sieg	21	Drei-Länder-Eck <sup>1)</sup>
11	Mittelhessen	22	Hellertalbahn <sup>1)</sup>
12	Kinzigtal	23	Kurhessen
13	Main-Spessart	24	Nordost-Hessen-Netz <sup>1)</sup>
14.1	Main-Neckar	25	E Netz Würzburg/Sinntal <sup>1)</sup>
14.2	Ried	26	Kahlgrundbahn <sup>1)</sup>
15	Westerwald <sup>1)</sup>	27	Rhein-Main-Nahe

<sup>1)</sup> Treindienst is reeds aanbesteed

### Baden-Württemberg

- De **SBB** heeft de treindienst op de lijnen Basel SBB – Zell im Wiesental (S6) en Weil am Rhein – Steinen (S5) uitgedund vanwege de bezuinigingen van de deelstaat. 's Avonds en 's nachts is een aantal treinen ingekort of geschrapt. In de spits zijn enkele extra ritten ingelegd, in de hoop het aantal reizigers verder te laten stijgen.
- Met ingang van 10 juni is op de **Brenzbahn Ulm – Aalen** een InterRegioExpress-dienst (IRE) ingelegd. De ingezette treinstellen *Baureihe* 612 mogen maximaal 160 km/h rijden.
- Gedurende de zomervakantie (28 juli tot en met 9 september) zal in opdracht van de **Albtalbahn** een deel van de reguliere diensten tussen Eutingen en Freudenstadt worden gereden met de recent gerestaureerde ET65 003 uit 1933 (Roter Heuler).

- De aanbesteding van de **S-Bahn Stuttgart** (zie HOV-RN mei 2007, pag 163) is stopgezet. De oorspronkelijke aanbesteding was een combinatie van de richtlijn diensten (voor de exploitatie) en de richtlijn inkoop (voor het materieel). In nieuwe jurisprudentie is vast komen te liggen dat de gecombineerde aanbesteding van diensten en goederen alleen onder één richtlijn plaats kan vinden. Om juridische risico's te voorkomen is nu besloten de aanbesteding opnieuw te starten. Begin 2009 moet bekend worden wie de nieuwe exploitant van de S-Bahn wordt.

### Bayern

- Met ingang van 10 juni is het **Bayern-Böhmen-Ticket** ingevoerd met een prijs van € 22,- voor één persoon en € 32,- voor vijf personen. De geldigheid van het Schönes Wochenende Ticket op Tsjechische grensbaanvakken is per dezelfde datum verleden tijd.
- De regio Franken vreest een verdere vertraging bij de uitbreiding van de **S-Bahn Nürnberg**. De deelstaatregering had beloofd dat de geplande uitbreiding met vier lijnen eind 2010 gereed zou zijn, maar past volgens de regio een vertragingstactiek toe. Volgens minister Huber zijn de planning en financiering van de lijnen naar Ansbach, Neumarkt en Hartmannshof vrijwel rond en kan de bouw volgend jaar beginnen.
- De verkoop van doorgaande kaartjes voor een rit tussen een station van DB en een station dat door de **Bayerische Oberland Bahn** bediend wordt is op z'n zachtst gezegd problematisch. De BOB vindt dat DB een te groot aandeel van de opbrengst wil hebben en heeft –om druk te zetten– per 1 september vorig jaar een eigen tariefsysteem ingevoerd. Dat was aardig bedacht, maar het probleem is nu wel dat de automaten van DB er geen wijs meer uit worden. Zo zijn er vijf verschillende tarieven tussen de Münchener binnenstad (S-Bahn) en Schliersee, afhankelijk van het gekozen overstapstation. Ook komt het voor dat twee naast elkaar staande automaten verschillende prijzen afgeven voor dezelfde reis. Reizigersvereniging PRO BAHN heeft nu de Beierse staat gevraagd een einde te maken aan deze ongein.

### Privaat goederenvervoer

- Leasebedrijf **CB-Rail** heeft de eerste exemplaren van een serie van 25 TRAXX-meersysteem-locomotieven in dienst genomen als 185-578 en 185-579. De rest stroomt tot eind 2008 in; tegen die tijd moeten er ook 10 diesel-elektrische TRAXX-en rijden.
- **Alstom Lokomotiven Service** heeft tijdens de logistiekbeurs van München de eerste locomotief van de *Baureihe* 214 voorgesteld. Dit is een voormalige serie 212 die door Alstom en Gmeinder gemoderniseerd. Nou ja, gemoderniseerd? Als alleen frame, tank en draaistellen zijn hergebruikt vindt uw redacteur het meer weg hebben van nieuwbouw. De eerste twee locs zullen aan de Niederbarnimer Eisenbahn worden geleverd.
- **Spitzke** heeft van DB Netz opdracht gekregen voor elektrificatiewerkzaamheden op de lijn Hamburg – Lübeck. De klus vergt de komende jaren een vrijwel permanente inzet van drie locs en is daarmee de grootste klus die het bedrijf ooit binnen haalde.
- **Hupac** heeft op de internationale vakbeurs logistiek in München aangekondigd het eigen netwerk fors uit te breiden. De sinds mei met doorgaande tractie rijdende trein Antwerpen – Perpignan krijgt gezelschap van een drie maal per week rijdende verbinding naar Padova. Genk krijgt zes maal per week een verbinding met Verona. Andere verbindingen, zoals de shuttle tussen Rotterdam en Hongarije, gaan vaker rijden.
- **SBB Cargo** heeft voor de rangeerdienst in Duitsland twee gemoderniseerde locs *Baureihe* 203 gehuurd van Alstom Stendal. De eerste loc is sinds begin juni actief vanuit Köln-Eifelort. De tweede loc wordt in augustus afgeleverd en zal in het Saarland worden ingezet bij het vervoer van vloeibaar ijzer.
- De **Rinteln-Stadthagener Verkehrs-GmbH** reed medio juni haar laatste goederentrein onder eigen regie: OHE-Blue Tiger 330-092 haalde 19 zwaarbeladen houtwagens en de door de RStV gehuurde OHE-loc 120072 op vanuit Rinteln en bracht deze naar Celle. De lijn Rinteln – Stadthagen blijft in elk geval de komende twee jaar liggen; het overtollige RStV-materieel is verkocht.
- De **Duisburger Hafen** heeft de rederijen CMA-CMG en NYK als nieuwe klanten binnen gehaald. Beiden zullen gebruik gaan maken van de nieuwe Duisburg Trimodal Terminal (D3T). Hier worden vier sporen en een containerkraan aangelegd. Het goederenvervoer per spoor zal hier duidelijk van profiteren.
- De **Rhein-Sieg Eisenbahn** heeft in Bonn een nieuwe railport gestart op het goederenstation Bonn-Beuel. Geïnteresseerden vinden hier diverse mogelijkheden voor de overslag van onder meer hout, (vracht)auto's en containers. RSE biedt tevens aan om rangeerdiensten te verrichten en treinen vertrek gereed te maken. Geïnteresseerden kijken op [www.railport-bonn.de](http://www.railport-bonn.de).
- Op 5 juli reed er voor het eerst in de moderne tijd een goederentrein met doorgaande tractie van Polen naar Duitsland. De trein werd gereden door **CTL Logistics** en bestond uit lege ketelwagens die in opdracht van Total van Brzeg via Frankfurt (Oder) naar Großkorbetha werden gebracht. Voor vertrek werd de trein naar goed Pools gebruik ingezegend door een priester. De loc, MRCE/Dispolok ES 64 F4 011 (geheel zwart) werd bij die gelegenheid "Zabrze" gedoopt. De toelating van deze loc nam in totaal 18 maanden in beslag en is vooralsnog beperkt tot een half jaar. Als in die periode geen knelpunten optreden wordt de toelating voor onbepaalde tijd verlengd. MRCE zal voorlopig 10 locs voor de dienst op Polen geschikt maken.
- **LOCON** heeft een fotowedstrijd uitgeschreven. Inzendingen moeten voor 10 september worden ingestuurd. Informatie vind u onder: <http://www.locon-ag.de/aktuelles/fotowettbewerb.html>. Onderaan de pagina staat aangekondigd waar u de kans hebt één van de LOCON-locs in beeld te krijgen.

### Materieel

#### Cross acceptance

In Luxemburg werd door minister Tiefensee een overeenkomst gesloten voor het wederzijds accepteren van elkaars materieel-toelatingen, met een fraai Duits woord "cross acceptance" geheten. Door bij de toelatingsprocedure van materieel in het ene land te vertrouwen op de correctheid van de in een ander uitgevoerde proeven wordt het een stuk simpeler om materieel toegelaten te krijgen. Na een eerste toelating in land X hoeft in land Y dan alleen nog op land-specifieke zaken te worden gelet, zoals profiel, bovenleidingspanning en beveiliging. Dat scheelt aanzienlijk in de kosten en tijdsduur van de toelating van een materieeltype. Het akkoord is ondertekend door Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland, Italië, Oostenrijk en Nederland. De spoorwegbranche kan door deze maatregelen zo'n € 60 miljoen per jaar besparen. Het nut van de cross acceptance werd al

snel duidelijk met de toelating van de TGV POS op het Duitse spoorwagennet. De toelating van dit voor de dienst in Duitsland aangepaste TGV-materieel was aanzienlijk sneller en goedkoper geregeld dan de (onder het oude régime geregelde) toelating van de ICE-3M in Frankrijk.

#### Materieelpolitiek DB

DB heeft in de *Frankfurter Allgemeine Zeitung* haar ideeën over de toekomstige ontwikkeling van het materieelpark bekend gemaakt. Belangrijkste speerpunt is standaardisering ter beperking van de onderhoudskosten. Het materieel van de toekomst bestaat (nog) meer dan nu uit gestandaardiseerde en uitwisselbare componenten en moet makkelijk kunnen worden aangepast aan nieuwe behoeften. Bijvoorbeeld de aanpassing van een goederenloc voor S-Bahn-diensten of de verlenging van IC-treinstellen met bakken van regionale treinstellen.

Voor het langeafstandsvervoer wil men inzetten op treinstellen in plaats van getrokken treinen. Hiervoor is het platform ICE X bedacht, dat moet bestaan uit achtjarige treinstellen. Tussen 2008 en 2014 moeten de eerste 100 stuks op de baan komen. Het einde van de getrokken IC's en EC's is voorzien van 2019. De locs *Baureihe* 101 kunnen echter tot 2027 mee, dus uitstel is al vast geprogrammeerd.

Voor het hogesnelheidsvervoer wil men voor 2012 in ieder geval 10 extra treinstellen aanschaffen voor het verkeer naar Frankrijk. Een voorkeur voor TGV of ICE is niet uitgesproken. Voor de periode daarna voorziet men de ontwikkeling van nieuw hogesnelheidsmaterieel dat vanaf 2020 de ICE1 en ICE2 zal vervangen.

Ten behoeve van het regionale vervoer wordt in juli gestart met de aanbesteding van een nieuw type dubbeldekswagon. In een periode van zo'n zes jaar moeten er, afhankelijk van het winnen van aanbestedingen, tussen 650 en 900 stuks op de baan komen. In 2008 wil DB een aanbesteding starten voor de levering van enkele honderden dieseltreinstellen. Valt het u ook op dat de in de eerste alinea's gememoreerde standaardisering in de praktijk niet zo heel veel lijkt voor te stellen?

De plannen voor Railion voorzien voor de korte termijn in de aanschaf van 600 nieuwe rangeerlocomotieven met een vermogen van circa 1.000kW. De aanbesteding start aan het eind van deze zomer. Ook de verschillende malen uitgestelde en afgeblazen aanbesteding van ruim 200 lijndiesellocs met een vermogen van 2.000kW zou dit jaar eindelijk moeten starten. Vanaf 2011 moeten ruim 300 elocs voor grensoverschrijdend vervoer met een vermogen van 6.000kW moeten instromen. Uiteraard geldt ook hier dat de daadwerkelijke bestellingen afhangen van de ontwikkeling van de vervoeromvang en kunnen plannen natuurlijk net zo snel veranderen als ze gemaakt zijn.

#### Korte meldingen

- De start van het Frans-Duitse TGV/ICE-verkeer heeft tot gevolg dat de *Baureihe* 181 minder werk krijgt toebedeeld. Op 8 juni werd voor het laatste planmatig in dubbeltractie een EuroCity gereden. Om die reden werden de blauwe 181 206 en 181 201 samen voor EC64 geplaatst.
- Een aantal motorwagens *Baureihe* 640 (type LINT27) is verhuisd naar Sachsen. Zij worden sinds 10 juni ingezet op de Regionalbahn Leipzig – Borna – Geithain.
- De rangeerlocs *Baureihe* 364 rijden op hun laatste wielen. Er zijn thans nog 7 locs in dienst bij Railion, allemaal met een in 2007 aflopende revisietermijn. Wie ze nog in actieve dienst wil meemaken moet zich dus haasten. De verblijfplaatsen zijn Oberhausen (2 stuks), Halle, Regensburg, Ulm, Kassel en Mühlendorf.
- DB heeft de aanbesteding gepubliceerd van Ertswagens. Beoogd is de bestelling van zestig twaalfassige uit meerdere wagens bestaande eenheden type Falrs152; voor 30 stuks wordt een optie genomen. Als alternatief mogen fabrikanten ook 120 + 60 "losse" wagens type Faals151 aanbieden.
- DB wil blijkens een hiertoe gepubliceerde aanbesteding het park ook uitbreiden met 200 vierassige platte wagens type Sips. Er wordt ook een optie op 100 stuks extra genomen.
- Het per 1 januari gestarte nationale voertuigregister van het Eisenbahn Bundesamt heeft met de registratie van het 10.000<sup>e</sup> voertuig een eerste mijlpaal bereikt. Dat aantal moet overigens groeien naar 180.000, dus er is nog werk aan de winkel.

#### Infrastructuur

##### Overwegproblemen

De vorige maand gemelde overwegproblemen (zie pag. 196) blijven de gemoederen bezighouden. Door technisch malheur kunnen bepaalde typen overwegbomen te vroeg weer omhoog gaan, wat met name riskant is als er een tweede trein in aantocht is. In afwachting van oplossing van het probleem, dat onder meer in Bonn optrad, verordonneerde het EBA het instellen van bewaking bij de overwegen.

Het sluiten van de door de NordWestBahn geëxploiteerde lijnen in het Münsterland teneinde personeel voor deze taken vrij te stellen werd door het Bundesnetzagentur gekwalificeerd als een ernstige overtreding van het mededingingsrecht. Ook het gegeven dat DB Netz de lijn zonder enig overleg of aankondiging sloot kon de toezichthouder niet bekoren.

Om de problemen op een andere manier op te lossen werden vanaf 15 mei mensen van een particuliere bewakingsdienst bij de overwegen geposteed. Bij diverse controles door het EBA werd al geconstateerd dat de bewakers hun veiligheidstaken niet erg serieus namen en soms langere tijd spoorloos verdwenen waren. Toen het EBA bij twee overwegen de beveiligers slapend in hun auto aan trof was de maat meer dan vol. DB Netz werd verplicht gekwalificeerde medewerkers in te zetten en moet een dwangsom betalen wanneer hier geen gevolg aan wordt gegeven. Sindsdien blijven berichten over problemen en misstanden uit.

##### Fehmarnbelt

Sneller dan gedacht (zie HOV-RN juni 2007, pag. 196) is de kogel door de kerk. Op 30 juni bereikten de verkeersministers van Duitsland en Denemarken overeenstemming over de bouw van een brug tussen Puttgarden en Rødby. De 19 kilometer lange brug krijgt naast vier rijstroken voor het wegverkeer ook een tweesporige geëlektrificeerde spoorlijn, want anders hadden we in dit blad natuurlijk geen melding gemaakt. Het geheel gaat € 5,6 miljard kosten en wordt na de oplevering in 2018 geheel eigendom van Denemarken, dat dan ook voor het onderhoud opdraait. De overeenkomst is precies op tijd om EU-subsidies aan te vragen, want dat kan nog tot eind juli dit jaar.

Duitsland heeft zich verplicht de toeleidende verbindingen uit te bouwen. De 81 kilometer lange spoorlijn Puttgarden – Bad Schwartau (– Kiel) zal in 2018 geëlektrificeerd zijn en in 2025 omgebouwd zijn naar dubbelspoor. Dit betekent ook een verdubbeling van de bestaande brug over de Fehmarnsund, die in de jaren zestig de blikvanger werd van de Vogelfluglinie.

#### Katzenbergtunnel

De bouw van de Katzenbergtunnel, onderdeel van de lijn Karlsruhe – Basel, werd op 15 juni stilgelegd. De vergunning om de tunnel onder het dorp Bad Bellingen door te boren was nog niet afgegeven. De vergunning liet zo lang op zich wachten vanwege de complexe geologische gesteldheid, waardoor bijzonder omzichtig geboord moet worden. Na twee weken was alle papierwerk geregeld en kon worden doorgeboord. Medio 2008 moet de tunnel in ruwbouw klaar zijn.

#### IJzeren Rijn

De deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft een alternatief tracé voorgesteld voor de IJzeren Rijn. Gedacht wordt aan een nieuw tracé tussen Roermond en Mönchen-Gladbach, parallel aan de deels nieuw te bouwen autosnelweg A52. Het 34 kilometer lange tracé valt in goede aarde bij de Belgen (die al veel te lang balen van de vertragingstactiek van de Nederlandse overheden). Zelfs “onze” Camiel en het gouvernement van Limburg waren niet negatief. Desondanks voorspellen wij dat het nog vele jaren zal duren voor een beslissing genomen zal worden, als dat überhaupt gebeurt.

#### Nederlaag DB Netz

DB Netz heeft een belangrijke nederlaag geleden voor de rechtbank van Darmstadt. De infrabeheerder wilde de capaciteit van de spoorlijn Darmstadt – Weinheim verminderen door het opheffen van kruisingsmogelijkheden en het vereenvoudigen van de beveiliging. De investering die DB Netz moest doen in het (achterstallig) onderhoud zou niet opwegen tegen de verwachte inkomsten uit de gebruiksvergoeding. Het Eisenbahn Bundesamt (EBA) weigerde hiervoor toestemming te geven, waarop DB Netz naar de rechter stapte. De rechter stelde DB Netz in het ongelijk omdat het bedrijf niet afdoende kon aantonen dat de benodigde extra investering economisch onverantwoord is. Deze uitspraak geeft vervoerders nu meer mogelijkheden om de welhaast stelselmatig door DB Netz geïnitieerde capaciteitsvermindering op regionale spoorlijnen een halt toe te roepen.

#### Innovatieve tunnelsanering

DB Netz gaat op de Nahetalbahn (Bingen – Saarbrücken) een aantal tunnels volgens een nieuwe methode saneren. In de tunnel wordt een tweede, tijdelijke tunnelbuis geplaatst die treinverkeer over één spoor toelaat. Onder bescherming van de “inschuiftunnel” wordt de oude tunnelwand vervolgens weggebroken waarna een nieuwe tunnelwand wordt aangebracht. Deze methode wordt sinds oktober vorig jaar beproefd in de 129 meter lange Jähröder Tunnel en blijkt een succes te zijn. Bijkomend voordeel is dat het tunnelprofiel op die manier wordt vergroot. Vanaf augustus is nu de Mausenmühlen-tunnel aan de beurt, aansluitend volgen er nog vier.

#### Korte berichten

- De verbouwing van het Hauptbahnhof van **Hof** is na twee jaar afgerond. Op 7 juli werd het vernieuwde stationsgebouw feestelijk heropend.
- Het voormalige stationsgebouw van **Ellrich** (Thüringen) is verkocht en zal voor € 511.000 worden omgebouwd tot brandweerkazerne. Wellicht was dat een goed en vooral goedkoop idee geweest voor de brandveiligheidsproblemen op de Betuwe-route.
- **Leonie** heeft de eerste etappe met goed gevolg afgelegd. De tunnelboormachine bereikte op 19 juni kort voor middernacht het toekomstige station Leipzig-Wilhelm Leuschner Platz. In vijf maanden tijd heeft zij 630 meter afgelegd. Ze mag nu tijdens een revisie even uitrusten; in september gaat ze weer vol aan de bak voor de volgende etappe. Het modeconcern Peek&Cloppenburg kreeg intussen wat angst voor Leonie en besloot dwars te gaan liggen. Dat kwam in dit geval neer op de weigering om sensoren te laten plaatsen waarmee bewegingen van het gebouw kunnen worden vastgesteld. Tevens eiste P&C dat de bouwers borg zouden staan voor eventuele schade aan het gebouw en de gevolgen daarvan voor de omzet. Begin juli kwamen de partijen tot overeenstemming, zodat vertraging voorkomen kon worden.
- DB-dochter **SüdostBayernBahn** startte op 22 juni de werkzaamheden op de lijn Mühlendorf – Landshut. In het najaar van 2008 moet de baanvaknelheid zijn verhoogd naar 120 km/h en moet een nieuwe beveiliging zijn geïnstalleerd. Tevens worden alle perrons verhoogd naar 55 centimeter en komt er een nieuwe halte Landshut Süd.
- In **Güstrow** is een nieuwe computergestuurde beveiliging in gebruik genomen. Er worden nu 28 wissels, 56 seinen en 42 kilometer spoorbaan vanuit één post bediend.
- Begin juli kreeg ook **Warburg** een nieuwe computerbeveiliging, waarmee het traject Warburg – Mönchhof wordt bediend. In een tweede fase wordt de beveiliging uitgebreid naar Weimar en Kassel. De klassieke beveiliging, een leuk motief met de Regio-Citadis-trams, verdwijnt in november.

#### Te Koop

- DB Netz biedt de 4,2 kilometer lange lijn Röblingen – Schraplau te koop aan. Dit is het reststuk van KBS 587 Röblingen – Querfurt, waar tot eind 2003 reizigerstreinen van de Burgenlandbahn reden. Thans wordt de lijn nog door 29 goederentreinen per week bereden; tevens zijn er 7 ritten met motorwagens als leeg materieel. De ontvangsten uit de gebruiksheffing (€ 18.000) wegen voor DB Netz niet op tegen de onderhouds- en personeelskosten van € 145.000. Dat daarmee het risico wordt gelopen dat een deel van het goederenvervoer weer naar de vrachtwagen gaat maakt geen deel uit van de afwegingen van DB Netz.
- Ook het 2 kilometer lange lijntje tussen Niederpölnitz Werkbahnhof en Tanklager Lederhose wordt te koop aangeboden. De lijn wordt wekelijks door 2 treinen bereden, wat € 4.600 in het laatje brengt. De kosten voor de instandhouding bedragen € 7.800 per jaar. DB Netz lijkt te denken dat hiermee een jaarlijks verlies van € 3.200 wordt voorkomen. Opheffing betekent echter het einde van dit goederenvervoer, waardoor elders op het net een veelvoud aan gebruiksvergoedingen wordt misgelopen.

## **Museum**

### Verein ET57

Deze eind 2006 opgerichte vereniging heeft zich ten doel gesteld het 50 jaar oude KBE-rijtuig ET57 te restaureren. Dit treinstel reed jarenlang op de vermaarde Rheinuferbahn tussen Köln en Bonn en werd in 1978 na de overgang op sneltram-exploitatie buiten dienst gezet. Het treinstel is thans bedrijfsvaardig, maar moet wel een nieuwe toelating van het EBA krijgen. Dat gaat zo'n € 125.000 kosten en zoveel geld heeft de vereniging niet in kas. Op [www.et57.de](http://www.et57.de) kunt u niet alleen de stand van zaken nalezen maar ook te weten komen hoe u financieel bij kan dragen.

### Wiehltalbahn

Wij hebben al vaker bericht over deze bedreigde spoorlijn (zie HOV-RN maart 2007, pag 96). Eind mei kwam de gemeente Wiehl een nieuwe list. Door het plaatsen van grote rotsblokken werd het gebruik van de losweg van het station Oberwiehl onbruikbaar gemaakt. De Rhein-Sieg Eisenbahn, die het goederenvervoer op de Wiehltalbahn verzorgt, stapte direct en met succes naar de rechter. Het eerstvolgende houttransport vond al weer plaats op 8 en 9 juni.

### Korte berichten

- De **Harzer Schmalspurbahnen GmbH** bieden sinds 1993 een opleiding aan tot hobby-stoomlocomachinist in een elfdaagse cursus. Begin juni kreeg de 700<sup>e</sup> geslaagde cursist zijn diploma als "Ehrenlokführer".
- Als u dit leest kunt u er misschien nog net naar toe: het DB-Museum in Halle viert op 14 en 15 juli het zomerfeest. Aan het feest doen maar liefst drie locs E18 mee alsmede de snelste dienstvaardige stoomloc ter wereld, de 18 201. Veel materieel zal een eronde op de draaischijf maken.
- De **Nassauische Touristik Bahn** kan voorlopig geen ritten aanbieden omdat een spoorbrug bij Dotzheim door een vrachtwagen met een daarop vervoerde shovel werd aangereiden. Op de website [www.aartalbahn.de](http://www.aartalbahn.de) kunt u zien wanneer er weer gereden kan worden.
- De **Buckower Kleinbahn** vierde het 110-jarig bestaan van de lijn met een stationsfeest. Bij die gelegenheid werd ook de koopovereenkomst getekend waarmee de museumorganisatie nu eigenaar is van de spoorlijn en de stations.
- Een aantal liefhebbers is van plan een speciale rit over de Ostbahn te organiseren. Reden is de modernisering van de lijn, waardoor historische elementen als telegraafmasten zullen verdwijnen. Om nog één keer zo dicht mogelijk bij DR-nostalgie te komen zal op 11 augustus een fotogoederentrein van Strausberg naar Eberswalde rijden; op 12 augustus vindt de rit in omgekeerde richting plaats. De trein wordt getrokken door Taigatrommel 120-295-1. Info op [www.fotozuege.de](http://www.fotozuege.de).
- Het vermaarde **Viaduktfest** van Altenbeken vond plaats tussen 29 juni en 1 juli. Stergast was het Braunschweiger treinstel VT08, met welk stel in 1954 het in Bern wereldkampioen voetbal geworden Duitse elftal naar de *Heimat* terugkeerde.

## **EUROPESE UNIE**

### Derde spoorwegpakket

Op 19 juni bereikten de delegaties van de betrokken landen overeenstemming over een nieuw pakket aan wet- en regelgeving in het spoorvervoer. In dit derde spoorwegpakket zijn regelingen opgenomen over de invoering van een uniform "machinistenrijbewijs" en een verplichte "niet goed, geld terug"-regeling die overigens minder ver gaat dan de Nederlandse regeling. Bij een uur vertraging bedraagt de vergoeding minimaal 25% en bij 2 uur 50%. De regeling gaat niet alleen gelden voor binnenlands vervoer maar ook voor grensoverschrijdend reizigersvervoer. Ook worden eisen gesteld aan de toegankelijkheid van het spoorvervoer voor reizigers met een functiebeperking: over 15 jaar moet het spoorvervoer geheel toegankelijk zijn. Deze regeling gaat aanzienlijk verder dan de Nederlandse beleidsvoornemens, die uitgaan van een volledige toegankelijkheid van het materieel en van 2/3<sup>e</sup> van de stations over 25 jaar. Armere landen zullen vermoedelijk EU-steun krijgen voor het aanpassen van materieel en perrons.

De belangrijkste vernieuwing is het vrijgeven van het internationaal spoorvervoer per 2010, hetgeen betekent dat iedere vervoerder met een toelating in bijvoorbeeld Nederland en België een internationale treindienst tussen Amsterdam en Brussel kan starten. Wellicht biedt dit mogelijkheden voor het dreigende verdwijnen van de Benelux-trein. Overigens is het nog niet duidelijk of, en zo ja, voor welke periode de HSL-Zuid buiten de werkings sfeer van deze regels gehouden kan worden.

Het bereikte compromis moet eerst nog in het Europees Parlement in stemming worden gebracht alvorens het (in geval van goedkeuring door het EP) in werking kan treden.

### Eerste wetgevingspakket spoorvervoer

Het Europees Parlement heeft ook een eigen evaluatie van het eerste wetgevingspakket gepresenteerd. De opening van de markt heeft een sterk positief effect gehad op het goederenvervoer per spoor. In landen met een open markt is sprake van een spectaculaire stijging van het tonnage: Duitsland +25%, Nederland +42,5%, Groot-Brittannië en Polen zelfs +60%. In landen waar de markt lang gesloten bleef was zelfs sprake van een daling, zoals in Frankrijk (-28%). Ondanks de positieve groeicijfers is het marktaandeel van het spoor nauwelijks veranderd. Met een positieve bril op zou men zeggen dat het spoorvervoer de daling van het marktaandeel tot staan heeft gebracht. De belangrijkste reden hiervoor is dat er nog geen sprake van volledig gelijke concurrentieverhoudingen tussen spoor- en wegvervoer. Zowel de Lidstaten als de Unie zelf geven het overgrote deel van de voor verkeer beschikbare gelden nog steeds uit aan wegenbouw. Bovendien moet het spoorvervoer in bijvoorbeeld Duitsland alle infrastructuurkosten zelf opbrengen, terwijl dit voor het wegverkeer ondanks de tolheffing voor vrachtverkeer nog niet het geval is. Opmerkelijk is dat Zwitserland –overigens terecht– als positief voorbeeld wordt genoemd, terwijl het land niet eens lid is van de EU. In de evaluatie wordt tot slot opgeroepen om ten minste 40% van het EU-budget voor verkeer uit te geven aan spoorvervoer.

### Spoorwegveiligheid

De EU publiceert jaarlijks cijfers over spoorwegongevallen in de Unie. De eind mei gepubliceerde gegevens over het jaar 2005 zijn bijzonder gunstig. Het aantal omgekomen reizigers in de 25 lidstaten (Cyprus en Malta hebben geen spoorwegen) bedroeg slechts 64. Een bron van zorgen blijven overwegen en spoorlopers met in totaal 1.464 dodelijke slachtoffers. Van de 7.023 on-

gevallen vond 29% plaats op overwegen. Het gevaarlijkste land om per trein te reizen was Letland met 3,4 doden per miljard reizigerskilometers, tegen een EU-gemiddelde van 0,2. Het grootste aantal slachtoffers viel in Italië (26), gevolgd door Hongarije (10). Hongarije had ook het grootste aantal ongevallen (1.863), gevolgd door Duitsland (1.111 met 7 slachtoffers). Uiteraard wilt u weten hoe Nederland met haar superstrenge veiligheidsregels scoort. Het aantal ongevallen per 1.000 miljard treinkilometers (inclusief overwegen en onbevoegde personen) bedraagt 0,38, waarmee Nederland de 4<sup>e</sup> plaats inneemt. Ierland (0,13), het Verenigd Koninkrijk (0,16) en Frankrijk (0,27) blijven Nederland voor. Het Europees gemiddelde ligt op 1,88. Het aantal dodelijke slachtoffers per 1.000 miljard treinkilometers bedraagt in Nederland 0,2, waarmee we een 8<sup>e</sup> plaats behalen. Hongarije (0), Ierland (0), Verenigd Koninkrijk (0,142), Slowakije (0,148), Frankrijk (0,156), Denemarken (0,159) en Zweden (0,165) moeten we voor ons dulden, maar het Europees gemiddelde ligt met 0,379 nog aanzienlijk hoger. Het aantal omgekomen reizigers per 1.000 miljard treinkilometer bedraagt 0, evenals het aantal omgekomen reizigers per miljard reizigerskilometer. Deze score delen we met 14 landen, waaronder Estland, België, Finland en Zweden; het Europees gemiddelde lag op 0,16. (Bron: Eurostat).

## **FINLAND**

Hier goede resultaten. Bij VR Cargo + 7% tonnage. In de eerste maanden van 2007 16,9% meer reizigers! Dit dankzij de lijnen rond Helsinki. In januari/februari nam het goederenvervoer met 5,5% af omdat er minder hout uit Rusland wordt geïmporteerd.

## **FRANKRIJK**

### **SNCF**

#### **Elektrische locomotieven**

Afgevoerd werden de 6558, 6561, 8554, 8585, 9701, 9703, 16013, 16022, 16102, 16556, 16765, 22283, 25109, 25164, 25170, 25181, 25189, 25207, 25210, 25222, 25226 en 25604.

Met het afvoeren van de 25109 is de hele serie 25100 nu verdwenen. De series 9700 (nog een over) en 6500 (nog drie) zouden eveneens zeer binnenkort definitief verdwijnen. Sinds mei wordt de laatste 9700 (9702) en de resterende 6500-en officieel niet meer gebruikt. Inmiddels zijn er vijf 6500-en bewaard voor het nageslacht:

- 6503 bewaard in het 'Europees spoorwegmuseum' van Augsburg (Duitsland)
- 6530 bewaard in het spoorwegmuseum in het oude depot van Mohon
- 6558 bewaard door de SNCF zelf (voormalige Maurienne-loc)
- 6565 bewaard in het spoorwegmuseum te Mulhouse (met nummerplaten van de 6572)
- 6570 bewaard in het depot van Avignon door een particuliere stichting

Van de serie 16500 is inmiddels ook een loc bewaard: de 16506 is bewaard door de CMCF te Oignies.

De meest afwijkende schrapping is die van de 22283 aangezien de serie 22200 nog lang niet toe is aan planmatige afvoer. De loc werd afgevoerd nadat hij op 21 maart in Angerville volledig uitbrandde.

De 16102 is het eerste slachtoffer van de 15 telgen tellende serie 16100, een variant van de familie 9200 die gebruikt wordt in het trekduwverkeer met dubbeldekkers rond Parijs. Ook de ze serie zal verdwijnen door de snelle instroom van Prima's serie 27300. In dienst gesteld werden de 27300-en tot en met de 27328. Er zijn inmiddels vijf extra locs besteld, waarmee de serie reeds in 2008 bestaat uit 65 locs.

Uiteindelijk zijn twaalf 25500-en verkocht aan Ferroviar Keolis (Regiotrans) in Roemenië: 25507, 25517, 25518, 25513, 25524, 25528, 25536, 25544, 25570, 25572, 25576 en 25581.

De 9272 zal worden afgevoerd na een overwegbotsing te Rambouillet op 11 juli, waarbij ook een Z 5300 beschadigd raakte.

Vier 15000-en zijn inmiddels voorzien van MUX-bekabeling voor het trekduwverkeer in de Parijse regio, waarheen ze sinds de opening van de LGV Est verdrongen zijn. Het betreft de 15026-15028 en 15046.

Omgevormd tot Italië-loc en daarmee gelijk vernummerd werden de 36053, 36055, 36058 en 36059 (werden 36353, 36355, 36358 en 36359). Nog drie 36000-en van de tweede serie resteren voor ombouw, waarvan er laatst overigens nog eens één in België te zien was! Sinds de 36031-36060 bedoeld zijn voor het verkeer naar Frankrijk en de 36001-36030 naar België is dat nog een absolute zeldzaamheid.

#### **Diesel locomotieven**

Afgevoerd werden de 63161, 63200, 63414, 63584, 63646, 63651, 63661, 63669, 63703, 63704, 63805, 63834, 63906, 63983, 64054, 64065, 66021, 66031, 72003, 72022, 72027 en de locomotor Y 7422. De 63655 kwam weer in dienst.

De 66199, 66215, 66221, 66307 en 66312 werden geremotoriseerd en vernummerd in 69199, 69215, 69221, 69307 en 69312.

Nu de LGV Est klaar is, zijn de 12 Fertis 62400-en weer buiten dienst gesteld en verzameld te (of onderweg naar) Petite-Roselle bij VFLI. Ondertussen is de sloop van de al eerder buiten dienst gestelde 62400-en begonnen bij Sertic te Morsbach (vlakbij Forbach), een filiaal van de bekende spoorwegsloperij te Baroncourt. Twee locs zouden zijn gereserveerd voor verkoop aan een Nederlandse museumvereniging of particulier, de 2403 en 2412, maar hierover is nog weinig bekend. De geruchtenmodel spreekt ook over de 2501 die de slopershamer zou ontsprongen. Dat zou niet erg vreemd zijn, gezien er nogal veel spoorwegenthousiastelingen denken dat locs in afwijkende kleuren het meer waard zijn om te bewaren dan andere... Overigens zouden ook de twee mintgroene ex 2400-en (2405 en 2411), ooit doorverkocht door de SNCF en uiteindelijk ook in Petite-Roselle aangekomen, inmiddels gesloopt zijn...

Op 1 april werden eindelijk de eerste nieuwe rangeerlocs serie 60000 in dienst gesteld: de 60010 en 60012 kwamen in dienst vanuit Sotteville. Inmiddels zijn tien locomotieven in dienst gesteld. De rest van de reeds afgeleverde machines wordt blijkbaar nog gebruikt voor tests, naar goed Frans gebruik.

Van de nieuwe 75000-en zijn alleen de 75001 en 75002 nog niet overgedragen, de 75003-75030, 75032 en 75033 zijn nu in dienst vanuit Longeau. Inmiddels zijn bovenop de 400 nu bestelde 75000-en 33 van de in optie staande 100 machines daadwerkelijk in een bestelling omgezet. Deze locs zullen geschikt zijn voor rijden op het Duitse net. Ze moeten reeds vanaf eind 2008 in dienst komen, zodat het nog niet duidelijk is welke nummers van de in totaal 433 locs nu voor Duitsland geschikt gaan worden. De aflevering van de laatste loc is immers pas gepland in 2015.

Twee 63500-en zijn verkocht aan Seco-Rail, die hiermee sinds 25 april op de verbinding Momignies (België) – Anor de ballast-treinen overneemt van de twee voormalige NMBS-locs reeks 60 (6019 en 6086) die hier jarenlang reden. Seco-Rail rijdt in plaats van SNCF Fret de treinen vanaf Anor nu ook verder, maar dan met locs type G1206. De locomotieven van dit bedrijf zijn overigens allemaal gestoken in een opvallende geel-oranje kleurstelling. Ook van de 63000-en werd een loc verkocht en wel de 63226, enige loc die in het grijs-blauw van TER gereden heeft. De loc ging naar de Chemin de fer Touristique Pays Cathare, die al meerdere ex 63000-en bezit (63048, 63050, 63096 en 63138). De 63705 is bewaard door de Chemin de Fer du Haut Forez.

Verkocht aan VFLI zijn inmiddels (afgezien van de al veel langer geleden verkochte 66600-en): 66540, 66583, 66921, 64028, 64036, 66050, 66104, 66122, 66153, 66156, 66163, Y7172, Y7200, Y7214, Y7245 en Y7684.

De 72009, 72018 en 72085 zijn naar Marokko verscheept en zullen daar een tweede leven krijgen. Over de verkoop van nog eens drie locs is nog niks vernomen.

Voor het eerst is een 'koe-kalf' combinatie bij revisie gestoken in het groen-wit van Fret. De 64715 en zijn 'truck' 64815 waren de gelukkigen. De 64715 is de voormalige 64918 en de 84815 is omgebouwd uit de voormalige 63063.

In het kader van telkens één 63000/63500 schilderen in een nieuwe kleurstelling (herinner de TER- en Infra-schilderingen) is de 63912 nu gestoken in 'en voyage' kleurstelling! Modelspoorfabrikanten Roco en Piko zullen er erg blij mee zijn...

## Treinstellen

Afgevoerd werden de dieselstellen en -motorrijtuigen de X 2872, X 2893, X 2908, X 4430, X 4515, X 4587, X 4616, X 4626, X 4743 en de elektrische stellen Z 6307, Z 6321, Z 6324. Ook werd eindelijk de Z 23574 (één van de de nieuwe TER-dubbeldekkers van de eerste generatie) afgevoerd. Blijkbaar duurt verzekeringswerk erg lang, want dit was het stel dat een paar jaar geleden volledig uitbrandde na een overwegaanrijding bij Arras!

De volgende treinstellen zijn nu in Roemenië bezig aan een tweede leven: Z 6107, Z 6111, Z 6118, Z 6120 en Z 6301, Z 6306, Z 6309, allen bij de CFR, en de Caravelles X 4340, X 4397, X 4413, X 4414, X 4450 en X 4502, X 4512, X 4520, X 4522, X 4527, X 4553, X 4571 en X 4572 (Regiotrans).

Inmiddels zijn veertien TGV-RD's samengesteld uit motorwagens ex TGV-R en nieuwe Duplex-tussenrijtuigen. Inmiddels zijn ook twee stellen in dienst gesteld, bestaande uit tricourante motorwagens serie 4500. Van de negentien te vormen TGV-RD stellen zullen er drie uit deze serie komen en de rest uit de bicourante TGV-R serie 500. Omgebouwd zijn nu:

Nieuw nr	Vervallen nr
601	515
602	518
603	516
604	517
605	519
606	520
607	522
608	526
609	532
610	524
611	525
612	521
613	4507
614	4508

De 617 wordt het derde stel met tricourante motorwagens, welke uit stel 4509 komen. Voorlopig rijden deze motorwagens met reeds gemoderniseerde tussenrijtuigen onder het tijdelijke nummer 554. Ook de 527, 528 en 531 rijden reeds met gemoderniseerde tussenrijtuigen en hebben de tijdelijke nummers 551-554 gekregen. De motorwagens van deze stellen worden nog van Duplex-rijtuigen voorzien en dan weer vernummerd in de serie 600 (616-619, waarbij de 554 dus 617 wordt) en de gemoderniseerde TGV-R tussenrijtuigen worden met nieuwe motorwagens serie 4400 gevormd tot TGV-POS stellen (4416-4419). Tot nu toe zijn 11 TGV POS-stellen in dienst gesteld: 4401-4411.

De plaats van de 'verdwenen' tricourante 4500-en lijkt te worden ingenomen door de Thalys-stellen die overcompleet raken als straks eindelijk nieuwe treinstellen voor de lijn naar Amsterdam in gebruik genomen gaan worden. Zo is de 4531 al zijn Thalys-logo's kwijt en wordt deze ingezet als gewone TGV-R, waarbij hij niet meer noordelijk van Brussel komt.

Inmiddels zijn weer maar eens 80 Duplex-TGV's bijbesteld, met een optie op nog eens 40. De stellen zijn van het type 'TGV Duplex NG (nouvelle generation)'. Nummering is nog niet bekend.

Afgeleverd werden verder weer de nodige TER-stellen, waaronder ook de eerste hybride stellen serie B 82500. In tegenstelling tot de B 81500-en zijn zij niet alleen elektrische én dieselstellen, maar kunnen ze ook zowel onder 1500 V als 25 kV rijden.

Steeds meer AGC-stellen worden overigens herstickerd in meer of minder opvallende reclameuitingen, zoals afwijkende bestickeringen voor de TER-regio's waarvoor ze rijden.

Stel 76603/76604 blijkt te zijn gestoken in een afwijkende bestickering, die het feit viert dat dit stel de 100<sup>e</sup> geleverde AGC was. Begin juli waren de volgende nieuwe TER-stellen in dienst gesteld.

### TER 2N NG:

3-delig	Z 24501/24502-24663/24664 (82 stuks) besteld tot nu toe: 141 stuks
4/5-delig	Z 26501/26502-26553/26554, 26557/26558 (28 stuks) besteld tot nu toe: 66 stuks

### AGC:

ZGC	Z27501/27502-27675/27676, 27679/27680, 27681/27682, 27709/27710-27715/27716 (94 stuks) besteld tot nu toe: 233 stuks
-----	---

BGC (mono)	B 81501/81502-81629/81630, 81633/81634, 81635/81636, 81639/81640-81643/81644, 81653/81654-81657/81658 (73 stuks) besteld tot nu toe: 177 stuks
BGC (bi)	B 82501/82502-82507/82508 (4 stuks) besteld tot nu toe: 76 stuks
XGC	X 76501/76502-76688/76690 (95 stuks) besteld tot nu toe: 167 stuks

Van de bi-mode, bi-courante B 82500 zullen ook 24 stuks geleverd worden aan Transillien voor de Parijse voorstandregio.

### **Euro Cargo Rail**

EWS opereert sinds enige tijd in Frankrijk. Na aanvankelijk als EWS International gereden te hebben, is nu een in Frankrijk zelf gevestigde onderneming Euro Cargo Rail gestart. Vooralsnog houdt dit bedrijf zich bezig met het rijden van goederentreinen via en in aansluiting op de Kanaaltunnel, maar er zijn plannen om ook verder in Frankrijk, België en Nederland te rijden. Vooralsnog zijn, naast de 15 Class 66 locs van EWS, vier locs type G1206, twee type G1000, twee type G2000 en drie elocs BR 185 geleast. De komende maanden zouden er nog acht G2000-en bij moeten komen voor het werk naar België en Nederland. De vier G1206-en zijn ook toegelaten tot het Britse Folkstone en hebben hiertoe een officieel TOPS-nummer gekregen. Ze zijn ingedeeld in class 21 onder de nummers 21 544 t/m 21 547. De 15 in Frankrijk rijdende locs class 66 komen uit een pool van 26 aangepaste locomotieven die met enige regelmaat uitgewisseld worden. De rest van de aangepaste locs rijdt 'gewoon' bij EWS in Groot Brittannië.

### **Overig nieuws**

De Régie Départementale des Transports des Bouches du Rhône heeft inmiddels van de CFL de 853, 905, 910 en 911 (type 63000) overgenomen.

De bestelling van 37500-en van Veolia omvat inmiddels 17 locs (E37501-E37517), waarvan de levering van de eerste serie van 7 locomotieven inmiddels is afgerond.

RFF (Het Franse Prorail) zal in 2009 beginnen met de elektrificatie van het traject Boulogne-Ville - Rang-du-Fliers. Hoewel er over het gedeelte Rang-du-Fliers - Amiens niets bekendgemaakt is, lijkt het gezien de huidige treindienst logisch dat ook dit onder de draad gebracht zal worden. De regio Nord-Pas de Calais financiert de elektrificatie mede. Het baanvak Boulogne – Amiens in één van de interessantere baanvakken in Noord-Frankrijk, met aardig wat goederenverkeer door SNCF FRET (vooral 66000/69000) en ECR, lokale reizigerstreinen met treinstellen en trekduwcombinaties en doorgaande treinen uit Parijs, uiteraard allemaal met dieseltractie.

Op 18 juli moeten er weer treinen gaan rijden tussen Neussargues en St. Chely.

## **GROOT BRITANNIË**

*(met dank aan Maarten Otto)*

### Leeds half hourly

Met het ingaan van de zomerdienstregeling op 21 mei 2007 heeft GNER een belangrijke verhoging van het aantal treinen tussen Londen en Leeds doorgevoerd. De 12 nieuwe treinen per werkdag zijn goed voor 30.000 zitplaatsen per week op een van de snelst groeiende langeafstands-verbindingen binnen het Koninkrijk.

De passagiers op de as Londen-Leeds hebben nu keuze uit 65 dagelijkse treinen, een verhoging van 75% in vergelijking met de 37 treinen toen GNER in 1996 begon. Er is nu voor een groot dagdeel een half uurs frequentie (met uitzondering van de rustigere middag en avonduren). Bovendien stoppen er nu ook op de volgende stations meer treinen: Wakefield (12), Doncaster (9), Newark North gate (11), Grantham (1), Peterborough (7) en Stevenage (6).

Na een campagne van zes jaar, kreeg GNER goedkeuring om de extra diensten in Januari 2007 te beginnen. Sindsdien heeft GNER twee extra treinen gehuurd en 65 man nieuw personeel aangenomen. Volgens een woordvoerder van de gemeente Leeds zijn de verbeteringen van het vervoer als dit een zeer belangrijke prioriteit in het ontwikkelen van de regionale economie. Essentieel voor GNER is de groei van 44% van het aantal reizigers dat zij wist aan te trekken in combinatie met de betrouwbaarste treinvloot in Groot-Brittannië door de modernisering van het totale materieelpark, waaronder draadloos internet op iedere zitplaats in iedere trein, en de inbouw van MTU motoren in Class 43 HST's.

### Eurostar UK shop

Eurostar UK opende op vrijdag 25 Mei 2007 haar eerste winkel in het Bluewater retail and leisure Centre nabij Dartford Crossing in noord Kent, slechts enkele minuten van haar nieuwe station Ebbsfleet International.

Eurostar gaat ervan uit dat de nieuwe dienst goed is voor ongeveer 10- tot 13.000 extra reizigers per jaar, en richt zich door de opening van hun winkel juist op de groep reizigers die geen toegang heeft tot internet, of mensen die de drempel van online boeken te hoog vinden.

### Grand Central gaat rijden.

Grand Central Railways heeft toegang verkregen tot 6 slots op de East Coast Main Line (ECML) van Londen naar noord Yorkshire. De 3 treinen per dag per richting stoppen op de volgende stations:

Sunderland, Hartlepool, Eaglescliffe, Northallerton, Thirsk, York, London Kings Cross.

De eerste gereviseerde HST motorwag en het eerste rijtuig zijn afgelopen week afgeleverd.

Begin Augustus gaan de treinen testrijden en op 10 September gaan de eerste treinen rijden voor reizigers. GCR heeft bij Hitachi treinen besteld die geschikt worden voor 140 Mph en de naam "Polaris" zullen krijgen.

Tot dat het zover is maakt het bedrijf gebruik van de meest succesvolle trein in de UK... de vertrouwde Class 43. Kenmerkend voor het bedrijf is dat zij als enige weer de buffers op de Class 43 hebben teruggebracht alsmede de mogelijkheid om supersnel een loc er aan vast te koppelen mocht de trein ergens onderweg stranden.

### GBrF wordt FirstGBrF

GB Railfreight heeft haar naam officieel veranderd in FirstGBRf om tot de First alliancie toe te treden. John Smith, directeur van FirstGBRf vertelde tegen de media: "FirstGroup begrijpt de goederensector en onze belangrijke positie daarin. Firstgroup heeft ons gesteund in de aankoop van nieuwe locomotieven en wagens, we zijn er trots op dat we nu onder hun naam mogen rijden". Er reden sinds kort al 6 Class 66 locomotieven in de bekende "Barbie livery" ook de 5 locs die in mei zijn besteld komen in de First kleuren op de baan.

### De Badger heeft zijn strepen weer terug

De 89001 "Badger" is door de ACLG weer teruggebracht in zijn originele InterCity-kleuren. De loc, waar er maar 1 van gebouwd is als prototype voor de Class 90, zal naar verwachting in 2009 weer toegelaten zijn tot het Britse hoofdrailnet. Tot die tijd zal de loc te bewonderen zijn in Barrow Hill depot.

Tevens werd eind mei de toelating verkregen door de ACLG voor de 86101+Mk3 rijkundigen van de ACLG. Hierdoor is er na lange tijd eindelijk weer een echte blauw/grijze IC op het spoor.

### 1026 extra bakken, als de High level output specificatie 2007 van kracht wordt.

In mei 2007 maakte DfT rail bekend dat er geïnvesteerd wordt in meer dan 1000 nieuwe rijkundigen om bestaande treinen te verlengen en ten behoeve van de bouw van nieuwe treinstellen. Er zijn 106 bakken voor de class 390 "Pendolino" serie die daarmee 2 bakken per stel langer worden, een lang gekoesterde wens van Virgin WestCoast dat al jaren op extra rijkundigen zit te wachten.

Ook is er een voorstel om meer class 350 "Desiro" stellen te bouwen, die vervolgens in dienst kunnen op de west Midland Services, of de reeds bestaande "Desiro" vloot bij Silverlink kunnen versterken.

In de pen zitten ook de eerste 50 bakken (10 treinstellen) voor het Intercity Express Program (IEP), de opvolger van de huidige Class 43 "Intercity 125" treinen. Met deze tien treinstellen wil men het testprogramma uitvoeren, voordat men overgaat tot een megabestelling. Mocht tevens het Thameslink 2000 programma (eindelijk) doorgang vinden, dan wordt dit in twee fase uitgevoerd. Waarbij de eerste fase uitgaat van 16 treinen per uur (2011), en uiteindelijk 24 treinen van 12 bakken per uur eind 2015. Waarmee de cross-London lijn de belangrijke vervoersstroom tussen noord en zuid voor haar rekening zal nemen. Southern moet hiervoor al eind 2008 haar resterende Class 319 stellen overdragen aan First Capital Connect (FCC). Om het gat aan roland materieel op te kunnen vangen worden er nog eens 48 bakken (12 treinstellen) "Electrostar" bijgebouwd.

Alles op een rijtje:

Intercity Express Program (IEP)	50
Thameslink:	240
Extra bakken voor Class 390	106
London and Southeast	390
Regional	60
West Midlands / Silverlink	180

### Temple Mills klaar voor Eurostar

Op 5 April voltooide London and Continental Railways (LCR) de bouw van Temple Mills TMD dat vanaf 14 November de nieuwe thuisbasis zal zijn van Eurostar. Vanaf Juni 2007 doen enkele treinen het depot al aan voor instructie aan het Eurostar UK personeel dat op die manier kan wennen aan hun nieuwe werkomgeving. Dit als doel om de overgang van North Pole naar Temple Mills vlekkeloos te laten verlopen.

### Hull Trains wil verder

Open acces operator "Hull Trains" heeft kenbaar gemaakt meer treinen te willen rijden met ingang van December 2009 (dienstregeling 2010). De plannen liggen klaar voor treinen van Londen naar Lincolnshire, Yorkshire en Noord Engeland. Als de Hull and Humberside markt jaarlijks met 15 tot 20 procent blijft doorgroeien zijn volgens het bedrijf extra reizigerstreinen hard nodig. Het spoorbedrijf is met infrabeheerder Network Rail in onderhandeling voor meerdere treinpaden per 2009. Tevens beschikt Hull trains nu over een vijf rijkundigen tellende HST (Class 43) ter vervanging van de 222103 die tijdens onderhoudswerkzaamheden zeer zwaar beschadigd raakte, en naar verwachting pas in de tweede helft van 2008 weer op het spoor terug zal keren. Tevens is Hull Trains zich aan het oriënteren op nieuw materieel dat te Hull of Gascoigne Woods in onderhoud zal gaan, goed voor 20 extra banen.

### Bijsturen? Bij FCC weten ze wel wat dat is.

First Capital Connect heeft met de ingebruikname van Cricklewoods carriage sidings een zeer goede zet gedaan. Omdat de treinen nu vaker het depot aandoen (2 tot 3x per dag) is de tevredenheid van de passagiers met 24,7% toegenomen. Vooral de reinheid van het interieur is enorm verbeterd. Tevens is gebleken dat bijsturing perfect verloopt. Tijdens een versperring in de Elstree tunnel was het spoorbedrijf er alsnog in geslaagd vier stop- en vier sneltreinen te rijden op de Thameslink route. Iets waar de bijsturing alhier nog wat van zou kunnen leren.

### ONE doet het anders

ONE Railway zorgde eind maart voor een hoop fronsende wenkbrauwen. Daar waar overal in Europa het loket op de kleine stations een uitstervend soort is, opende ONE op drie stations loketten die 4 uur per dag open zijn. Het gevolg is dat de reizigers aantallen van North Walsham, Wymondham en Brundhall sindsdien weer gestaag toenemen, met een gemiddelde netto opbrengst van 860 pond per dag. ONE werd in 2007 uitgeroepen tot klantvriendelijkste vervoerder van de UK, en blijkbaar willen ze die titel houden.

### EWS + DB = Railion UK?

De Duitse krant Süddeutscher Zeitung schreef dat DB 55% van de aandelen EWS wil verwerven als gevolg van de verkoop van DB's Scandlines veerdiensten. Het uiteindelijke besluit zal bij de volgende vergadering van DB worden genomen.

### Ontsporing

In de vroege uurtjes van 22 Juni ontspoorde 6L58 Mountsorrell-Chelmsford getrokken door 60068 nabij Ely met 11 van de 37 steenslagwagens, waarvan twee op een brug die vervolgens naar beneden bungelden en door de overige wagens in de lucht werden gehouden. Onderzoekers van de Rail Accident Investigation Branch (RAIB) hebben een onderzoek ingesteld. De brug over de rivier Ouse is zwaar beschadigd door het ongeluk en scheepvaart was hier enkele dagen niet mogelijk.

### MTR Laing voor London Overground

Dft Rail heeft het Chinese metrobedrijf MTR Laing uitgekozen als beste gegadigde voor de London Overground Concessie. Mede door de goede resultaten van Chiltern Railways, onderdeel van Laing, en een goed concessieplan met de meeste treinen. De concessie begint al komend najaar wanneer de Silverlink concessie afloopt. Het bedrijf gaat rijden op de North London, West London, en de nog te verbouwen East London lijn die momenteel nog deel uitmaakt van het Underground net, en geschikt wordt gemaakt voor treinverkeer.

## **PORTUGAL**

Ook Portugal wil bij de snelrijders horen. Nadat men veel in de modernisering van het conventionele net heeft geïnvesteerd moet in 2010 de bouw van een hogesnelheidslijn Lissabon - Spaanse westgrens starten: 207 km. lengte, 300 km/h, het geheel klaar in 2013.

Eveneens is zo'n lijn voorzien tussen Lissabon en Oporto (lengte 295 km) vanaf 2015. Hier rijdt nu al een soort TGV op de conventionele lijn, alleen niet op snelheid.

## **ZWITSERLAND**

De Zwitserse firma Stadler wordt de hofleverancier van de **Rhätische Bahn**. De eerste bestelling van 15 tweespannings- en 5 stamnet treinstellen ging de deur uit. Met de order is een bedrag van 200 miljoen Zw.Fr. gemoeid. In 2010 zullen de eerste 5 driedelige treinstellen voor beide spanningen in dienst komen, in 2011 gevolgd door de treinstellen voor het stamnet. Ze krijgen 24 zitplaatsen 1<sup>e</sup> klas en 80 zitplaatsen 2<sup>e</sup> klas alsmede 126 staanplaatsen. Het concept van door locomotieven getrokken treinen zal door de RhB worden verlaten door de bestelling van driedelige en vijfdelige treinstellen, die tevens toegankelijk zullen zijn voor rolstoelgebruikers. Door het nieuwe concept zullen 30 tractievoertuigen en 130 rijtuigen worden uitgerangeerd in de toekomst, zodat hoge renovatiekosten zullen worden vermeden. Het hele project zal in vier etappes worden uitgevoerd vanwege de financiering.

Eind april 2007 presenteerde de stichting **SBB Historic** de gerestaureerde Gotthardlokomotief Ae 6/6 11402 "Uri" in haar oorspronkelijke uitvoering zoals werd afgeleverd bij indienststelling in 1953. Ze kreeg haar groene jas terug met zilvergrijs dak en donkergrijze schortplaten. Zolang er geen grote defecten optreden, zal de lok rijvaardig te zien zijn, anders krijgt ze de status Denkmal. Omdat ze als pluklok werd gebruikt, leverde SBB cargo de ontbrekende onderdelen aan SBB Historic, die de lok weer compleet maakte. In het depôt Biel van SBB cargo werd ze rijvaardig gemaakt. Drie vrijwilligers van depôt Erstfeld knutselden 300 uur aan de locomotief. Zo zal ze o.a. op 10 oktober een historische trein over de Gotthard rijden naar de markt in Luino.

## **BUITENLANDS STADVERVOER**

In verband met de vakantie van onze redacteur, houdt u deze rubriek tegoed tot onze volgende editie. De onderstaande berichten hadden wij nog op de plank liggen:

### **Tram Düsseldorf**

Op 29 mei reed een 52-jarige automobiliste met haar auto de ingang van een ondergronds *Stadtbahn*-station in. Vermoedelijk heeft ze de ingang van het station verwisseld met de inrit van een parkeergarage of dacht ze dat het "U"-symbool betrekking had op een *Umleitung*. Twee jaar eerder kwam op dezelfde wijze een 50-jarige automobilist op dezelfde hardhandige manier achter zijn vergissing.

### **Karlsruhe**

In Karlsruhe is eindelijk een oplossing gevonden voor de grote tramdrukke in de Kaiserstraße, waar in de spits per rijrichting elke 45 seconden een tram rijdt. De deelstaat Baden-Württemberg en de stad Karlsruhe hebben op 3 juli een overeenkomst gesloten om de zogeheten "*Kombi-Lösung*" te realiseren. Voorzien wordt in de bouw van een tunnel onder de Kaiserstraße met ter hoogte van de Marktplatz een aftakking onder de Karl-Friedrich-Straße naar de Ettlinger Straße. Daarnaast komt er een tweede bovengrondse verbinding door de Kriegsstraße. De Kaiserstraße wordt dan gedeeltelijk tramvrij. De deelstaat stelt voor de periode 2010 – 2012 een bedrag van rond € 100 miljoen ter beschikking, ongeveer 20% van de totale kosten. De stad Karlsruhe staat garant voor eenzelfde bedrag. Wanneer ook de federale regering haar bijdrage in het kader van het *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* (GVFG) levert is de zaak rond. De kans daarop is redelijk groot, want de kosten-baten-analyse die voor dit soort projecten verplicht is levert een positief resultaat op. In zo'n geval komt de financiering meestal vroeg of laat rond.

## **RAILFOTO**

### **Meer dan 800 nieuwe foto's.....**

.....hebben we de laatste maanden laten afdrucken. Zwart/wit, merendeels HTM (Den Haag) uit de jaren 1965 – 1967. Bij een echte vakfotograaf die dit werk nog in eigen huis afdrukt. Uit deze historische opnamen, maakten wij een selectie. Na een onderbreking van 10 jaar hervatten wij in augustus 2007 de verkoop van foto's. Ons archief omvat ± 5200 negatieven en enkele honderden kleurendia's.

Let u op de aankondiging de augustus-editie van dit blad.

**Busnieuws** en leuke foto's zijn ook te vinden op [www.museumbussen.nl](http://www.museumbussen.nl) Klik dan op "Op Openbare Wielen"

## LEVENSLOPEN

Correcties en aanvulling op de levenslopen uit onze vorige editie:

In de levensloop van de 780 staat o.a.: In de tweede helft van 1976 wordt de 780 in Leidschendam vernummerd in 1781. Dit laatste is onjuist en moet 1780 zijn.

In de levensloop van de 765 staat na de activiteiten in januari 1996 dat de 765 enkele maanden eerder van grijze snorren is voorzien. Dit is echter al op 4 januari 1995 gebeurd.

Nog een aardig feitje met betrekking tot de 381 is dat de alleereerste afgeleverde Hondekop (711) groen met rode biezen was en dat de allerlaatste gesloopte Hondekop (381) ook groen met rode biezen was.

## SPOORWEGEN BINNENLAND

*Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar*

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

### ***ProRail***

#### **Korte berichten**

- Arriva, ProRail de gemeente Veendam en de provincie tekenden eind juni een intentieverklaring waarin de mogelijkheden voor een reizigersdienst tussen Groningen en Veendam worden onderzocht. Qua infrastructuur dient ProRail vooral te investeren in het lijngedeelte tussen het Rail Service Center en het (toekomstige) station van Veendam. Arriva zou extra materieel moeten bestellen. Die bestelling moet uiterlijk in de herfst van dit jaar plaatsvinden om start van een exploitatie in 2009 mogelijk te maken.

#### **Infrastructuur**

- Vermoedelijk in november van dit jaar komen de eerste twee sporen over de nieuwe, verhoogd aangelegde baan tussen Harmelen Aansluiting en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal in dienst. Vervolgens gaat het oude tracé buiten dienst om bouwruimte te verkrijgen voor de overige twee sporen. In het verlengde van deze viersporigheid worden de eerste nieuwe sporen tussen Houten en Houten Castellum in het derde kwartaal van 2008 in dienst gesteld. De eindsituatie voor de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Houten Castellum, inclusief keerspoeren in Houten, moet in 2011 zijn bereikt. Een jaar eerder moet Harmelen – Utrecht viersporig zijn, inclusief de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Tussen Lunetten en Houten is het baanlichaam voor de nieuwe sporen door zandopspuiting al goed zichtbaar.
- De indienststelling van ERTMS op de buitenste sporen tussen Amsterdam Bijlmer en Utrecht zal vermoedelijk in november 2008 geschieden.
- In Maastricht is in juni de aansluiting naar de Beatrixhaven vernieuwd. Ter hoogte van Essent is begonnen met een nieuwe aansluiting voor (toekomstig) vuilvervoer. Samen met het vervoer uit Haanrade zou komend najaar een trein naar Wijster moeten gaan rijden.

#### **Maastricht - Lanaken**

- Bij de reactivering van de lijn Maastricht – Lanaken traden eind juni complicaties op. Vanwege extra veiligheidsmaatregelen die door ProRail als noodzakelijk werden beoordeeld, was plots sprake van een kostenstijging van minimaal twee en maximaal zes miljoen euro. De problemen kwamen aan het licht zeer kort voordat de aanvraag van drie miljoen euro Europese subsidies gedaan moest zijn. Op het laatste moment liet ProRail de eisen vallen. De totale kosten voor de heringebruikname van de grensoverschrijdende verbinding bedroegen aanvankelijk veertien miljoen euro.

#### **Tunnelbak Goes**

- De gemeente Goes is aangestoken door 'verdiepte-bakkenvirus' dat ons land al enige tijd teistert. Nu het aantal goederentreinen op de Zeeuwse Lijn van gemiddeld tien gaat stijgen tot maar liefst 25 per dag, wil het provinciestadje de spoorlijn in een verdiepte bak aanleggen. De inspanningen van ProRail om de geluidsoverlast te verminderen – door isolatie van woningen en het aanbrengen van raildempers en betonnen dwarsliggers – acht de gemeente niet voldoende.
- Zeeland Seaports betaalt twintig miljoen euro aan de tunnel, het ministerie van Verkeer en Waterstaat 8,6 miljoen, de provincie Zeeland en de gemeente Goes ieder 4 miljoen. ProRail heeft zich garant gesteld voor 2 miljoen euro.
- De verdiepte bak wordt gecombineerd met een nieuwe, naar verluidt gelijkvloerse kruising bij de Buijs Ballotstraat, een fietstunnel bij Ockenburgh en een tunnel aan de Van Hertumweg. De bouw van de bak kan waarschijnlijk in 2009 aanvangen, duurt twee jaar en maakt de aanleg van een enkelsporig hulpspoor noodzakelijk.
- Volgens Goes maakt ProRail van de gelegenheid gebruik het emplacement in Goes geheel te saneren. Zo zullen opstel-sporen verdwijnen en wordt de toerit naar de P&R-terrein aangepast.

### IJzeren Rijn

De discussie over het tracé van de IJzeren Rijn tussen Roermond en de Duitse grens heeft een nieuwe dimensie gekregen door het voorstel van Duitse zijde (deelstaat Nordrhein-Westfalen) de lijn langs snelweg A52 aan te leggen. Een ander alternatief, langs de A40 via Venlo, wordt door de Duitsers afgewezen omdat de lijn te veel door woonkernen zou komen te liggen. Voor het A52-tracé is 30 kilometer nieuw spoor nodig. Een voordeel is dat natuurpark De Meinweg wordt gemedend; daarvoor in de plaats wordt een vogelbeschermingsgebied doorkruist. Het *Samenwerkingsverband IJzeren Rijn*, bestaande uit de provincie Limburg, vier Limburgse en een Brabantse gemeente, Staatsbosbeheer, de Kamer van Koophandel en de Milieufederatie Limburg, roepen België, Nederland en Duitsland op in gesprek te gaan en een keuze te maken.

### HSL-Zuid

Op 08-06 gingen de proefritten op het noordelijke deel van de HSL-Zuid weer van start, nu de vernieuwingswerkzaamheden bij Rijkswateringen zijn afgerond. Test-Thalys 4305 maakte tot 13-06 proefritten tussen Rotterdam en Hoofddorp en bereed daarbij het vernieuwde trajectgedeelte met 300 km/h. De komende maanden zullen meer proefritten plaatsvinden voor verschillende doeleinden.

In de week van 18-06 ontstond grote beroering naar aanleiding van een rapport inzake de problemen rond de HSL-Zuid. De Tweede Kamer had de Algemene Rekenkamer gevraagd een analyse te maken. De conclusies in het rapport logen er niet om: de kamer stelde klip en klaar dat veel problemen veroorzaakt zijn door de slechte aansturing door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van integrale aansturing, bij projecten van dergelijke omvang van essentieel belang, zou geen sprake geweest. Dat had tot gevolg dat minister Peijs keer op keer nieuwe tegenvallers aan de Tweede Kamer moest melden, simpelweg omdat ze geen compleet beeld had van voortgang en risico's van het project.

Ook de exploitatie van de lijn werd kritisch beschouwd. De Algemene Rekenkamer vraagt zich – terecht – af of de dienstuitvoering op de nieuwe lijn tijdig van start gaat. Feit blijft dat NS lang heeft getalmd met het bestellen van materieel. Het excuus dat de overheid te lang wachtte met het verstrekken van de specificaties voor ECTS, had een écht commercieel bedrijf er niet van hoeven weerhouden in een vroeg stadium treinen te bestellen, waarbij dan de invulling van de beveiliging opengelaten had kunnen worden.

In hetzelfde rapport voorspelde de Rekenkamer juridische geschillen tussen HSA en de overheid. Volgens het ministerie is voor de HSL geen strengere punctualiteitseis vastgesteld dan de 86% die nu voor het hoofdrailnet geldt. In het contract tussen het Rijk en HSA is overeengekomen dat 95% van de treinen over de HSL-Zuid op tijd kan en moet rijden. Of deze afspraak enkel geldt voor de HSL-*infrastructuur*, dus zonder de toeleidende baanvakken Amsterdam – Hoofddorp en Rotterdam Centraal – Lombardijen, of voor de HSL-*treindiensten*, is niet duidelijk. Mogelijk dat deze definitiekwestie ten grondslag ligt aan de communicatieproblemen tussen de Kamer en de Plesmanweg. Volgens de Algemene Rekenkamer zullen juridische conflicten niet uitblijven, omdat HSA de vergoeding aan de reizigers niet hoeft te betalen indien de vertraging het gevolg is van externe factoren. De notoire flessenhals Riekerpolder Aansluiting wordt, ondanks de korte lengte van het traject ten opzichte van de HSL-Zuid, een vertragingsoorzaker van formaat. Met de wetenschap dat het probleemoplossend vermogen van ProRail inmiddels gedaald is tot het nulpunt, zijn vertragingen gegarandeerd.

Diverse Tweede-Kamerleden eisten na het openbaar worden van het rapport het aftreden van Karla Peijs als Commissaris van de Koningin in Zeeland. Emile Roemer van de SP verklaarde dat Peijs nooit meer een publieke functie zou mogen bekleden, hetgeen aangeeft in welke mate de vrolijke Brabantse de volksvertegenwoordigers kennelijk op de zenuwen gewerkt heeft.

In Breda is inmiddels gestart met het verstevigen van de geluidsschermen (zie blz. 169). In de buispalen waarin de pijlers staan, komt een extra wapening. Die buispalen worden bovendien anderhalve meter langer.

Nu de werkzaamheden aan de sporendriehoek in Rotterdam na voltooiing van de aansluiting van de HSL-Zuid op het emplacement Rotterdam Centraal nagenoeg ten einde zijn, krijgt het gebied zijn oorspronkelijke bestemming grotendeels terug. Tot de start van de bouwwerkzaamheden had Diergaarde Blijdorp het terrein in gebruik voor het verbouwen van plantaardig voedsel voor hun dieren. Ook haalde de dierentuin hout uit de driehoek. Doordat het gebied nagenoeg afgesloten was, kwamen er zeer zeldzame planten voor. Het deel van de driehoek dat niet voor voedselvoorziening wordt ingericht, wordt ecologisch ingericht. De keten van de aannemersbedrijven blijven staan. In de gebouwen zullen in de toekomst heel jonge dieren worden opgevangen. Een waardige bestemming voor een van oudsher bijzonder stukje spoorwegterrein!

Minister Eurlings sloeg eind juni opnieuw een forse flater. Op 29-06 ontstond schijnbaar plotseling commotie over het voorstellen van HSA het eindstation van de HSL-diensten in 2011 te verplaatsen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid. De langzame flessenhals Riekerpolder Aansluiting – CS (de Westelijke Tak) wordt daarmee omzeild; door de ingebruikname van de Noord-Zuid-metrolijn bestaat voor de reizigers die niet in de buurt van de Zuidas moeten zijn, een goede aansluiting. Tevens past een HSL-eindpunt aan de Zuidas in de ontwikkelingen die de verschillende overheden met dit gebied hebben. De plannen van NS/HSA waren al enkele jaren algemeen bekend, maar kennelijk was Eurlings dat ontgaan, die zich in het openbaar opwond over de voor hem onbekende plannen die in diverse media ter sprake kwamen. Dat de overgang van het immer gemoedelijke Valkenburg aan de Geul via het praatgrage Brussel naar de ivoren toren van Verkeer & Waterstaat Eurlings zwaar valt, is duidelijk!

### Betuweroute

Met de opening van de Betuweroute op 16-06 in het verschiet, werd in de week van 04-06 het examen afgenomen van de eerste machinisten die – na de instructiemachinisten – op de nieuwe lijn gaan rijden. Alle geëxamineerde machinisten zakten voor het examen, een feit dat zelfs de landelijke pers haalde. Naar verluidt was de cursus vanwege tijdsdruk te kort geweest.

Op 15-06 haalde loc 1768 het koninklijk rijtuig in de Utrechtse HTMU op en bracht het naar Eindhoven. Bij een sleep uit Duitsland afkomstige huurrijtuigen die op 14-06 aan de grens in Venlo werden afgeleverd, bevonden zich de Avms 19-90 250, 252 en 255. Deze drie werden in Eindhoven afgehaakt; de 19-90 250 en 252 werden gebruikt als begeleidingsrijtuigen in de koninklijke trein. Na het samenstellen van de trein werd deze op 15-06 in 's-Hertogenbosch gestald en kwam in de ochtend van 16-06 naar de Binckhorst ter bevoorrading. Vanaf daar werd de trein vorgebracht op spoor 1 te Den Haag HS. De trein werd getrokken door loc 1768; achterop liep de 1758. De koninklijke rit werd voorafgegaan door de losse 1753 als 'schouwtrein'.

Na aankomst in Barendrecht verrichtte de koningin daar de opening van de Betuweroute. In een feesttent werd een schakeelaar van ter plekke gebouwde bovenleiding omgehaald en kon de eerste trein vertrekken vanaf de Kijfhoek richting Emmerich.

De fraaie openingstrein werd getrokken door de Angel Trains 186 116, RRF16, Railion 189 010, R4C 2007, ERS 6617, Veolia 1509, R4C 1201, ACTS 7106, MRCE 653-10 en ACTS 653-04. Achterop de lange trein reden de RTB V201, RRF18 en Angel Trains 186 111. De TRAXX-locs van Angel Trains waren voorzien van een grote Betuweroute- sticker op de zijkant; de Mitsui Class 66 653-10 had ook een groot MRCE-logo gekregen, zoals ook de ERS 6616 dat had voor hij bestickerd werd. Twee wagens werden afgekeurd voor inzet in de openingstrein. Het betrof een Sgns met containers en een autowagen met VW-busjes.

- De opening werd verstoord door protestacties van tegenstanders van de Betuwelijn (de bekende actiegroep GroenFront), die zich kennelijk niet realiseerden dat hun protest op dat moment totaal geen zin meer had. Actievoerders dreigden betonblokken op de rails te werpen en ketenden zich daadwerkelijk vast aan de rails. De openingstrein kwam daardoor al snel tot stilstand.
- Er vonden acties plaats bij Elst, Meteren, Oud-Alblas, Hardinxveld en Schelluinen. De activisten brachten nogal wat schade toe aan de nieuwe lijn: vele deksels van kabelgoten verdwenen en enkele hekken van inzetplaatsen voor werkvoertuigen werd vernield. Ook werden bij Schelluinen kabels van de beveiliging ontvreemd. Gedurende enige tijd moest Arriva het treinverkeer tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam stilleggen omdat de protestacties op de daar dichtbij de oude Betuwelijn verlopende Betuweroute enigszins uit de hand liepen. Een bij Papendrecht vernield hek moest met spoed hersteld worden met het oog op een in de avond van 16-06 plaatsvindend feest in de nabijheid van het spoor.
- De pers deed nog een manmoedige poging nut en noodzaak van de nieuwe goederenverbinding ter discussie te stellen; de media hadden kennelijk evenmin door dat hun hetze tegen de broodnodige verbinding in een dergelijk stadium totaal zinloos is. NRC Handelsblad, die sinds jaren niet meer uitblinkt als het gaat om ter zake kundige berichtgeving over spoorse onderwerpen, presteerde het om in haar artikelen veelvuldig over de *Betuwelijn* te spreken.
- Na afloop van de festiviteiten bracht loc 1768 op 16-06 de beide Avmz van Tilburg naar Eindhoven, haakte daar de (met koelwaterlekage kampende) 19-90 255 aan en reed deze via een even noodzakelijke als creatieve omweg naar de Watergraafsmeer.
- Op 18-06 reed de eerste reguliere trein over de Betuweroute: een Rail4Chem-trein naar Hongarije werd onderweg door een politieheliikopter en twee agenten aan boord begeleid om eventuele problemen met actievoerders te voorkomen. Om diezelfde reden reed de trein slechts 40 km/h. De trein zou aanvankelijk met R4C-loc 2007 rijden, maar die raakte kort voor vertrek defect. De RRF18 schoot te hulp. Trein 69950 bereed, met een vertraging van 60 minuten, als eerste commerciële trein de nieuwe verbinding.
- De eerste trein van Railion werd getrokken door ACTS-loc 7105; de 232 901 reed in opzending mee. Railion had de 7105 van ACTS gehuurd om praktijkexamens voor de Betuweroute te kunnen afnemen (in ruil daarvoor verzorgde Railion het vuilvervoer naar de Westhaven). De rit van trein 42753 verliep niet zonder problemen: bij de Giessentunnel strandde hij met ERTMS-problemen. Nadat aanvankelijk een hulploc op weg gestuurd zou worden, werd besloten de trein met uitgeschakelde ERTMS door de tunnel te laten rijden. Die moest daarvoor volgens ProRail wel eerst gecontroleerd worden.
- Na de eerste week werd het stil op de goederenlijn. Railion reed af en toe proefritten met de enige ERTMS-loc die ze bezit, de 6442, en een aantal wagens. 'Echte' treinen reden er nog niet. Dit werd mede veroorzaakt door de spoorvernieuwing tussen Emmerich en Oberhausen (zie onder), waardoor de capaciteit van dit baanvak danig beperkt werd.
- Al op 19-06 verschenen berichten in de pers waarin 'omwonenden van de Betuweroute' bij Babberich klaagden over stankoverlast afkomstig van diesellocomotieven.
- Vanwege lekkage was de Giessentunnel op 21-06 drie uur lang afgesloten.

### Stations

- Het voorplein van station Goes wordt heringericht. Er komen 250 extra fietsklemmen en de bestaande fietskluizen worden vervangen door nieuwe exemplaren. Om ruimte te maken voor de verbouwing, is het VVV-kantoor gesloopt.
- De ooit geplande nieuwe halte Dordrecht Amstelwijck komt er definitief niet. Het geprognosticeerde aantal reizigers rechtvaardigt de investeringen niet.
- De vorig jaar op de stationskap van Amsterdam Centraal teruggeplaatste gevleugelde wielen zijn onlangs geschilderd. De wielen zijn zwart geworden; de vleugels hebben een okerkleurige verflaag gekregen. Niet meer achterhaald kon worden of dit de originele kleuren zijn; op advies van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten is voor bovenstaande kleurencombinatie gekozen.
- Op 11-06 kwam de halte Utrecht Zuilen in gebruik. De halte blijkt niet te zijn voorzien van parkeergelegenheid, hetgeen een bewuste keuze van de gemeente Utrecht is.
- Het nieuwe perron in Hilversum komt volgens planning in december van dit jaar in dienst. Tegelijk wordt een aantal sein-technische maatregelen genomen om de treinopvolging op de Gooilijn te kunnen verhogen. Iets verderop, in Baarn, is de realisatie van een derde perron en een ombouw van het emplacement om de dienst naar Soest volledig apart te kunnen uitvoeren van die op de Gooilijn, nog onzeker. Mogelijk is de 'ontvlechting' in december 2008 gereed.
- Met de sloop van station Arnhem is nog immer niet begonnen. Waren er eerst problemen om het project aanbesteed te krijgen, de jongste vertraging is volgens ProRail ontstaan doordat gewacht moest worden op het afsluiten van een hoofdaansluiting van de energievoorziening.
- Een behulpzame lezer informeerde ons over de ontwikkelingen in Alphen aan den Rijn. In de kleinste tramstad van Nederland zou oorspronkelijk in maart van dit jaar gestart worden met de sloop van het stationsgebouw. Doordat de procedure voor een gewijzigd bestemmingsplan, noodzakelijk voor een tijdelijke Kiosk-vestiging, niet was doorlopen, werd de planning achteruit geschoven naar juni. Doordat de weg voor het station nog niet gereed is, is de sloop opnieuw uitgesteld naar september.
- De ombouw van station Apeldoorn kampt met kostenoverschrijdingen en vertragingen. Aanvankelijk lag het in de bedoeling de werkzaamheden in mei af te ronden, maar er wordt op dit moment nog steeds gebouwd. Onverwachte tegenvallers waren een nieuwe fundering onder het gebouw en een verlate oplevering van een naastgelegen nieuwbouw.
- In Maarheeze komt waarschijnlijk weer een station. Sedert 2002 wordt gewerkt aan plannen voor een station. Aanvankelijk was het de bedoeling in 2008 een nieuw station te openen, maar dat is volgens ProRail niet haalbaar. 2009 behoort wel tot de mogelijkheden. De gemeente doet nog onderzoek naar de verschillende mogelijke varianten. Om onnodige concurrentie te vermijden, worden de buslijnen 173 en 176 opgeheven indien er treinen gaan stoppen in Maarheeze.

**Rotterdam Centraal**

▪ Nadat aanvankelijk een vertraging van twee maanden in de ingebruikname van het tijdelijke Rotterdamse CS werd aangekondigd, werd begin juni bekend dat daar nog eens twee maanden bij komen. Volgens de verantwoordelijke 'omgevingsmanager' heeft ProRail besloten te wachten met de opening tot na de bouwvakvakantie, hoewel het station in theorie in juli technisch opgeleverd zou kunnen worden. Wat het verschil tussen de 'technische oplevering' en het daadwerkelijk kunnen gebruiken van een station is, is onduidelijk.

**OV-chipkaart**

▪ In de tweede helft van juni werd bekend dat de jongste praktijkproef met de OV-chipkaart in de regio Rotterdam dermate succesvol verlopen is, dat de landelijke ingebruikname van de kaart in 2009 een feit zou kunnen zijn. In de week van 25-06 werd betalen met de chipkaart ook in de trams van de RET mogelijk.

**Ongevallen ATB-EG**

▪ In de avond van 16-06 botsten ten oosten van de Vechtbrug bij Weesp de treinen 5778 (DD-AR 7407) en 693976 (VIRM 8736) zijdelings met elkaar. De schade aan loc 1709 was fors; de loc drukte een mBvk van de VIRM uit de rails. De reizigers kwamen te voet naar station Weesp. Na hersporing kwam de VIRM op eigen kracht naar de Watergraafsmeer; de DD-AR moest door een andere loc worden weggesleept kwam eveneens naar de Meer. Het vermoeden bestaat dat één van beide treinen ten onrechte een stoptonend sein heeft gepasseerd. Op 21-06 werd de beschadigde kopbak 290 8733 achter een VIRM van de Watergraafsmeer naar Haarlem overgebracht; het restant van de 8736 werd – mede vanwege het ruimtegebrek in Haarlem – in de Watergraafsmeer opgeborgen (zie VIRM).

▪ Op 25-06 presenteerde IVW haar bevindingen inzake de treinbotsingen van 20-11-2006 in Rotterdam en 21-11-2006 in Arnhem (blz. 2006-440). De botsing Arnhem is veroorzaakt doordat de machinist van de ERS-goederentrein voor het traject Utrecht – Arnhem – Emmerich geen wegbekendheid had. Tijdens de passage van Arnhem raakte hij mede daardoor in verwarring over de seinbeelden die hij aantrof, miste een stoptonend sein en botste frontaal met de binnenkomende 826 en 531.

▪ Bij de zijdelingse aanrijding in Rotterdam blijkt onervarenheid eveneens een rol gespeeld te hebben. Sinds enige tijd voert NedTrain in Rotterdam (en op meerdere andere knooppunten) de rangeerwerkzaamheden voor NSR uit. Van de NedTrain-machinist die de SGMm-treinstellen van spoor 14b naar spoor 22m rangeerde, kon NedTrain niet op papier aantonen dat hij over voldoende kennis beschikte en genoeg instructie had gehad over emplacement Rotterdam ten tijde van de botsing. Het is niet verbandend dat bij de 'vrachtwagenbedrijven op rails' machinisten op trajecten rijden die ze niet of niet goed genoeg kennen; van een NS-dochter als NedTrain mag de reiziger echter beter verwachten. Overigens speelde bij de botsing in Rotterdam het fenomeen 'deelrijweg' opnieuw een rol. De *Automatische Rijweginstelling* (ARI) stelde vanwege de vertraging van zes minuten (die door de treindienstleider niet verwerkt was in het plan) van de goederentrein niet automatisch een rijweg in. De trein kwam bijna tot stilstand op spoor 10, maar de treindienstleider stelde alsnog handmatig een rijweg in. Kort daarop wilde ARI een – de rijweg van trein 360244 kruisende – rijweg instellen van spoor 14b via spoor 14a naar spoor 22m. Doordat juist een rijweg was ingesteld voor trein 360244, werd slechts het gedeelte van spoor 14b naar 14a ingesteld.

▪ Bij de frontale aanrijding tussen R4C-loc 1203 en NSR-loc 1844 op 05-09-2006 blijkt onervarenheid geen rol gespeeld te hebben. De machinist van de Rail4Chem-loc had een stoptonend sein gemist, maar gebleken is dat dit sein bijzonder slecht zichtbaar is en sedert 1996 zeven keer stoptonend is gepasseerd. Weliswaar was afgesproken dat planmatig geen rijwegen langs dit sein zouden worden gemaakt, maar de rangeerbeweging op 05-09-2006 betrof een niet-geplande rijweg die door de treindienstleider was ingevoerd. De machinist werd door de rechtbank wel schuldig bevonden, maar kreeg geen straf opgelegd.

**Op het spoorwegnet van een derde-wereldland...**

▪ In mei en juni veroorzaakte ProRail opnieuw veel grote verstoringen op het Nederlandse spoorwegnet. Hoewel de leiding van de infrabeheerder ferm verklaart dat het bedrijf echt op de goede weg is, wankelt de positie van topman Bert Klerk ten langen leste toch. PvdA-kamerlid Diederik Samson heeft publiekelijk het functioneren van ProRail en het management ervan ter discussie gesteld, nu de problemen aan de infrastructuur in aantal en omvang weer aan het stijgen zijn. Ook ROVER heeft ingezien dat de verbeteringen die NS heeft doorgevoerd de afgelopen jaren, geen extra effect meer kunnen sorteren zolang ProRail haar zaken niet op orde krijgt. Hoewel Klerk probeert de aandacht af te leiden door te wijzen naar de ongevallen die het gevolg zijn van onterechte STS-passages door NSR-machinisten, blijft het grootste probleem zijn eigen organisatie.

▪ Opvallend en zorgwekkend is bijvoorbeeld het grote aantal infrastoringen dat 'spontaan' verdwijnt en waarvoor door de aannemers geen oorzaak gevonden wordt. Als technische installaties storingen gaan vertonen die vanzelf verdwijnen maar achteraf niet gereproduceerd kunnen worden, zegt dat zowel iets over het niveau van de storingsploegen als over de staat waarin de installaties zich bevinden. Op 23-06 raakten spontaan dertien overwegen tussen Zevenaar en Winterswijk in storting. Nog voordat de monteurs een oorzaak hadden kunnen vinden, verdwenen de problemen.

▪ Een defect aan hogesnelheidswissel 1177 te Woerden, dat op 24-05 was opengereden door een Intercity richting Den Haag, was medio juli nog niet hersteld. Spoor 203 is al bijna twee maanden onbruikbaar; veel doorgaand verkeer richting Gouda moest voor Woerden terug naar 80 km/h en over perronspoor 202 het station passeren. Op 23-06 wreekte zich de lakse politiek van ProRail, toen wissel 1173 gestoord raakte. Plots was tussen Woerden en Harmelen nog slechts één spoor beschikbaar. De problemen deden zich even na 23.00 uur voor, zodat de gevolgen beperkt waren.

▪ Niet minder zorgwekkend is het verschijnsel dat baanvakken na controles door meettreinen op zeer korte termijn buiten dienst genomen moeten worden. Nadat de ultrasoontrein de spoorstaven van het traject Arnhem – Velperbroek Aansluiting had gecontroleerd op scheurvorming, moest het baanvak direct de nacht daarop (in de nacht van 22- en 23-06) buiten dienst genomen worden voor 'dringende herstelwerkzaamheden'. Gescheurde lassen en spoorstaafkoppen dienden hersteld te worden. De vraag dringt zich op wat er gebeurd zou zijn als de scheuren voor de komst van de USO-meetwaggen te groot zouden zijn geworden. Het 'Hatfield'-scenario lijkt in Nederland niet meer ver weg te zijn.

▪ De vraag is ook relevant in hoeverre het falen van de dagelijkse aan- en bijsturing door treindienstleiders tevens gevolgen heeft voor de veiligheid. Maakt een treindienstleider die in Woerden een enkele minuten vertraagde IC 'langsrij' een stoptrein richting Gouda laat komen, de stoptrein vervolgens vooruit stuurt richting Goverwelle en de IC er daar voorbij laat (deze situatie

speelde zich overigens voor het bovengenoemde openrijden van wissel 1177 te Woerden af), niet even onlogische afwegingen als het gaat om de veiligheidskritische zaken?

### **... gebeuren dit soort dingen:**

- op 29-05 waren er van 14.30 tot 17.45 uur problemen met de bovenleiding boven het rechterspoor van Arnhem naar Wolfheze.
- Door onweer en wind belandde op 30-05 een boom op de bovenleiding tussen Schiedam en Hoek van Holland. Trein 4155 strandde ervoor. Na vier uur was het baanvak weer bereikbaar.
- Als gevolg van een defecte afvoerpip stond de tankplaat van emplacement Waalhaven op 01-06 enige tijd blank.
- Juni startte met een aantal grote storingen in de beveiliging. Op 02-06 ontstond een storing in de EBP-/VPI-beveiliging van treindienstleidingspost Alkmaar. Heerhugowaard en Obdam waren onbedienbaar geworden; ingestelde rijwegen vielen door problemen in de communicatieverbindingen weg. De opgetrommelde monteurs konden lange tijd geen oorzaak vinden. Nadat in de late uren van 02-06 een aantal wissels geklemd was om in ieder geval enkele treinen te kunnen rijden richting Den Helder, had men eerst in de loop van 03-06 e problemen verholpen.
- Op zondag 03-06 ontstond een VPI-storing tussen Est en Ressen, waardoor beide sporen tussen Arnhem en Elst onbruikbaar waren. Na niet minder dan vier uur stuitten de monteurs op een 'softwareconflict' tussen VPI en EBP. Een eerste poging om nieuwe software in te lezen – waarvoor emplacement Nijmegen ook tijdelijk buiten dienst moest – bood geen soelaas. Uiteindelijk had men eerst om 16.32 de problemen verholpen.
- De week van 04-06 presteerde ProRail ongekend slecht. Op 04-06 ontstond een voedingsstoring aan de EBS-beveiliging van Rotterdam Centraal. Alle beloften van ProRail inzake redundantie en betrouwbaarheid ten spijt, was er van 08.36 tot 10.48 uur in het geheel geen treinverkeer mogelijk van en naar Rotterdam Centraal.
- Die dag kwam het niet meer goed, want om 12.32 uur werd het baanvak Rotterdam Noord – Centraal getroffen door een fikse stroomstoring, veroorzaakt doordat bij werkzaamheden aan glasvezelbekabeling de firma Nacap een kabel kapot trokken. Tot 20.17 uur lag het treinverkeer tussen Rotterdam Alexander en Centraal op enkele pendeltreinen Gouda – Rotterdam stil. De IC's werden gekeerd te Rotterdam Noord Goederen. Tijdens de herstelwerkzaamheden waren er ook kortstondige storingen tussen Rotterdam en Schiedam. Om in de chaos van die dag het hoofd boven water te houden, besloot NSR de treinseries 5000, 14000 en 4200 op te heffen. Hoewel de reizigers uit de richting Utrecht werd geadviseerd via Den Haag te reizen, mocht ook de metro op de Calandlijn gratis gebruikt worden. De vraag rijst in hoeverre dit in de toekomst nog mogelijk is, als reizigers met een OV-chipkaart uitchecken uit NS-station Alexander en moeten inchecken op het RET-metrostation om van de metro gebruik te kunnen maken. Immers: hoe wordt mogelijk gemaakt dat de poortjes gestrande NS-reiziger gratis doorlaten? Nu al ontstonden lange rijen voor de testpoortjes: veel mensen die met een IC uit Leeuwarden of Groningen op Rotterdam Alexander op de metro moesten overstappen, hadden de grootste moeite met de voor hun onbekende poortjes.
- Omdat op 04-06 ook een 3 kV-stroomstoring bij Almelo het treinverkeer ernstig hinderde, trok Rover fel van leer tegen de infrabeheerder.
- In een doorgaans rustige regio ging het op 04-06 ook korte tijd mis: de Sluiskilbrug tussen Terneuzen en Sas van Gent wilde niet in de vergrendeling komen, zodat trein 45603 onder begeleiding van monteurs de brug moest passeren.
- In de ochtendspits van 05-06 lag vanwege een stroomstoring bij Driebergen het treinverkeer tussen Utrecht en Ede gedeels plat. ICE 105 werd vanaf Utrecht omgeleid via 's-Hertogenbosch en Nijmegen.
- In de nacht van 04- op 05-06 stalen koperdieven 175 meter kabel te Pernis. Na anderhalf uur was de ontstane seinstoring verholpen.
- Op 07-06 raakte de assentellerbeveiliging tussen Alphen aan den Rijn en Gouda weer gestoord. Het treinverkeer moest natuurlijk direct stilgelegd worden. Het resetten van de beveiliging had geen positief effect. Nadat de avondspits door een matige beschikbaarheid van bussen in het water gevallen was, konden uiteindelijk om 19.00, na vijfenhalf uur, de trams weer rijden.
- Diezelfde dag was er een onterecht-bezetspoormelding en waren drie wissels onbruikbaar. De monteurs hadden er niet minder dan viereenhalf uur voor nodig om de defecte ES-las te localiseren en te provisorisch te herstellen. De treinserie 19800 naar Gouda Goverwelle werd opgeheven.
- Bijna terzelfder tijd leidde een seinstoring tussen Den Dolder en Amersfoort tot problemen. Na een half uur werd besloten de treinserie 2800 op te heffen tussen Utrecht en Amersfoort Schothorst. Het personeel van de aannemer had er vanwege drukte op de weg bijna twee uur voor nodig om ter plaatse te komen, deed er vervolgens twee uur over om het defect op te sporen en had er nog twee uur voor nodig (tot 21.00 uur) om een tweede defecte railspoel te repareren.
- Ook het noorden des lands kreeg die dag zijn portie: een sein- en overwegstoring bij Beilen leidde vanaf 19.00 uur tot vertraging van circa een kwartier tussen Meppel en Groningen. Aanvankelijk leek de storing rond 21.00 uur te zijn opgelost, maar dat was pas om 22.45 uur het geval. Een defect relais bleek de boosdoener.
- Die dag ging er nog veel meer verkeerd. Door een wisselstoring bij Amsterdam Bijlmer konden de treinen van de serie 4000 alleen op spoor 8 stoppen, dat echter nog niet voor reizigersvervoer is vrijgegeven. De treinen reden dus door. 's Morgens had het treinverkeer tussen Breda en Dordrecht door blikseminslag platgelegen, terwijl in Groningen geruime tijd geen treinen reden vanwege een storing in procesleiding, waarmee de rijwegen worden ingesteld.
- Op 08-06 had het treinverkeer in onder andere Twente te maken met overlast als gevolg van noodweer. De perrontunnel van Enschede Drienerlo stond tot het plafond toe blank; relaïskasten bij Hengelo waren eveneens kopje onder gegaan.
- In de nacht van 13- op 14-06 sloegen koperdieven weer toe: tussen Lage Zwaluwe en Zevenbergen ontvreemden ze kabels van de beveiliging. De herstelwerkzaamheden duurden tot in de morgen; slechts enkele treinen hadden last van de seinstoring.
- Tussen Terborg en Doetinchem was op 15-06 een seinstoring. Nadat aanvankelijk gepoogd was de treindienst tussen Doetinchem en Winterswijk te 'ontkoppelen' van Arnhem – Doetinchem door pendeltreinen in te leggen, moesten uiteindelijk toch bussen besteld worden.
- 18-06 was een bijzonder slechte dag voor ProRail, de zoveelste overigens binnen korte tijd. Tussen Meppel en Steenwijk raakte de brug over de Smildervaart gestoord en wilde gedurende vijftig minuten niet meer dicht. Trein 10530 werd teruggestuurd naar Steenwijk. Iets meer dan een dag later ging het weer mis. Op 19-06 moest trein 10534 rechtsomkeert maken en naar Steenwijk terugrijden. Daar aangekomen bleek de storing verholpen, zodat hij alsnog richting Zwolle kon vertrekken.

- Relatief weinig gevolgen had een storing in het procesleidingssysteem van post Eindhoven: slechts tien minuten was instellen van rijwegen niet mogelijk. Nog geen half uur later viel GSM-R in Eindhoven uit, omdat personeel van een aannemer 'een kabeltje te veel' had doorgesneden tijdens werkzaamheden.
- In een wisselcomplex dat voor de treindienst in de Randstad van cruciale betekenis is, de Riekerpolder Aansluiting tussen Schiphol en Amsterdam Zuid/Lelylaan, ontstond die dag een wisselstoring. Enige tijd was in het geheel geen treinverkeer mogelijk over de Westelijke en Zuidelijke Tak. Het duurde niet minder dan tweeënhalve uur eer de problemen verholpen waren, nadat na enige tijd twee sporen in één richting bereden konden worden. Veel IC's richting Leiden werden omgeleid via Haarlem; de treinseries 4300, 5700, 2600 en 3500 werden enige tijd opgeheven.
- Die avond raakten alle overwegen tussen Utrecht en Veenendaal-De Klomp gestoord. Dat was het gevolg van een defecte kabel. Het personeel van de aannemer was er maar liefst vijf uur mee bezig om de oorzaak te lokaliseren en weg te nemen.
- Op vier plaatsen in het land ontstonden die avond storingen in de beveiliging: tussen Zevenaar en Doetinchem reden als gevolg hiervan vanaf 21.00 tot einde dienst die dag geen treinen meer. Tussen Dieren en Velperpoort Aansluiting was hij reeds na twintig minuten spontaan verdwenen, tussen Baarn en Amersfoort was dat eveneens het geval. Een rijrichtingstoring tussen Tilburg en Oisterwijk was opgelost nadat trein 71966 de gestoorde sectie (langzaam) had gepasseerd
- In Sauwerd ontstond op 20-06 een stroomstoring, waarvan de oorzaak lag bij een interruptie in de energieleverantie door Essent.
- Die dag was er een sectiestoring tussen Varsseveld en Aalten die na vier uur spontaan verdween. Ondanks – naar wordt aangenomen – verwoede pogingen van monteurs de oorzaak te vinden, waren hun pogingen niet succesvol.
- Eveneens op 20-06 zorgde een gestoorde assenteller voor een sectiestoring tussen Groningen en Groningen Noord. Na een half uur waren de problemen voorbij.
- Trein 147 moest die dag een half uur in Oldenzaal pauzeren nadat een hogesnelheidswissel in storing raakte en er nauwelijks treinverkeer richting Bentheim nodig was.
- Tussen Dieren en Zutphen werd de treindienst op 21-06 gedurende enige uren uitgedund vanwege een sectiestoring. De treinserie 7500 werd gekeerd in Dieren.
- Op 22-06 werd een wisselstoring tussen Botlek en Pernis door de machinist van ACTS-trein 69954 'hersteld', zodat de gevolgen beperkt waren.
- Die dag was er tussen Winsum en Scheemda een rijrichtingsstoring, die veroorzaakt bleek te zijn door een defecte kabel. Het herstel van de kabel duurde beduidend langer dan dat de monteurs beloofden: niet om 07.50 uur zoals werd aangegeven, maar eerst om 09.06 uur reden er weer treinen.
- Een eenvoudige metaalsplinter in wissel 41b te Wierden kon er op 23-06 kennelijk voor zorgen dat het wissel in storing kwam. Na een klein uur was de oorzaak gevonden en weggenomen.
- Waarschijnlijk door bliksemvlag ontstond op 23-06 een overweg- en rijrichtingstoring tussen Coevorden en Emmen. Een defect geraakte zekering en omvormer werden vervangen, waarna de problemen voorbij waren.
- Tussen Zwolle en Kampen ontstond op 24-06 rond 07.00 uur een stroom- en assentellerstoring, waarbij opnieuw onweer de boosdoener was. Nadat de knutselaars rond 12.00 uur de problemen onder controle dachten te hebben en de busdienst gestaakt werd, ging het een kwartier later opnieuw verkeerd. BBA werd direct verzocht de bussen te laten terugkeren. Bij nader inzien bleek geenszins de bliksem de oorzaak van de problemen te zijn, doch werkzaamheden die in de nacht van 23- op 24-06 hadden plaatsgevonden. Eerst om 20.00 uur waren de storingen verholpen. Op 03-07 was de treindienst tussen Zwolle en Kampen opnieuw fors verstoord. Ook ditmaal waren de problemen in eerste instantie spontaan opgelost, maar kwamen later alsnog terug. Een defecte printplaat was de oorzaak.
- In de avond van de turbulente 25-06 ontstond een sectiestoring tussen Alphen aan den Rijn en Zoeterwoude. Na langdurig onderzoek bleek dat maar liefst 300 meter kabel vervangen moest worden. In de nacht op 26-06 werd de klus geklaard.
- Vanwege een brandje in een tunnelbuis van de Schipholtunnel, waarvan de oorzaak onbekend bleef, lag het treinverkeer door de Schipholtunnel in de middag van 26-06 een uur volledig stil.
- Hevig onweer leidde op 09-07 tot bliksemvlag in een onderstation bij Den Haag, waardoor het treinverkeer tussen Den Haag HS en Delft geheel tot stilstand kwam. Dat was extra pijnlijk, omdat vanwege spoorvernieuwingswerkzaamheden er tussen Gouda en Den Haag die week geen treinen reden. De gedurende deze werkzaamheden rijdende IC's Den Haag – Utrecht v.v. (via de Westelijke Splitsing) konden ook niet meer rijden. NS was gedwongen extra bussen in te zetten tussen Gouda en Den Haag. Na een kleine zeven uur werd trein 1963 als eerste op pad gestuurd om de provisorisch herstelde beveiliging te testen. Dat was bepaald geen verstandige zet: door problemen met de stroomvoorziening strandde de trein op het viaduct te Delft, waarna de reizigers en massa besloten de trein te verlaten. Na een half uur was de spanning terug op de bovenleiding, maar door de vele mensen in het spoor konden eerst nog eens drie kwartier later de treinen weer gaan rijden.
- In de avond van 10-07 stuurde de treindienstleider Woerden per abuis een kolentrein met de locs 6495+6488+6491 richting Bodegraven. Hoe dat kon gebeuren ondanks het gebruik van Automatische Rijweg Instelling (ARI), is niet duidelijk. Trein 8872 kreeg 25 minuten vertraging.

### **Onregelmatigheden bij vervoerders**

- Trein 731 botste op 29-05 met een auto op een overweg tussen Putten en Nijkerk.
- In de vroege morgen van 29-05 trok Plan V 931 tussen Vught en 's-Hertogenbosch als trein 9615 de bovenleiding naar beneden. Daarbij raakten de stroomafnemers van de 931, de achteroplopende 872 en de bovenleiding beschadigd. Door een ACTS-loc werden beide Plan V's weggesleept. De treindienst in de wijde omtrek van 's-Hertogenbosch viel stil; pas na enige tijd kon de treinserie 4400 naar Nijmegen weer opgestart worden. Rond 16.00 uur waren de problemen voorbij. De 931 bleef tot 18-06 (!) in 's-Hertogenbosch staan alvorens hij naar de Watergraafsmeer gesleept werd voor herstel.
- Op 30-05 kwam bij Elst trein 3643 tot stilstand met vaste remmen. De brandweer kwam kort ter plaatse vanwege de ontstane rookontwikkeling.
- Bij binnenkomst in Nijmegen als trein 32131 botste DH-treinstel 3210 op 05-06 met het stootjuk van spoor 35. De gekoppelde DH-I bleef ongedeerd. Het beschadigde treinstel werd direct afgevoerd naar het revisiebedrijf Tilburg.
- Op 06-06 botsten de Plan V's 808 en 454 als trein 7548 bij Wolfheze met een auto. De 808 kwam na het ongeval naar het onderhoudsbedrijf Zwolle.

- Op 07-06 trok een onbekende trein bij Schiphol de bovenleiding naar beneden, waardoor een langdurige stremming ontstond. De 600, 2100 en 2400 werd omgeleid via Haarlem terwijl de 2600 niet reed tussen Leiden en Amsterdam en de 5700 in Hoofddorp werd gekeerd (en de 5000 op zichzelf keerde in Leiden). Eerst op 08-06 omstreeks 16.00 uur waren de problemen voorbij.
- Trein 30846 botste op 14-06 op de overweg in de Foekendijk bij Ruurlo met een auto die rattengif vervoerde. De ravage was behoorlijk; een zuigwagen kwam eraan te pas om de rommel te verwijderen.
- Tussen Nijmegen en Cuijk botste trein 32279 op 09-06 met een tractorband, die op mysterieuze wijze in het spoor geraakt was. De trein, waarin behoorlijk wat beschonken Rolling-stones-fans zaten, kon op eigen kracht Cuijk bereiken. Daar werd de klemgeraakte band verwijderd.
- Op 13-06 botste trein 1971 met loc 1831 tussen Breda Prinsenbeek en Breda op de overweg in de Gageldonkseweg met een auto waarvan de motor was afgeslagen, juist op het moment dat de auto de overweg passeerde. Niet lang nadat de 1831 door het revisiebedrijf Tilburg na herindienststelling was afgeleverd, was hij er al weer terug.
- Trein 60275 bleef op 14-06 hangen in de Botlektunnel. In eerste instantie verzocht ACTS zelf Railion om een hulploc, maar Railion verleende geen medewerking. ProRail kan in dit soort gevallen een willekeurige loc van een willekeurige vervoerder vorderen en dat gebeurde in dit geval ook: vanuit de Waalhaven werd een locomotief van Railion (!) naar de tunnel gedirigeerd.
- Op de enkelsporige hulpbaan in Almelo botste op de overweg in de Pionierstraat Plan V 888 als trein 77057 op 14-06 met een bromfiets. Direct verscheen in de lokale pers een klaagzang van verontruste bewoners, die de overwegen gevaarlijk schijnen te vinden. Wat er aan de overwegen anders is dan aan die elders in het land, is niet bekend.
- Met enig geweld drukte Buffel 3420 op 15-06 in Groningen de Wadlopers 3221 en 3209 door een juk. De 3221 raakte daarbij beschadigd; het juk was in twee stukken.
- Tussen Zevenbergen en Oudenbosch onstond op 16-06 brand een tractiemotor van een onbekend gebleven treinstel met '64 van trein 5133. Na enige tijd kwam het voorste stel naar Roosendaal; de 514 bleef in Zevenbergen en werd daar weer rijvaardig gemaakt.
- Rookontwikkeling was er op 17-06 tweemaal. Trein 2051 kwam tot stilstand tussen Moordrecht en Zoetermeer Oost. Een vaste rem was de oorzaak. Tijdens het incident werd trein 542 enige tijd in Gouda vastgehouden. In (bedevaart-) trein 11402 ontstond bij Sittard een klein vuurtje, eveneens het gevolg van een vaste rem. In Sittard werd een viertal rijtuigen achtergelaten.
- De brandweer kwam op 19-06 in Uitgeest een kijkje nemen bij trein 4057. In één van beide stellen was een bank in brand gestoken.
- Op 21-06 bleef trein 48717 na vertrek uit Venlo richting Kaldenkirchen steken op de helling. Er waren twee pogingen met een hulploc voor nodig eer de trein weer in beweging was.
- In de nacht van 22- op 23-06 ontspoorde rangeerloc 711 op het terrein van het onderhoudsbedrijf Amsterdam. De 711 was nog maar kort in de hoofdstad als vervanging van de door een botsing beschadigde 707.
- De machinist van een onbekende trein raakte op 26-06 gewond toen hij met zijn trein tussen Zevenbergen en Oudenbosch een steen door de voorruit kreeg. De ruit versplinterde door de klap. In het ziekenhuis werd de machinist behandeld. De steen was door drie kinderen gegooid die in een seinpaal geklommen waren. De kinderen, in de leeftijd van twaalf tot veertien jaar, zijn allen opgepakt door de politie.
- In de zeer vroege uren van 25-06 ontspoorde wagen 23 54 076 1538-6 van Rail4Chem in IJsselmonde met één as. Na ruim twee uur stond de wagen weer in het spoor.
- In de ochtendspits van die dag bleef R4C-trein 60147 hangen in de Willemsspoortunnel. Een hulploc vanuit de Waalhaven schoot te hulp.
- Exact op hetzelfde moment bleef Strukton-trein 398709 hangen in de Hemtunnel. Trein 92001 werd gebruikt om de defecte trein uit de tunnel te krijgen.
- Kort na de ochtendspits van 25-06 raakte de EBS-beveiliging van emplacement Breda gestoord. Een uur lang was er geen treinverkeer mogelijk; enkele treinen werden 'naar binnen gepraat' om ze in ieder geval langs het perron te krijgen.
- Tussen Goes en Middelburg kwam trein 54073 op 25-06 vanwege brandstofgebrek aan de kant te staan. De loc van trein 54806 werd gebruikt als hulploc.
- Trein 30445 botste op 25-06 tussen Groningen en Zuidbroek met een auto.
- Diezelfde nacht reed trein 54164 bij Hilversum over in het spoor gelegde fietsen.
- Tijdens het 'herfstweer' op 26-06 botste trein 4555 tussen Purmerend Overwhere en Hoorn met een omgevallen boom. Er ontstond nauwelijks schade.
- Tussen Goor en Delden botste trein 31261 op 27-06 met een ree. De LINT bleef onbeschadigd.
- In Beverwijk ontspoorde op 27-06 twee lege wagens met in totaal zes assen op spoor 904.
- Een dag later liep tijdens heuvelen wagen 31 80 4816 533-2 op de Kijfhoek met drie assen uit de rails van spoor 108. Er was een uur voor nodig om de wagen te hersporen.
- Loc 1773 botste op 03-07 bij een rangeerbeweging in Den Haag Centraal met het stootjuk van spoor 3. Beide bleven onbeschadigd.
- Die dag werd trein 3038 tussen Wolfheze en Arnhem 25 minuten opgehouden doordat een losgebroken paard op de spoorbaan stond.
- Op 08-07 liep van Plan T 516 bij binnenkomst in Vlissingen een motor vast, wat met nogal wat rookontwikkeling gepaard ging. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Op 06-07 strandde de laatste trein van Luik naar Maastricht tussen Eijsden en Maastricht Randwijck. Onder begeleiding van een NS-machinist liepen reizigers en NMBS-personeel vier (!) kilometer langs de baan naar Maastricht Randwyck, alwaar in de vroege uren van 07-07 een extra trein naar Maastricht werd ingezet. Omdat de NMBS het defecte tweetje niet kon ophalen, bleef het stel de hele nacht staan. Combineren met de eerste trein van Maastricht naar Luik mislukte doordat de machinist hiervan geen Nederlands sprak (!). Om 09.15 uur was de defecte trein weg.
- Een Railion-loc botste op 08-07 op emplacement Moerdijk met een auto. Er waren geen gewonden.
- Op 04-07 strandde trein 1933 bij Oisterwijk door een beschadigde bovenleiding. De onfortuinlijke trein werd door de Railion-locs 6487 en 6451 naar Venlo gesleept.

### Capaciteitsproblemen

- Niet voor het eerst kampte het goederenvervoer eind mei en begin juni met capaciteitsproblemen. Op 25-05 waren alle bruikbare sporen op de Maasvlakte en in de Waalhaven bezet. De als bufferstations gebruikte emplacementen Kijfhoek en IJsselmonde konden de toeloop bij tijd en wijlen evenmin aan.
- Op 31-05 raakte Emmerich geheel vol. Nadat de achterstand weggewerkt was, ging het een dag later opnieuw mis. Al in de nacht van 04- op 05-06 ontstonden hier opnieuw problemen. Diverse treinen werden gestald in Ede-Wageningen, Arnhem en Zevenaar.
- Op 04-06 was de Maasvlakte onbereikbaar voor extra treinen, alleen het reguliere verkeer kon, met moeite, doorgang vinden.
- Het wegwerken van (heuvel-) achterstanden zorgde er een dag later voor dat de Kijfhoek vol stond met treinen. In de ochtend van 06-06 was de situatie weer genormaliseerd.
- De problemen op de Maasvlakte ontstaan met name door capaciteitsgebrek bij de containerterminals. De terminals kampen onder andere met een personeelstekort, waardoor treinen niet altijd snel gelost kunnen worden.
- Op 07-06 stonden alle emplacementen langs de Havenlijn opnieuw geheel vol met treinen die nog behandeld moesten worden op één van de terminals. De vraag rijst hoe lang deze situatie kan blijven voortbestaan totdat verladers besluiten om te zien naar andere havens.
- Aan de andere zijde van het net haperde het op 09-, 13- en in het weekeinde van 16-06 opnieuw: meerdere malen werd een stop afgekondigd voor treinen die in Emmerich van loc moesten wisselen; alleen doorgaande goederentreinen werden nog doorgelaten. Zoals inmiddels gebruikelijk, waren alle sporen tussen Amsterdam waar goederentreinen opgesteld kunnen worden, ook bezet met geparkeerde treinen.
- Op 19- en 20-06 stond het verkeer in Emmerich opnieuw vast, terwijl op 20-06 ook in de Waalhaven het verkeer tot stilstand kwam. Tot overmaat van ramp was tussen 23- en 29-06 vanwege spoorvernieuwing tussen Mehrhoog en Empel-Rees de capaciteit van grensovergang Emmerich uiterst beperkt. Het omleiden van treinen via Venlo was door de daar heersende drukte slechts beperkt mogelijk.
- Op 24-06 was het hele havengebied in Rotterdam dusdanig vergeven van treinen, dat extra vervoer niet meer mogelijk was.
- Begin juli ontstonden in Venlo problemen als gevolg van de massale stakingen onder het rijdend personeel. Op 08-07 stonden alle goederensporen in Venlo vol met goederentreinen.

### **Nederlandse Spoorwegen**

#### Dienstregeling 2007 & 2008

- Per 11-06 werd de spooropstelling van Utrecht fors gewijzigd. Doel was het aantal kruisingen tussen treinseries te verminderen.

Spooropstelling Utrecht Centraal per 11-06					
treinserie	richting	tijd	periode	spoor tot 11-06	spoor na 11-06
100/120	Amsterdam		dal	4	8A
100/120	Amsterdam		spits	9	8A
2800	Rotterdam C	.03/.33	dal+spits	8A	4A
2800	Amersfoort	.01	dal+spits	11A	9A
2800	Amersfoort	.31	dal+spits	12A	9A
800	Sittard	.08/.38	dal+spits	15	12
2000	Arnhem	.07/.37	dal+spits	14	11
1700/500	Den Haag C	.15/.45		8	9
12700/12500	Rotterdam C	.17/.47		9	8

#### Korte berichten

- Na de overname door Strukton van het Duitse bedrijf Reisse (blz. 172) heeft de NS-bouwdochter opnieuw een overname in het buitenland gedaan. Het Noorse bedrijf Jernbaneservice overgenomen. Vorig jaar had Strukton een belang van 65% in het bedrijf genomen. Jernbaneservice is gevestigd in Oslo. De omzet over 2006 bedroeg 8 miljoen euro (Strukton 955 miljoen euro).
- Per 01-06 is Paul Rosenmöller (1956) commissaris bij NS. Rosenmöller, tot 2002 de fractievoorzitter van GroenLinks in de Tweede Kamer, vult de plek op die ontstond door het overlijden van heer Neervens in november 2006. Paul Rosenmöller geeft direct aan het NS-concern alleen "als klant" te kennen, hetgeen doorgaans eerder een nadeel dan een voordeel is.
- Op 13-06 kwamen de ICE-treinstellen 605 017 en 605 010 van de DB vanuit Aachen via Heerlen naar Amsterdam RAI. De rit met de – dieselaangedreven – ICE, waarvan de kantelbakinstallatie was uitgeschakeld, was onder meer bedoeld om aandacht te vragen voor een lange-afstandsverbinding tussen Aachen en Eindhoven. Minister Wittke van Verkeer van de deelstaat Nordrhein-Westfalen ontmoette in Amsterdam minister(tje) Eurlings. Tussen de ritten stond het treinstel opgesteld te Hoofddorp Opstel.
- Het opstel terrein aan de Cartesiusweg in Utrecht – het terrein van de oude Spoorstaafaslinrichting – werd op 29-06 officieel geopend door burgemeester Brouwer van Utrecht. Het gezelschap reisde met SGMm 2978 van Utrecht Centraal naar het nieuwe opstel terrein, waaraan overigens nog enig nawerk zal geschieden. Dat zal aan het eind van dit jaar gereed zijn. Eind juni werd gestart met het testen van de wasmachine. Zoals inmiddels gebruikelijk bij nieuwe wasinstallaties, komt van elk materieeltype een exemplaar 'proefwassen', zodat de machine ingesteld kan worden voor de positie van deuren en de vorm van de bakken/koppen.
- In het onderhoudsbedrijf is het met behulp van een nieuw procédé sinds kort mogelijk grotere oppervlakken van een bakwand snel en zonder overlast te schilderen. Het beruchte 'postzegelen' van kleine stukjes lak behoort daarmee tot het verleden.

#### ICE

- Van de dertien meerspannings-ICE-treinstellen BR 406 van de DB zijn er zes geschikt gemaakt voor inzet in Frankrijk. De treinstellen 406 005, 008, 009, 006, 012 en 013 hebben een *Frankreich-Pakket* gekregen en zijn vernummerd in 406 080 – 085.

De voornaamste verandering is de inbouw van het Franse beveiligingssysteem. Om ruimte te maken voor de benodigde apparatuur zijn in het interieur zes zitplaatsen verdwenen. Omdat de 'high-tech'-ICE tijdens de jarenlang durende proefritten in Frankrijk niet bestand bleek tegen stenen die op hoge snelheden worden losgezogen uit het ballastbed, moest de DB aan de onderzijde extra beplating en windgeleiders aanbrengen, met name bij de rijkovergangen. De technisch beduidend eenvoudiger uitgevoerde TGV is niet gevoelig voor deze 'schotterflug'. Door de beplating is het uitvoeren van controles en herstellingen overigens beduidend moeilijker geworden, iets waarover NedTrain-monteurs kunnen meepraten. De aangepaste treinstellen zijn tot de start van de exploitatie tussen Parijs en Frankfurt per 09-06 namelijk nog veelvuldig in Nederland geweest.

## VIRM

VIRM-schadebakken per 16-07					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8532	9416	onbekend	16-03-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8549	9425	Breezand	29-06-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8581	9426	Eindhoven	02-07-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8665	9416/9504		21-03-2007	defecte HS-kabel
mBvk1/2	290 8675	8707	onbekend	onbekend	botsschade
mBvk1/2	290 8733	8727/8736	Weesp	16-06-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8716	8727	Zoeterwoude	02-05-2007	botsschade
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8025	9425	Breezand	29-06-2007	onbeschadigd
ABv3/4	380 8127	8727	Zoeterwoude	02-05-2007	onbeschadigd
ABv5	380 8261	8727	Zoeterwoude	02-05-2007	onbeschadigd
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8327	9425	Breezand	29-06-2007	onbeschadigd
ABv6	380 8408	8727	Zoeterwoude	02-05-2007	onbeschadigd
mBv7	260 8861	8727	Zoeterwoude	02-05-2007	onbeschadigd
VIS Halberstadt					
	nummer	ex-	reden		
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	botsschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	botsschade
Wagenwerkplaats Amersfoort					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd

- Op 23-05 werd in het revisiebedrijf Haarlem, vooral vanwege ruimtegebrek, de 'oude' 290 8718 gesloopt. Het is nog steeds de bedoeling dat de 290 8611 (ex-8658) naar een oefencentrum van de brandweer in Wijster wordt gebracht.
- Al op 05-12-2006 blijkt de tijdelijk in het onderhoudsbedrijf Onnen gestalde 290 8691 (blz. 2006-215) in stam 8703 geplaatst te zijn. mBvk 290 8577 daarvan is vervolgens tussen 07- en 13-12-2006 in de 8707 gewisseld; de bij een onbekende gelegenheid beschadigde 290 8675, kwam op 25-06 in het revisiebedrijf Haarlem aan.
- De op blz. 201 genoemde tijdelijke cabineairco wordt in alle VIRM-en ingebouwd. De klus wordt geklaard in het onderhoudsbedrijf Leidschendam en in Alkmaar. Pas in 2010 zal de cabineairco definitief verbeterd zijn, waarbij de nu geplaatste kasten overbodig zullen zijn.
- De volgend jaar te leveren vervolgserie VIRM-4 zal in aansluiting op de vorige series 9547 – 9597 genummerd worden.
- In mei en juni ontstonden meerdere malen binnen korte tijd problemen met tractiekabels in een aantal VIRM-en. De 9502 werd in het onderhoudsbedrijf Amsterdam aan een onderzoek onderworpen en (nog niet hersteld) onbehandeld op de Dijksgracht geplaatst.
- Om de bij de botsing in Weesp beschadigde 8736 – zie boven – weer compleet te maken, stuurde het revisiebedrijf Haarlem de onbeschadigde 290 8703 van de 8727 op 29-06 achter een VIRM-IV via een omweg over Leiden en Woerden naar de Watergraafsmeer. Op deze manier kwam het rijktuig in de juiste positie in de Meer aan. Van zowel de 8736 als de 8727 was slechts één mBvk beschadigd. De kreeg (voorlopig fictief) mBvk 290 8733 van de 8736. In de Watergraafsmeer wilde het combineren van de 290 8703 met de 8736 niet erg lukken; het geheel kwam op 03-07 gesleept naar Haarlem om de klus af te ronden.
- De 9425 raakte op 29-06 fors beschadigd bij een aanrijding te Breezand (tussen Anna Paulowna en Schagen). Een kenmerkend in paniek geraakte vrachtwagenchauffeur had na problemen met de koppeling tussen auto en trailer de laatste op de overweg achtergelaten. Op 02-07 liep de 9426 bij een aanrijding met een persoon aanzienlijke schade op. Beide VIRM-en liepen op 03-07 in Haarlem binnen. Van de nood werd een deugd gemaakt en al op 04-07 kwam de 9426 voor onderhoud naar Leidschendam. De beschadigde 290 8581 is (fictief) gecombineerd met de 9425.
- Ook NedTrain is niet bepaald een 'lerende organisatie': zowel van de 8736 als de 9426 werd in de nieuw toegevoegde mBvk de zender voor Tracking & Tracing niet gewijzigd. Beide treinstellen meldden zich dus onder beide nummers in de computers van NSR.
- Van het *Live Earth Alert*-festival in Amsterdam op 07-07 was NS een hoofdsponsor. Voor reclamedoelinden werd de VIRM-kop van de *Railklipper* op het festivalterrein tentoongesteld. In reguliere treinen tussen Amsterdam en Utrecht werden prominente geïnterviewd over hun visie op de klimaatverandering.
- De 9516 raakte medio juni defect. De snelschakelaar raakte defect. Door onderdelengebrek verbleef het treinstel lange tijd bij het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Op 11-07 sleepte de 8629 het stel naar het revisiebedrijf Haarlem.

## DDM/DD-AR

- De vorig jaar besloten revisie van DDM-1 en de terugbouw van de IC-rijtuigen voor de stammendienst, werd per 11-06 gedeeltelijk verzilverd door uitbreiding van de omloop tot negen stammen. Door de forse vertraging die bij de LT1-beurt is ont-

staan, bestond de stam de eerste anderhalve week alleen op papier. De aflevering door het revisiebedrijf Haarlem van de van schade herstelde 6828 (Muiderpoort, 12-03-2007) en de sinds 2001 niet meer als zodanig ingezette Bvk 6901 op 08-06, kon de achterstand van Tilburg niet meer goedmaken. Die 6901 zag er aanvankelijk niet erg fraai uit: enkele lakherstellingen op de neus waren simpelweg over het vuil van vier jaar inzet als getrokken rijtuig heen gedaan en de baanruimer is, kennelijk door een loshangende koppeling, fors beschadigd. Het kostte buitengewoon veel moeite het aangekoekte vuil enigszins te verwijderen.

- De rijtuigen van de op 15-05 in Amsterdam door brandstichting beschadigde 7854 werden na een kleine maand op de Dijkgracht verbleven te hebben op 20-06 door een 'solitaire' 1700 naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam gebracht. Daar werd loc 1705 gebruikt om de stam weer van trekkracht te voorzien. Omdat men geen 7300 de baan op wilde sturen maar er anderzijds ook geen tweede Bv beschikbaar was, kreeg de stam een extra ABv uit de 'motteballenvloot' mee. De nu 7454 genummerde DD-AR rijdt in de samenstelling 270 7054, 380 7575, 380 7544 en 280 7260. mABk 390 7716 verbleef half juli nog op de Watergraafsmeer.

- Eerst op 14-06, drie dagen nadat de negende DDM-stam moest rijden, leverde RB Tilburg de 6671, de tot ABv teruggebouwde 6871, af. Dit rijtuig is de voormalige 26-37 604, maar om nog immer onbekende redenen heeft NSR besloten de rijtuigen niet de oorspronkelijke volgnummers te gebruiken (het rijtuig zou dan 6604 hebben geheten). Naast deze 'extra' rijtuigen moest een beroep worden gedaan op twee andere stammen, die dientengevolge een rijtuig te weinig hadden. Tevens moest door het tekort aan Bv's de stam met drie ABv's gaan rijden. Op 19-06 kwam de extra stam in dienst met Bvk 6903, maar die dag raakte direct de 6914 defect, zodat er per saldo nog steeds te weinig stammen op de baan waren. Die dag strandde bovendien de DDM-stam met loc 1846 als trein 4564 tussen Purmerend Overwhere en Hoorn, mogelijk door het aanspreken van 75 Hz-detectie. De defecte trein werd door een 6400 van Railion naar Amsterdam gesleept.

- In het revisiebedrijf Tilburg werd een onbekende mDDM-stam in de week van 25-06 gebruikt voor gewichtsmetingen. De stam werd met een 6400 van Lelystad Opstel naar Tilburg en terug gesleept.

- De 6675, die overigens in een ongekend hoog tempo werd gereviseerd, was per abuis niet omgenummerd en was dus nog steeds de 6875. De fout werd pas ontdekt nadat het rijtuig naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam was opgezonden.

- De 6806, 6807, 6808 en 6815 konden tot 09-07 niet in onderhoud genomen worden, naar verluidt omdat de rijtuigen nog niet waren omgenummerd in enkele computersystemen van NedTrain en de daarvoor verantwoordelijke afdeling daarvan niet op de hoogte was. De rijtuigen werden in de dienst node gemist.

Samenstelling DDM-1-stammen per 04-06					Samenstelling DDM-1-stammen per 05-06						
6903	6811	6674	6878	6625	6812	6903	6811	6674	6878	6625	6812
6904	6817	6626	6826	6627	6816	6904	6817	6626	6826	6627	6816
6905	6837	6615	6814	6617	6824	6905	6837	6615	6814	6617	6824
6906	6821	6631	6876	6614	6818	6906	6821	6631	6876	6614	6818
6908	6813	6616	6823	6633	6831	6908	6813	6616	6823	6633	6831
6912	6825	6612	6835	6613	6836	6912	6825	6612	6835	6613	6836
6913	6832	6621	6841	6632	6838	6913	6832	6621	6841	6623	6838
6914	6833	6673	6827	6628	6834	6914	6833	6673	6827	6628	6834
Samenstelling DDM-1-stammen per 18-06					Samenstelling DDM-1-stammen per 21-06						
6903	6837	6625	6878	6624	6618	6903	6837	6625	6878	6624	6618
6904	6817	6626	6826	6627	-	6904	6817	6626	6877	6627	-
6905	6828	6615	6814	6617	6824	6905	6828	6615	6814	6617	6824
6906	6821	6631	6836	6614	6818	6906	6821	6631	6836	6614	6818
6908	6813	6616	6823	6633	6831	6908	6813	6616	6823	6613	6831
6911	6833	6673	6827	6628	6834	6911	6833	6673	6827	6628	6834
6912	6825	6612	6835	6622	6822	6912	6825	6612	6835	6622	6822
6913	6832	6621	6841	6623	6838	6913	6832	6621	6841	6623	6838
6914	6876	6670	6811	-	6812	6914	6876	6670	6811	-	6812

### ICM

- In het weekeinde van 02-06 werden in het Technisch Centrum Zwolle de 4240 en 4201 voorzien van extra stickers. Er is een aantal nieuwe sporters op de treinen verschenen. 'Lelijk eendje' 4241 zal binnen enkele maanden worden ontstickerd.

- De problemen met de omzetter van de 4011 blijken te zijn ontstaan door problemen met een drukcontact. Pas als zeker is dat de stroomafnemer tegen de draad is gekomen, mag de omzetter inschakelen. Deze voorwaarde ontbrak. Tevens wil de omzetter niet inschakelen als de batterij volledig uitgeput is. De lege batterij vormt een kortsluiting, waardoor een beveiliging in de omzetter aanspreekt. Naar een oplossing wordt gezocht.

### SGM

- De op blz. 74 genoemde 2974 was na een onderhoudsbeurt in het onderhoudsbedrijf Leidschendam op 05-06 weer gereed voor de dienst.

- Bij treinstel 2960 is op proef de verdeling tussen de elektrodynamische en elektropneumatische rem aangepast. Door middel van een 'translator unit' in elke bak remt de middenbak in lagere remstanden nauwelijks zelf, maar de motorbakken des te meer met de ED-rem. De installatie werd eerst 'droog' getest zonder dat er aan het remmen zelf iets wijzigde. Op 10- en 11-07 werden tussen Helmond en Horst-Sevenum remproefritten met de Sprinter uitgevoerd.

- Eind juni werd een vervelende 'kinderziekte' bij SGMm geconstateerd: het in de stoelen aangebrachte gaaswerk – om stuksnijden van de zittingen onmogelijk te maken – blijkt na enkele jaren door de bekleding heen te gaan steken, waardoor kleding van reizigers beschadigd wordt. In het onderhoudsbedrijf Leidschendam werd in een hoog tempo het interieur van alle SGMm-gecontroleerd; waar nodig werden zittingen vervangen.

### Mat '64

- De 443 werd in het weekeinde van 02-06 in het TC Zwolle van omgebouwde draaistellen voorzien (zie blz. 173), die met composietremblokken zijn uitgerust.

- De op 28-05 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam beschadigde 915 (blz. 201) verbleef geruime tijd in de Watergraafsmeer alvorens er in het revisiebedrijf Haarlem ruimte was. Op 02-07 kwam het stel naar Haarlem.
- Ook de R7-revisie van de oudste Plan V's verloopt nog niet volgens plan. De 470 stond vanaf 23-06 tot 11-07 met een verlopen revisietermijn aan de kant, tot hij welkom was in het revisiebedrijf.
- Railion-loc 6471 sleepte op 04-06 de op 24-06-2006 in Maastricht bij een onderlinge aanrijding (blz. 2006-259) zwaar beschadigde 472 en 871 van Maastricht naar Eindhoven. Daar werden beide stellen geplukt voor onderdelen ten behoeve van de revisie aan de 441-ers. De 871 wordt aansluitend direct gesloopt; de 472 wordt mogelijk eerst gebruikt voor calamiteitenoefeningen. De in Amersfoort gestalde 852 (blz. 202) kwam wordt eveneens (verder) onttakeld.
- Nog steeds heeft het revisiebedrijf Haarlem een achterstand op de revisieplanning van de Plan V's. De 449 stond van medio mei tot 06-06 in het onderhoudsbedrijf Maastricht met een verlopen revisietermijn. In het gezelschap van drie andere stellen, waarvan de 889 met een defecte tractie-installatie er één was, kwam het treinstel op 06-06 naar Haarlem. De beide niet-defecte stellen kwamen aansluitend leeg naar Arnhem.
- Op 18-06 vond opnieuw een sleeptransport plaats. De 8734, met vlakke plaatsen op weg van 's-Hertogenbosch naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam, sleepte de op 29-05 bij Vught door een bovenleidingbreuk beschadigde 931 en de defecte 902 (tractieproblemen) naar Haarlem, liet daar de 931 achter en kwam met de 902 naar Amsterdam.
- Al enige tijd geleden had NS besloten dat van de Plan T-treinstellen het toilet in de AB-bak vanwege kostenbesparingen zou worden afgesloten. Iets dergelijks is bij de ABv-rijtuigen van DD-AR inmiddels gebeurd. Bij Plan T is enkele maanden terug begonnen met het afsluiten van de WC, blijkens meldingen van diverse lezers.

### **A32**

- Tijdens de eerste warme dagen in mei liet de 6105 het afweten, nadat lange tijd alle zes de trams in dienst geweest waren. Sedertdien is de 6105 niet meer in dienst geweest. Inmiddels is ook de 6103 al lange tijd niet op de baan gesignaleerd.
- De 6105 blijkt op de B-bak (zijde Gouda) een groter nummer op beschermplaat van de koppeling te hebben; de 6103 heeft dat op de A-bak. Tenslotte draagt de 6105 de naam 'mr Thijssen' linksvoor bij de machinistencabine van de A-bak.

### **DM '90**

- DM '90-treinstel 3437 werd op 11-06 in het onderhoudsbedrijf Zwolle binnengenomen om geschikt te worden gemaakt voor Syntus. Bij Syntus krijgt het treinstel het nummer 60 (zie blz. 203).

### **DH**

- Op 13-06 sleepte loc 1755 de eerste terzijde gestelde en geconserveerde DH-treinstellen van Onnen naar de voormalige Wagenwerkplaats Amersfoort, waar de stellen met behulp van Strukton-personeel en –materieel beschut werden opgeborgen. De eerste sleep betrof de 3204 en 3220.
- Op 27-06 volgden de volgende stellen. Loc 1739 bracht in twee transporten de 3201, 3229, 3205 en 3215 naar Amersfoort.
- Anderhalve week later, op 04-07, bracht de 1776 de treinstellen 3221 en 3209 naar Amersfoort.
- In het weekeinde van 07-07 wilde Arriva voor het laatst met het Wadloper-materieel rijden, een feit waaraan de vervoerder zelfs een persbericht wijdde. Dat lukte niet helemaal: op 08-07 werden de 3213 en 3211 nog in de reizigersdienst tussen Leeuwarden en Stavoren gesignaleerd. Na 26 jaar verdwenen de *SRV-wagens* uit het noorden van Nederland. In de week van 09-07 werden alle overgebleven DH-treinstellen in Zwolle verzameld. Het is nog niet bekend wat er met de stellen gaat gebeuren; zeker is wel dat ze niet in Amersfoort worden gestald.

### **Plan U**

- De in Zwolle voor verkoop naar Slowakije opgeknapt Plan U's zijn/worden voor vertrek geheel geschilderd (met de hand). De nieuwe eigenaar wil de treinstellen graag in NS-kleuren laten rijden. De voor de transporten gebruikte koppelwagen wordt na elk transport per vrachtwagen teruggebracht naar Nederland. De 125 en 193 werden per 01-06 officieel verkocht en uit het materieelpark van NSR geschrapt.
- Op 14-06 sleepte loc 1755 de 191 en 117 met behulp van een koppelwagen van Zwolle naar Amersfoort. Beide stellen zijn daar in de voormalige Wagenwerkplaats gestald. De beide diesels zijn bestemd voor verkoop naar Slowakije, maar zijn nog niet aan de beurt om opgeknapt te worden.
- De als eerste in Slowakije gearriveerde 125 en 193 werden kort na aankomst in Bratislava ernstig met graffiti besmeurd.

### **TRAXX**

- NS Internationaal zet vanaf 03-09 enkele TRAXX-locs in de Beneluxdienst in. De twaalf locs zijn al gehuurd maar voorlopig nog niet allemaal nodig voor de HSA-exploitatie. Vanaf 03-09 gaan ook de eerste vast samengestelde ICR-stammen rijden, naar alle waarschijnlijkheid met de TRAXX-locomotieven. De kans is aanwezig dat in enkele Beneluxstammen enkele NMBS-rijtuigen komen te rijden. Dit zou moeten gaan gebeuren in de periode dat de Beneluxdienst parallel aan het HSA-proefbedrijf moet blijven rijden. Het zou gaan om rijtuigen I10 en I6 (Eurofima).

### **Series 1700 & 1800**

- ETCS-proefloc 1855 vertoont regelmatig kuren. Op 18-06 verbleef de loc met een buiten bedrijf gestelde ATB op de Watergraafsmeer. Het proefkonijn beschikt overigens nog niet over de kasten op het dak voor de cabinekoeling en is daarmee langzamerhand een opvallende verschijning geworden in het park elocs (hoewel de 1600-en van Railion geen van alle cabinekoeling hebben). De loc heeft wel een omzetter gekregen voor de koelinstallatie. Na afloop van de ETCS-proef krijgt de loc de cabinekoeling alsnog.
- De bij de botsing in Amersfoort op 05-09-2006 (blz. 2006-327) beschadigde 1844 bevindt zich in het revisiebedrijf Tilburg inmiddels in de afbouwfase. De afgelopen maanden is de loc geheel gestript en gericht. Er is een nieuwe bufferbalk geplaatst. Medio juni werd begonnen de loc weer in NS-kleuren te spuiten.

**Rangeerlocs en serie 700**

- De nieuwe NedTrain-werkplaats in de Watergraafsmeer beschikt sinds medio mei over een elektrisch aangedreven rangeerloc, fabrikaat Niteq. Het locje is afkomstig uit het onderhoudsbedrijf Zwolle. Daar wordt voorlopig een leenloc van hetzelfde type ingezet.
- De door NedTrain nieuw aangeschafte rangeerlocs zijn eveneens van Niteq-fabriek. Er worden twee types aangeschaft: een middels accu's aangedreven variant met een topsnelheid van 8 km/h en een hybride locje dat 25 km/h kan halen. In het revisiebedrijf Haarlem loste een nieuwe hybrideloc de twee Bemo-trekkrachten in de week van 04-06 af. In tegenstelling tot het Watergraafsmeerse exemplaar is deze wel voorzien van een (soort) cabine.
- De op 28-05 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam aan de rangeerkoppeling beschadigde 707 werd in de week van 04-06 naar het revisiebedrijf Tilburg geslept. De daar zojuist van een storing aan de radiografische besturing herstelde 711 nam de plaats in van de 707 in Amsterdam.

**ICR**

- Bij de ombouw ten behoeve van HSA worden de rijtuigen die aan de loc gekoppeld worden, niet voorzien van een bioreactor onder het toilet. Het toilet op die plek wordt afgesloten. ICRm 20-70 403 is één van de rijtuigen zonder bioreactor.
- Omdat de Benelux-ICRm binnenkort ook via de tot nu toe voor de binnenlandse dienst gebruikte 61-aderige stuurstroomkabel gaat rijden, is in juni gestart met het ombouwen van de Bs-rijtuigen.
- De prototype BAB-stam met internettoegang en *infotainment* ging vanaf 02-07 op proefrit. De stam was omgebouwd in het onderhoudsbedrijf Amsterdam. De proefritten vonden telkens plaats vlak achter reguliere treinen. Het informatiesysteem is namelijk ook in staat dienstregelingsgerelateerde berichten te genereren, dus over vertragingen en dergelijke. Op 02-07 werd achter de 1776 een rit gereden van Amsterdam naar Groningen en terug. De stam was daarbij voorzien van BDs 5223, zodat de loc niet telkens hoefde om te lopen. De 5223 was na het uitvoeren van garantiewerkzaamheden vanuit Haarlem rechtstreeks naar Amsterdam gekomen. Op 04-07 volgde een presentatierit van Utrecht naar Amsterdam. Daarbij waren zowel loc als BDs ingewisseld voor twee verse exemplaren: de 5204 en 1742. Een dag later werd een retourrit van Amsterdam naar Enschede afgelast, op 10-07 ging een slag Schiphol – Enschede wel door; een rit van Schiphol (Hoofddorp Opstel) naar Enschede en terug op 13-07 eveneens. Bij de inbouw van communicatieschermen worden op de balkons nieuwe kasten aangebracht, die ten koste gaan van enkele klapzittingen. Alle A-rijtuigen zullen als 'master' dienen; middels draadloze zenders die in de buurt van de bovenzijde van de buisbalgen zijn aangebracht, worden de overige rijtuigen van data voorzien.
- Bovengenoemde 5204 is als eerste BDs én als een van de eerste ICR überhaupt voorzien van drukknoppen om de buitendeuren te openen. De handels in de deuren, ooit door de UIC voorgeschreven vanwege de inzet van ICR in grensoverschrijdend verkeer, zijn verwijderd. De ombouw heeft te maken met de naderende omzetting van het ICR-trekduwbedrijf van UIC naar treinstelmodus. Aan de binnenzijde zijn de deurbedieningskastjes uitgebreid met een 'openen'-knop; ook hier zijn de handels verdwenen. Ook BF 29-70 498 is gesignaleerd met de gewijzigde deursluiting. In het onderhoudsbedrijf Maastricht worden successievelijk alle rijtuigen omgebouwd.

**ICK, ICB & DF**

- Of het een bewuste keuze is, is niet bekend, maar op de ICB-rijtuigen die in NS-kleuren geschilderd zijn, zijn onder de klasseaanduiding geen stickers aangebracht die het roken in de trein verbieden. Theoretisch klopt het – het is bekend dat in geen enkele trein nog gerookt mag worden en dat wordt ook aangegeven op de stickers met huisregels – maar het is een wijziging in de 'huisstijl' die erg in het oog springt.
- Op 04-06 arriveerde de gereviseerde en in NS-kleuren geschilderde Avmz 19-90 257 in Nederland, samen met de eveneens in geel/blauw (!) geschilderde DF-rijtuigen 92-99 067 en 068. De laatste werden op 07-06 met behulp van DD-AR-stam 7462 op de Dijkgracht geplaatst. De 19-90 257 ging al op 14-06 defect retour met de 19-90 258 en drie Bimz-Bim(d)z-stammen.
- Nadat in het weekeinde van 09-06 geen rijtuigen de grens overkwamen hoewel dat wel was overeengekomen, arriveerde op 14-06 in Venlo een sleep van vijftien rijtuigen in ons land. Het betrof drie Bimz-Aimz-Bimz-stammen, twee Bimz-Bim(d)z-stammen en twee Avmz-rijtuigen. Bij de sleep rijtuigen bevonden zich drie gereviseerde NS-Avmz die voor de koninklijke trein van 16-06 gebruikt werden (zie Betuweroute).
- Naast het huren van IR-rijtuigen, heeft NSR besloten nog een aantal jaar met het ICK-materieel te blijven rijden. Begin volgend jaar wordt in ieder geval gestart met het reviseren van de draaistellen. Of ook de deursluiting moet worden aangepast naar treinstelmodus (met gebruik van groene lamp) is nog niet bekend.

**Revisiebedrijf Haarlem**

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 255 (5229)	13-06			4017	04-06		
				4018	26-06		
DDM-1 LTO				VIRM LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
				8655	04-06	8654	13-06
				8662	14-06	8655	25-06
				9427	22-06	8662	11-07
				8663	29-06		
ICRm ombouw HSA				Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
82-70 974	04-06	20-70 406	04-06	449	06-06	455	11-06
20-70 413	07-06	20-70 407	07-06	466	19-06	457	29-06
10-70 487	12-06	10-70 485	12-06	470	11-07		
20-70 218	15-06	20-70 408	15-06				
10-70 488	20-06	10-70 486	20-06				
20-70 217	25-06	20-70 411	25-06				
82-70 975	28-06	20-70 412	28-06				
20-70 417	03-07	82-70 974	03-07				
20-70 416	07-07						

Schades/defecten				
binnengenomen			afgeleverd	
504	17-05	luchtlekkage	504	06-06
8727	05-06	botsschade	22-37 927 (1)	07-06
504	12-06	nawerk	6828	08-06
Bk1 2951	14-06	botsschade	6901	08-06
931	18-06	schade Ht	1748 (2)	15-06
290 8733 (8736)	21-06	botsschade Wp	504	16-06
290 8675	25-06	botsschade	2962	16-06
5223	26-06	nawerk	889	21-06
5224	26-06	nawerk	9416	22-06
915	02-07	botsschade	5223	28-06
9426	03-07	botsschade	290 8703 (ex-8727)	01-07
9425	03-07	botsschade	9426	04-07
8736	03-07	nawerk bakwisseling	8736	
(1) de 22-37 927 werd onbehandeld naar OB Maastricht teruggestuurd				
(2) de 1748 ging voor afbouw terug naar RB Tilburg				

### **Revisiebedrijf Tilburg**

1700 LT1+Cw cabinekoeling				Ombouw ETCS			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
					6434		04-06
DDM-1 LTO				6400 LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
6875	23-05	6671 (ex-6871)	14-06				
6633	26-06	6877	12-06				
		6635	18-06				
		6806 (ex-5906)	20-06				
		6807 (ex-5907)	20-06				
		6815 (ex-5915)	27-06				
		6808 (ex-5908)	28-06				
		6675 (ex-6875)	28-06				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
3210	06-06	botsschade		711			04-06
1731	12-06	ombouw naar solitaire loc		6446			07-06
6504	12-06	onbekend defect		513-9			13-06
1748	15-06	retour uit RB Haarlem		6492			18-06
1831	15-06	botsschade		1731			22-06
1619	19-06	wielas wisselen		1748			27-06
707	19-06	botsschade					
6493	02-07	elektrische storing					
6442	05-07	onbekend defect					

### **Connexxion**

#### **Protos**

- Het prototype van de Protos maakte op 04-07 proefritten rond Amsterdam, Utrecht en Amersfoort.

#### **Exploitatie**

- Vanwege een defect aan een draaistel van Plan V 837 reden op 04-06 in de ochtendspits de tussenslagen naar Barneveld Noord niet.

### **Veolia & Veolia Cargo Nederland**

#### **Exploitatie**

- Tijdens het warme weer in de week van 04-06 viel een groot aantal DH-treinstellen uit. Blijkens berichten in de media hadden de Wadlopers last van oververhitte motoren en problemen met de remmen. Hoewel het niet direct uit de mond van de veelvuldig in de media verschijnende Veolia-directeur Van Setten kan worden opgetekend, is het wel opvallend dat het ANP en de regionale kranten altijd weer menen te moeten opmerken dat de DH-treinstellen 'afdankertjes' van NS zijn.
- De aflevering van de eerste Veolia Diesel-GTW is gepland voor begin november; het eerste elektrische GTW-stel wordt eind 2008 verwacht.
- De D66-fractie in Provinciale Staten van Limburg is van mening dat NS schuldig is aan de beroerde dienstverlening op de Maaslijn door Veolia. Volgens de partij heeft NS zich niet gehouden aan de afspraak met de provincie om de start van een nieuwe vervoerder 'in redelijkheid' mee te werken. Het structurele probleem – een provincie die willens en wetens het risico neemt dat bij het begin van een concessie geen nieuw materieel beschikbaar is en een vervoerder die erop vertrouwt dat de zaak wel in orde komt – wordt vakkundig verzwegen.
- Veolia is sinds begin juni gestart met wagenladingvervoer. Momenteel vertrekt een aantal keer per week vanaf de Waalhaven een trein bestaande uit circa vijftien schuifwandwagens richting Köln-Eifeltor. Daar neemt SBB Cargo de trein over.

#### **Materieel**

- De op blz. 177 genoemde G1206 5001648 bleek niet voor ACTS bestemd, maar kwam eind juni in dienst bij Veolia Cargo.

## **Arriva**

### **Materieel**

- Op 22-05 presenteerden Arriva en de provincie Zuid-Holland de nieuwe huisstijl voor de Merwede-Lingelijn. Het nieuwe materieel zal een rode kleur krijgen. Reizigers mochten zich uitspreken over de kleurstelling van de elektrische GTW's. Zoals dat ook met de stellen voor de noordelijke nevenlijnen het geval is, krijgen de stellen voor de Betuwelijn alle een naam. Naar verwachting worden de nieuwe stellen in het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2008 geleverd.
- In het noorden des lands kampt Arriva met problemen aan de nieuwe GTW-treinstellen. De nieuwe stellen – nog steeds buitengewoon luidruchtig – kampen met technische storingen van onbekende aard. Veelvuldig treden vertragingen op als gevolg van schijnbaar plotselinge snelremmingen. Ook vallen regelmatig treinen uit. Arriva en Stadler zoeken naar oplossingen. Tijdens het rijden zorgt een periodiek afblazend ventiel onder de cabines voor irritatie onder de reizigers. Tenslotte kan geconcludeerd worden dat ook Arriva in de bekende val is getrapt door voor een lichte kleur voor de vloer te kiezen: tegen de snelheid waarmee die vervuilen, is nauwelijks op te reinigen, zoals NS met de gele vloeren in ICRm en Plan T ervaren heeft.
- Omwonenden van plaatsen waar veel GTW's voor langere tijd opgesteld staan (Groningen, Leeuwarden), hebben sinds de introductie van de GTW's veel geklaagd over het geluidsniveau van het nieuwe materieel. In Leeuwarden werden eind juni meetings gehouden, waarbij medewerkers van Arriva, Stadler en Voith alsmede omwonenden en vertegenwoordigers van de gemeente Leeuwarden werden betrokken. Gebleken is dat het relatief lage toerental het geluid een lage frequentie meegeeft, waardoor trillingen ontstaan. De problemen vallen des te meer op, daar het materieel dikwijls vroeg gestart wordt vanwege het gedeeltelijk ontbreken van depotvoedingen. Aan de oplossing van dat tekort én aan een (mogelijke) verhoging van het toerental, wordt gewerkt.

## **Syntus**

### **Materieel**

- Door slim met de inzet van en het onderhoud aan materieel te schuiven, komt de netto extra behoefte door de inzet van de LINT-en 44 en 45 op Almelo – Mariënborg op één stel. Omdat de aanschaf van extra LINT-en niet meer mogelijk is door de aangescherpte botseisen, heeft Syntus van NS Buffel 3437 gehuurd. Dit stel is als 59 bij Syntus in dienst gekomen. Op 11-06 ging het treinstel formeel over naar Syntus. Het onderhoud van de 3437 blijft in Zwolle plaatsvinden, waar al het DM '90 wordt onderhouden.

### **Ongeval Eefde**

- Op 10-07 maakte IVW het onderzoeksrapport inzake de overwegbotsing op 15-01 bij Eefde openbaar (blz. 73). De toedracht van het ongeval is beduidend gecompliceerder als HOV destijds aannam. De betreffende overweg in Eefde was in storing geraakt. Volgens de voorschriften had de treindienstleider de machinist van trein 31248 een aanwijzing gegeven om bij de betreffende overweg de snelheid tot 10 km/h te verminderen. De inzittenden van de vrachtwagen besloten de gesloten overweg te passeren, waarbij de bijrijder een boom omhoog moest houden. Omdat dat wat tijd kostte, blokkeerde de vrachtwagen de overweg. De machinist van de naderende LINT vergiste zich in de overweg en kwam niet met 10 km/h maar met baanvaksnelheid op de gestoorde overweg af. De LINT botste uiteindelijk met 74 km/h op de vrachtwagen.

## **EETC**

### **Materieel**

- EETC heeft loc 1122 van de Werkgroep loc-1501 gehuurd om als stationaire leverancier van hoogspanning te dienen op de Watergraafsmeer. De loc zou op 11-07 naar de Meer worden overgebracht, maar het transport strandde voor de tunnel bij Barendrecht, die na een brandalarm onder water was gezet. Later die week zou een nieuwe poging volgen.

## **Railion**

### **6400**

- In tegenstelling tot de Duitse Herders krijgen de 6400-en die voor permanente inzet in Duitsland worden omgebouwd, witte frontseinen en worden aan de buitenzijde alle opschriften ook in het Duits uitgevoerd. De ombouw van de 6461 – 6480 vindt bij Shunter plaats. Aan de Indusi- (officiële benaming PZB90) magneet en de grote rangeerantenne op de huif zijn de locs eenvoudig te herkennen. Door de laatste toevoeging hebben de locs de bijnaam *Sharky* gekregen. Op de cabines wordt een nieuwe sticker – ditmaal met de toegevoegde tekst *DB Logistics* – aangebracht.

### **Exploitatie**

- Op 10-05 kwam er na lange tijd weer een sleep van 36 Ealos-en naar de houtbank in Veendam. De tractie werd geleverd door loc 6401.
- Sinds mei rijden er weer kolentreinen vast van Born naar Marseille. De treinen rijden twee keer per week; Railion verzorgt de tractie Kinkempois. Daar neemt SNCF Fret de trein over.
- Door werkzaamheden aan de overweg in Venlo aan Duitse zijde moesten de zware kolen- en ertstreinen geholpen worden om Kaldenkirchen te bereiken. Die hulp werd geleverd door een loc BR 225 de treinen te laten opdrukken. De treinen konden bovendien geen snelheid maken omdat er in Kaldenkirchen weer moest worden overgelopen.
- Na een stilte van jaren werd op 04-06 het emplacement van Den Helder weer eens bezocht voor een militair transport. Railion reed een aantal treinen van het Korps Mariniers van de Eemshaven naar het emplacement in Den Helder.

## **SNCF Fret**

### **Exploitatie**

- Nadat SNCF in december haar toelating voor het Nederlandse net had verkregen, bleef het lang stil. Maar op 10-06 reed de eerste 'wegleer'rit naar Europoort met één van de G2000-locs. Sinds 14-06 rijdt SNCF Fret in eigen beheer containertreinen van Pernis naar Lyon. De treinen zijn nog matig beladen. De G2000-en rijden de treinen tot Antwerpen.

### **Spitzke**

### **Materieel**

- Op 26-06 werd loc 005 afgeleverd met ERTMS-beveiliging en –communicatie aan boord.

## **ACTS**

### **Materieel**

- De nieuwe Class 66 653-4 heeft de ACTS-huisstijl aangemeten gekregen. De loc heeft een vergelijkbare livrei als de grijze G1206-en.
- Bij het herstel van de botsschade is de 513-9 eveneens in de nieuwe kleuren gespoten. Enkele proefritten werden nog in de oude uitmonstering gereden.

### **Exploitatie**

- Sinds mei rijdt ACTS ketelwagens naar Dordrecht Zeehaven. Het bedrijf Standic ontvangt daar de trein. Op 14-05 was het vervoer niet zo succesvol wegens defecten aan rangeerloc 6005.
- Vanwege spoorvernieuwing bij Akkrum begin juli moest de Leeuwarden-shuttle omrijden via Groningen. Het rangeerwerk in Leeuwarden werd nog extra bemoeilijkt doordat op het emplacement eveneens sporen vernieuwd werden. ACTS stelde loc 6702 als rangeerloc.

## **ERS**

### **Exploitatie**

- Nadat het P&O-gedeelte van de Melzo-shuttle al werd uitbesteed aan RRF, die de trein op haar beurt weer door RTB laat rijden, rijdt sinds 26-06 de Neuss-shuttle ook met RTB-tractie. Locomotieven- en machinistekort zijn de redenen.

### **Materieel**

- Loc 1202 kwam in juni eindelijk weer terug bij ERS. De loc had circa twee maanden met defecten bij Vossloh in Moers doorgebracht.

## **Rail4Chem**

### **Materieel**

- Op 04-07 werd de sinds maart aan de kant staande 2006 afgeleverd. De loc was bij Vossloh in Moers hersteld van motorschade.

## **Rurtalbahn**

### **Exploitatie**

- Nadat RTB de Linz-shuttle was kwijtgeraakt, werd niet meer veel vernomen van deze vervoerder. Af en toe komt een ketel-trein de grens over, zoals op 20-05.
- RTB is redelijk succesvol in het verhuren van locomotieven. Naast Strukton maakt ook RRF regelmatig gebruik van de diensten van RTB.
- Op 24-06 kwam de V201 vanaf Leer met tien Franse Tads-wagens aan in Veendam. De RTB rijdt hier nu wekelijks een trein met magnesiet vanaf het emplacement Nedmag naar Mainzlar in Duitsland. De trein komt op zondag aan in Veendam en vertrekt op maandag weer.

## **RRF**

### **Materieel**

- Eind mei raakten vele 600-en defect.
- Alstom-protoloc 203.102 kwam vanaf de Betuweroute de RRF-gelederen versterken. Tevens kwam loc RRF19 half juni in dienst.

### **Exploitatie**

- RRF levert de tractie voor een Speno-trein die (nog) niet op eigen kracht op het Nederlandse spoorweginet mag rijden. Alleen op buitendienst gesteld spoor mag de trein zichzelf voortbewegen. Vanaf medio juni is Zwolle GE de tijdelijke uitvalsbasis voor de Speno-trein, terwijl incidenteel onderhoudswerkzaamheden in het onderhoudsbedrijf Zwolle worden verricht. Overigens wordt in Blerick een nieuw steunpunt voor Speno-treinen aangelegd.
- Het rangeren bij EBS in de Europoort is na korte tijd weer terug bij RRF. De railtractor van EBS is te licht om beladen graantreinen te verplaatsen. RRF doet dit in opdracht van Rail4Chem.
- Ook dit jaar voert RRF het rangeerwerk voor de autoslaaptreinen in 's Hertogenbosch uit. Omdat RRF zelf geen capaciteit over heeft, rangeert Strukton met een loc aldaar.

## Strukton

### Materieel

- Loc V201 van de RTB bracht op 22-06 twee Deutz-locomotieven, met de nummers 303005 en 303006, van Hattingen (D) naar Apeldoorn. De locs zijn de voormalige HGK-locs DE31 en DE32 en zijn bij de VSM in Beekbergen gedoopt. Ze gaan nu als *Irene* (303006) en *Ankie* (303005) door het leven. Ooit begonnen ze hun leven bij de Köln-Bonner-Eisenbahn (KBE) in Duitsland.
- De rangeerlocs serie 600 zijn alle buiten dienst gesteld.
- Eurailscout heeft loc Berta (302270) van Strukton overgenomen.

## BAM NBM

### Materieel

- Aannemer BAM blijkt één van de vrachtrijtuigen van de Overnight Expres van Railion te hebben overgenomen. Een bijzonder behulpzame lezer wist ons te melden dat de voormalige 99-92 071 thans bij NAM NBM in gebruik is als meetrijtuig. Het voormalige postrijtuig zou aanvankelijk bij RSI in Oostende worden gereviseerd en omgebouwd, maar door het faillissement van RSI in 2005 kon dat voornemen geen doorgang vinden. De NMBS-werkplaats in Oostende heeft de werkzaamheden uitgevoerd. Het rijtuig heeft een verblijfsruimte met banken en (Belgisch aandoende) ramen. Er is een grote (20 KVA) generatorset geïnstalleerd en voor het meten van wiel/railgeluidsniveaus zijn de remmen van één draaistel uitgebouwd. De originele installatie is verder gereviseerd en intact gelaten, afgezien van de noodrem die origineel aanwezig was. De rolluiken die de rijtuigovergangen afsloten, zijn vervangen door stalen platen. Tenslotte heeft het rijtuig nu de groen/oranje kleurstelling van BAM NBM. De voormalige Postmrz, nu met het nummer 99 84 93-62 071-5, wordt ingezet voor geluidsmetingen op zowel de HSL-Zuid als het conventionele net. Het rijtuig heeft al vele testritten achter Taurus-loc 1216 050 achter de rug.

## Museumnieuws

- De in het revisiebedrijf Tilburg zeer fraai gereviseerde 273 maakte op 30-06 en 01-07 rondritten vanuit het Spoorwegmuseum. Er werd rondgereden via Lunetten en Bilthoven, waarbij in Utrecht Centraal niet werd gestopt.
- De eveneens zeer fraaie 186 van HSA ging op 28-06 op stap en verzorgde een gezelschapsrit van Utrecht naar Amersfoort en terug. Het stel kwam leeg van en naar zijn standplaats in Winterswijk.

## Wist u dat...

- in de A-bak van de 4209 een fauteuil aangetroffen kan worden met een houder voor een zitplaatsreservering?
- deze stoel (dus) uit een ICR afkomstig moet zijn?
- de 4011 eind mei en begin juni in de treinseries 3700 en 500 werd gesignaleerd?
- de 9405 na een stremming bij Schiedam op 06-06 als trein 2425 in Den Haag HS strandde, als 5020 zijn dienst vervolgde en een groot deel van die dag in de serie 5000/5700 bleef rijden?
- een LINT van binnen en van buiten beduidend rustiger is dan een Arriva-*Spurt*, hoewel de motor van een LINT onder de rijtuigen is ondergebracht?
- Olympische VIRM 9525 op 18-06 in de treinserie 1500 werd gezien, startend als 1514 in Deventer?
- dit eigenlijk een dienst is waar de 4011 en/of 4012 in behoorden te rijden?
- het treinstel 's middags weer in de 2100/2400/2600 liep?
- de andere oranje VIRM (9520) op 22-06 in trein 5010 werd gezien?
- die dag de 4051 en 4027 in de dienst van een DDM in de serie 2200 aangetroffen werden?
- deze stellen tussen al het DD-AR en VIRM in Leiden maar een ongewone verschijning waren?
- het hogesnelheidswissel bij Zoeterwoude Oost er dusdanig slecht bijligt dat de VIRM-en van de serie 8800 er buitengewoon oncomfortabel overheen bonken?
- het uw redacteur verbaast dat Railion nog niet is gedwongen in haar 1600-en cabinekoeling/-airco in te bouwen, terwijl NSR dat destijds wel is?
- NS Internationaal op 18-06 de tienmiljoenste reiziger die de Thalys gebruikte tussen Amsterdam en Parijs, in het zonnetje zette?
- op 18-06 een lezer in trein 6336 de voor deze verbinding zeldzame combinatie 2022+2034+2008 aantrof?
- de slaaprijtuigen van NS en ÖBB die na het faillissement van RSI in Oostende in de nabijheid van de werkplaats verbleven, inmiddels door een sloper in Gent Zeehaven verschroot zijn?
- op 01-06 in Hoofddorp werd geconstateerd dat de kalender in het diagnosesysteem van VIRM 8675 28 jaar voorliep?
- op 25-06 de 2948 en een onbekende SGMm in trein 2421 reden, die in Dordrecht in de serie 5000/5700 (5016) overgaat?
- dit ook op 27-06 het geval was?
- een oplettende lezer op VIRM 9430 op 06-07 enige kleine maar desondanks in het oog springende stickers ontwaarde met de naam *Piet Paulusma Expres*?
- de 9430 daarmee figureerde in *Piet's Weerbericht* op SBS6?

## MUSEUMNIEUWS

### NZH Vervoer Museum

In verband met de vijftig jaar geleden opgeheven tramverbinding tussen Amsterdam en Zandvoort, een gebeurtenis die nog altijd betreurd wordt, houdt het NZH Vervoer Museum (normaal geopend op zaterdag van 11 tot 16 uur) op 31 augustus a.s. bij wijze van uitzondering een avondopening. Deze vindt plaats van 19 tot 22.30 uur en als de weersomstandigheden gunstig zijn staat de B 412, verlicht en wel, dan buiten het museum. Ook de BY 2, onlangs gerestaureerd, alsmede de A 14, waarvan een grote herstelbeurt op het punt staat te beginnen, zijn dan te bezichtigen. De toegang is gratis maar een bijdrage in de kosten die voor de A 14 gemaakt moeten gaan worden, is uiteraard welkom. Het adres: Leidsevaart 396 te Haarlem.

Het museum is een NZH bus rijker, deze is nog in breukleen van de boekhandel Van Halst uit Haarlem. Het gaat hier dan ook om een van de NZH Informatie bussen. Op dit moment, wordt deze bus klaar gemaakt voor verhuur. Ook is er gesleuteld om de NZH Eagle reisbus weer tip top te maken voor bruiloften.

voor meer informatie zie [www.nzh-vervoermuseum.nl](http://www.nzh-vervoermuseum.nl)

Het volgende bericht sluit naadloos aan bij het vorige:

### BLAUWE TRAMTENTONSTELLING ZANDVOORT

Het is dit jaar een halve eeuw geleden dat onder grote publieke belangstelling de interlokale tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort van de NZH werd opgeheven. Op vrijdagavond 31 augustus 1957 reed de Blauwe Tram voor de laatste keer en bracht tienduizenden mensen op de been.

#### Historie.

Zandvoort had destijds de landelijke primeur met de opening op 3 juli 1899 van een 8,2 km lange elektrische tramverbinding via Aerdenhout met Haarlem, geëxploiteerd door de Eerste Nederlandse Electriche Tramweg Maatschappij.

Voor een enkeltje Zandvoort-Haarlem werd 25 cent gerekend; een retourtje kostte de reiziger 35 cent. In het openingsjaar maakten ruim 196.000 reizigers gebruik van dit nieuwe vervoermiddel.

In het najaar van 1904 werd de tramverbinding met ruim 20 km uitgebreid

via Halfweg en Sloterdijk naar Amsterdam, waarbij de exploitatie werd overgenomen door de ESM, de Electriche Spoorweg Maatschappij.

De exploitatie van de lijn Amsterdam-Zandvoort, die in 1924 in handen kwam van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij, ontwikkelde zich in de loop der jaren zeer gelijkmatig. Alleen tijdens het laatste oorlogsjaar moest de reizigersdienst worden gestaakt.

Belangrijk was het forensenverkeer tussen Amsterdam en Haarlem en omgeving. Daarnaast was het vervoer van badgasten vanuit Amsterdam en Haarlem naar Zandvoort een belangrijke inkomstenbron.

Het rijcomfort van de fraaie tramrijtuigen met daarbij het gastvrije personeel zorgden ervoor dat de Blauwe Tram in korte tijd een populair vervoermiddel werd. Met een frequentie van een kwartier werd de tramdienst onderhouden en bedroeg de reistijd vanaf de Spuistraat in hartje Amsterdam naar het eindpunt Zandvoort 58 minuten.

#### Tentoonstelling.

De stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram", ([www.blauwetram.nl](http://www.blauwetram.nl)), heeft in samenwerking met het NZH-Vervoer Museum in het Zandvoorts Museum, Swaluëstraat 1, een tentoonstelling ingericht, die op 31 augustus a.s. zal worden geopend. Niet alleen een keur aan foto's, maar ook dienstregelingen, tramonderdelen, uniformstukken, een zakhorloge van de ESM en verscheidene schaalmodellen zullen te zien zijn.

In de hal van het gemeentehuis tegenover het museum is een front opgesteld van de Blauwe Tram, een schaalmodel op ware grootte, met veel originele details en compleet met een wagenvoerder in uniform.

Vanaf zaterdag 1 september t/m zondag 4 november 2007 is de tentoonstelling te bezichtigen op woensdag t/m zondag van 13.00 - 17.00 uur.

### Nationaal Openbaar Vervoermuseum

#### Aankondiging excursies

##### 1 en 2 september 2007.

In samenwerking met Nationaal Modelspoor Museum naar Terug naar Toen bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) te Beekbergen. Opstap- en vertrektijden volgen, er geldt een minimum deelname van 35 personen. Deelnameformulieren zijn aan te vragen bij het NOV bestuur of infobalie van het museum, adres: Jetze Veldstraweg 46a te Ouwsterhaule

Voor de prijs hoeft u het niet te laten: donateurs € 17,50 per persoon, introducés € 19,50 per persoon.

Wilt u deelnemen aan deze excursie, geef u dan voor 15 augustus op via een deelnameformulier, storting van het juiste bedrag op SNS bankrekening 92.79.55.830 t.n.v. NOV p/a Kaar 7 te Sneek, e-mail [st.nov@home.nl](mailto:st.nov@home.nl) of per post aan het adres; De Kap 6, 8608 ZP Sneek. Vermeld ook even op welke dag u mee gaat 1 of 2 september en uw telefoonnummer of NOV pasnummer.

Bij onvoldoende deelname wordt het bedrag teruggestort.

##### 21 oktober 2007.

Een rit langs voormalige traject(en) en stationsgebouwen van de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM). De rit zal uitgevoerd worden met de groene Bolramer 4710 (Leyland-Werkspoor uit 1958). Vanaf Joure begint de oorspronkelijke NTM route

die langs schitterende locaties gaat. Frank R. Hemkes tekent voor de informatie over de gebouwen en het traject onderweg. Onderweg zal bij het Hotel in ARUM worden gestopt om de inwendige mens te versterken.

Opstapplaatsen:

NOV museum Ouwsterhaule 9:10 uur

Station Heerenveen 9:32 uur; Trein uit Zwolle wordt afgewacht.

Halte Qliner rotonde Joure 9:37 uur; Qliner 315 uit Emmeloord wordt afgewacht.

Deelname is mogelijk door overmaking van € 15,50 (donateurs) of € 17,50 (introducés) op SNS bankrekening 92.79.55.830 t.n.v. NOV p/a Kaar 7 te Sneek o.v.v. excursie NTM. Graag even bij betaling uw postcode en huisadres vermelden of NOV pas nummer. Ook een berichtje naar [st.nov@home.nl](mailto:st.nov@home.nl) met aanmelding is mogelijk.

Meer info kijk op: <http://www.novmuseum.nl/>

## MUSEUMSTOOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK

### Start restauratie locomotief NS 6513

De Museumstoomtram Hoorn-Medemblik heeft een begin gemaakt met de restauratie van stoomlocomotief 'Neuhoffnungshutte II' alias NS 6513. Het betreft een kleine tenderlocomotief, gebouwd voor rangeerdiensten op fabrieksterreinen. De locomotief is identiek aan de machines die de Staatsspoorwegen en later de Nederlandsche Spoorwegen als serie 6501-6512 gebruikten voor rangeerwerkzaamheden en diensten op stoomtramlijnen. De van oorsprong Duitse locomotief werd in 1978 in de collectie van het Museum opgenomen en zal worden gerestaureerd en gereconstrueerd als locomotief NS 6513. Dat is het volgende nummer uit de serie, waarvan het laatste oorspronkelijke exemplaar in 1937 werd afgevoerd.

### Geschiedenis

Locomotief 'Neuhoffnungshutte II' werd in 1887 gebouwd voor de staalfabriek Haas & Sohn te Sinn bij Siegen en behoort tot het standaardtype 'Victor', waarvan de fabriek er in die jaren vele bouwde. Zo uit de catalogus dus! Tussen 1880 en 1889 leverde de Duitse fabrikant Hohenzollern drie van dergelijke 'Victors' aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Nederland. Na deze drie machines volgden jaren later nog negen soortgelijke locomotieven in ons land, die de Staatsspoorwegen in eigen beheer liet bouwen in de werkplaats te Tilburg. Oorspronkelijk droegen ze de nummers 601-612. Later werden de locs omgenummerd in NS 6501-6512. Het waren de kleinste stoomlocomotieven die het spoorwegbedrijf in dienst had. Naast rangeerdiensten werden ze vanaf 1914 ook voor stoomtramdiensten gebruikt op de lijnen Gouda-Schoonhoven, Ede-Wageningen en vooral voor goederentrans op de lijnen van de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij in Friesland en Drenthe. In 1937 werd de laatste 6500 gesloopt.

### Collectie

Door de 'Neuhoffnungshutte II' als volgende NS 6500 (NS 6513) te restaureren, zal er toch een locomotief van dit type in ons land op de baan te zien kunnen zijn. In 1976 werd de loc aan de Museumstoomtram aangeboden door een Museumspoorlijn te Aschaffenburg. Vanwege de historische betekenis die het type voor ons land heeft, werd de loc aangekocht en naar Hoorn overgebracht. Reeds kort na de verwerving kon voor de locomotief een nieuwe ketel worden vervaardigd, maar veel werk zal nog moeten gebeuren. Na jaren opgeslagen te hebben gestaan is er nu eindelijk tijd en ruimte gevonden om aan de restauratie van deze locomotief te beginnen. Een restauratieplan is inmiddels opgesteld, waarmee een team van vrijwillige medewerkers de locomotief de komende jaren zal gaan restaureren in een dienstvaardige toestand. Na restauratie zal ze de oudste nog rijdende locomotief in Nederland zijn.

### Steun

Om dit project mogelijk te maken is financiële hulp nodig van particulieren. Doordat de locomotief geen status heeft in de 'collectie Nederland' kunnen er geen aanspraken worden gemaakt op subsidies van culturele instellingen.

De bekende spoor- en tramwegfotograaf L.J.P. Albers heeft hiertoe de aftrap gegeven door de nieuwe bronzen nummerplaten te financieren. Hij zegt hierover: 'dit is de laatste mogelijkheid voor mijn generatie, die het stoomtijdperk in Nederland zelf nog heeft meegemaakt, een bijdrage te leveren om een stoomlocomotief van Nederlands model op de beste manier voor toekomstige generaties te bewaren; namelijk onder stoom!'

Ook hebben zich diverse bedrijven gemeld, die werkzaamheden gratis of tegen de laagste prijzen verrichten. Verder zijn er vakmensen bij de Museumstoomtram, die zich de komende jaren in hun vrije tijd verbinden om dit project tot een succes te maken. Hierdoor is 'slechts' € 60.000,- nodig om de meer dan 120 jaar oude locomotief weer onder stoom te krijgen!

Mensen die het voorbeeld van de heer Albers willen volgen en ook een bijdrage willen doen in dit bijzondere project, kunnen contact opnemen met de Stichting Beheer Museumstoomtram, t.a.v. R. van den Broeke, Postbus 137, 1620 AC Hoorn. Tel. 0229-214862 of E-mail:

[sdcc@museumstoomtram.nl](mailto:sdcc@museumstoomtram.nl)

## S.T.A.R. nieuws

ProRail heeft op zaterdag 7 juli jl. officieel de oude Boarnse draaibrug in Akkrum aan Museumspoorlijn S-T-A-R overgedragen.. Aannemer Haverkort Voormolen heeft de spoorbrug in Akkrum zaterdagochtend met behulp van een grote kraan in twee delen uit het spoor gehesen. De brug werd direct vanuit de locatie op een vrachtwagen gelegd en te zijner tijd afgevoerd naar de nieuwe locatie in Stadskanaal.

De dubbelsporige draaibrug wordt de komende maanden in Hoogeveen aangepast voor gebruik bij Museumspoorlijn STAR. Te Stadskanaal zal de brug dit najaar de huidige enkelsporige brug over de Gasselternijveenschemond gaan vervangen. Vroeger lag hier ook een dubbelsporige brug, vanwege de splitsing van de spoorlijnen Stadskanaal - Gasselternijveen (-Emmen/Assen) en Stadskanaal - Veendam.

## WERKGROEP LOC-1501

Correctie verslag 1501 Goes to Goes: bij de SGB bevinden zich de 1136 en 1145 (en dus niet de 1144).

## SPOORWEGMUSEUM

### Ritten met museummaterieel

Stap terug in de tijd met de Mat'24! Deze trein deed voor het laatst dienst in 1959 en wordt weer tot leven gewekt met de Heimwee express. De rit duurt maar liefst 50 minuten en neemt je naar de mooiste plekjes in regio Utrecht. De trein rijdt vanaf het museum via Utrecht Lunetten en Utrecht CS naar Bilthoven om vervolgens het rondje te eindigen in het museum.

### Dienstregeling 28 juli en 29 juli

Vertrek om	Vertrekspoor	Aankomst museum
12.33 uur	Spoor 1	13.12 uur
13.16 uur	Middenperron	14.12 uur
14.16 uur	Middenperron	15.12 uur

Let op: de trein stopt niet op de tussenliggende stations.

Prijs

Kaartjes voor deze extra attractie zijn te koop bij de kassa op het middenperron. Prijs kinderen 3 tot 12 jaar: € 2,50 p.p. Prijs vanaf 12 jaar: €3,50 p.p.

De ritten vinden ieder laatste weekend van de maand plaats:

- 25 en 26 augustus      Mat'46
- 29 en 30 september    Blauwe Engel
- 27 en 28 oktober      Mat'24
- 24 en 25 november    Blauwe Engel
- 29 en 30 december    Mat'46

## Wat schreven de anderen ....?

Op de Rails, nr. 2007-6 \* Inzet van het materieel van NS Reizigers: de dienstregeling 2007 \* Overzicht goederenwagenpark van Railion Nederland: stand per 1 januari 2006 en 2007 \* De 1300'en van NS (vervolg) \*

[www.nvbs.com/opderails](http://www.nvbs.com/opderails)

Op de Rails, nr. 2007-7 \* Betuweroute (eindelijk) geopend \* Museum-Buurtspoorweg 40 jaar \* Nieuwe stoomlocomotief voor het Nationaal Smalspoormuseum \* Zandvoort: Nederlands eerste elektrische tram \* De Rittnerbahn, een geïsoleerde honderdjarige \* Boekbesprekingen \*

[www.nvbs.com/opderails](http://www.nvbs.com/opderails)

Rail Magazine, juni 2007, nummer 245 \* Na uitgebreid en kleurrijk geïllustreerd spoor-, tram- en museumnieuws uit binnen- en buitenland: Sporen Hoek van Holland – Maassluis vernieuwd \* Graanvervoer bij EBS Europoort \* DE III 27 uit NSM met DE I 41 en DE II 186 overgebracht naar Tilburg voor cascorevisie \* 40 jaar DGEG en 30 jaar Bochum-Dahlhausen \* NSM rijdt "rondje Dom" \* Modelspoor met o.a. 30 jaar PhiloTrain \* [www.railmagazine.nl](http://www.railmagazine.nl)

Rail Magazine, juli/augustus 2007, nummer 246 \* Na de vaste nieuwrubrieken: Nieuw RandstadRail-materieel voor de RET \* 1501 Goes to Goes \* Sternet NedTrain haalt Amsterdams lustrum \* Plan U naar Slowakije \* De Betuweroute geopend \* Roll-out van de eerste Bombardier-TRAXX F 140 DC \* Snelheidstest met Protos geslaagd \* Modelspoorartikelen \* Railtips \* Vraag en aanbod \*

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

Rail Hobby, juli-aug. 2007, nr. 7/8 \* TEE 50 jaar \* Jarige Gotthardbahn in ontwikkeling \* Muzikaal MOB 100+ \* Stroomafnemers elocs BR 189 getest \* Friesland Stoom ambitieus \* Kolenspoor Limburg (B) \* Modelspoor met o.a. Hondekoppen en Protos \* Eerste hybride locomotief van Alstom \* De spraakmakende "Gooische" \* [www.railhobby.nl](http://www.railhobby.nl)

Miljoenenlijn Expresse, juni 2007, nr. 74 \* Stilte na de storm \* Valkenburg enthousiast over komst stoomtrein \* Station Valkenburg verleden en heden \* Een rode loper voor de ZLSM \* Korte berichten \* Werkgroep promotie en archief: klein maar steeds aanwezig \* Langs de baan \* Revisie B 1289 superprestatie \* [www.miljoenenlijn.nl](http://www.miljoenenlijn.nl)

De Stoomtram, juni 2007, nr. 112 \* Stoomfluiten daveren over Hoorn \* Rijtuig ZVTM AB 8 \* Station Medemblik \* Restauratie van stoomlocomotief NS 6513 \* Uit het Stoomtram Documentatie Centrum \* [www.museumstoomtram.nl](http://www.museumstoomtram.nl)

De Koppelstang, editie 2007 – 2 \* Van de redactie \* Materieelnieuws vanuit de loods \* Revisie loc 636, deel1 \* Pendelen in Friesland \* [www.stoomtrein.org](http://www.stoomtrein.org)

Op Oude Rails, juni 2007, nr. 222 \* Lijn 11 van de HTM 80 jaar \* De restauratie van de Amsterdamse railreiniger Rr3 \* Depot Scheveningen \* 50 jaar geleden: afscheid NZH-smalspoor en einde smalspoorstoomtram GTW \* RTM Ouddorp \* Stoomtram Hoorn-Medemblik \* Evrard, Van Duyl & De Kruijff: een kleine fabriek die ooit stoomlocomotieven bouwde \* Lijn 11 CS – Blijdorp \* [www.tramwegstichting.nl](http://www.tramwegstichting.nl)

**Stibans-Bulletin**, 2007-1 \* Redactioneel \* Van de voorzitter \* Nieuws van de penningmeester \* Verkoopnieuws \* Nieuws uit Blerick \* Spottersboekje \* Kop SM'90 gered \* Oorlogsmaterieel opgespoord \* [www.stibans.nl](http://www.stibans.nl)

**Autobuskroniek**, editie 03-2007 \* Fotopagina: DAF SB220 in buitenlandse dienst \* 125 jaar Jonckheere, deel 1 \* Nieuws van de busfabrikanten \* Busflitsen \* Lijnbuslijn \* Bedrijfsberichten \* Verenigingsnieuws \* [www.autobusdoc.nl](http://www.autobusdoc.nl)

**Strassenbahn Magazin**, Juli 2007, 38<sup>e</sup> jaargang, nr.213 ISSN 0340-7071\*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). \* In de rubriek Journal eindelijk wat goed nieuws over de Berlijnse tram: op 30/5 werd het nieuwe tramtraject "Alex II" geopend. O.a. ook in deze rubriek verslag van de opening van het nieuwe trammuseum in Zürich (iets voor A'dam?) \* Het hoofdthema in dit nummer gaat over een jarenlange, groteske klucht inzake tramlijn 709 in Neuss \* Over het hoe en het waarom van stillegging van tramlijn 2 in Plauen \* In München is de aanleg van de nieuwe tramlijn 23 begonnen \* Dresden neemt binnen afzienbare tijd definitief afscheid van haar Tatra-trams \* Naast Düwag produceerde ook DWM/WU gelede trams voor de Duitse markt (deel 2) \* De Wiener Lokalbahn viert dit jaar 100 jaren elektrische tramexploitatie \* De Wynen- en Suhrentalbahnhof in Zwitserland schaffen nieuw lagevloer-materieel aan \* Hoe het Oslo'se trambedrijf door de jaren heen allerlei bedreigingen met succes heeft weten te pareren. Inclusief een overzicht van het huidige historische materieelbestand \* In de modellenrubriek speciale aandacht voor de tram in kleinere steden met plattelandlijnen \* Tram als kunstonderwerp dankzij etsen van Carl Bianga \* Nog een 100-jarig tramjubileum: de Rittnerbaan in Zuid-Tirol (Italië) (deel 1) \* En zoals altijd veel en goed fotomateriaal in dit julinumnummer \* [www.geramond.de](http://www.geramond.de) (ThN)

**MINIREX Schweizer Eisenbahn Revue**, NR. 6-2007. Ruime aandacht voor Zwitsers en internationaal nieuws. Alleen het Zwitserse deel telt al 11 bladzijden, het internationale nieuws 10 blz. Van de artikelen vermelden wij het volgende. Allereerst een gedegen verhaal over het recente Franse wereldsnelheidsrecord tussen Vaires en Baudrecourt (lijn Parijs-Metz) van 574,8 km/h.! Dan de TGV vóór de ingebruikname op dezelfde route. Verder een lang interview met de baas van Bombardier. Vervolgens een reportage over de eerste ICE-TD (diesel) rit over de Vogelfluglinie naar Denemarken. Een kort artikel betreft hogesnelheidstreinen in China. Dan twee technische artikelen gevolgd door notities over de GVB-goederentram. Een verhaal over de opdracht tot levering van dubbeldeksrijtuigen aan SBB gaat vooraf aan een evaluatie van de SBB-financiën over 2005. Ten slotte nog enkele korte artikelen onder andere over de fusie in het Appenzellerland. 49 blz. geheel in kleur, A4, € 10,20 .

**MINIREX Schweizer Eisenbahnrevue 7/2007**. Behalve de uitgebreide Zwitserse en Internationale nieuwsrubrieken komen de volgende onderwerpen aan de orde: premiërritten ICE en TGV naar Parijs over de oostelijke route, nieuwe treinstellen voor de Rhätische Bahn, elektrische rangeerloos voor de SBB, het succes van de 2 jaar geleden heropende Vinschnerbahn bij Merano in het nu Italiaanse Zuid Tirol (Alto Adige), Oostenrijkse 1012 in Zweden, Trax in Italië, nieuwe dienstregeling 2008 (inclusief de vele verbeteringen ter gelegenheid van de opening op 15-6-2007 van de Lötschberg basistunnel, waardoor sneltreinen richting Visp Brig mijden. Al met al weer een interessant nummer als men bij wil blijven. Opvallend is het dat de laatste tijd historische artikelen ontbreken. Dit kan echter het gevolg zijn van het ontbreken van jubilea. 49 blz., A4, € 10,20 .

**MINIREX Fern/Express, nr. 2-2007**. Onder de titel Durch die Schluchten des Balkans heeft men een uitgave gemaakt die geheel aan Joegoslavië en Albanië gewijd is. Zeer interessant dat dit gebied eens anders in het nieuws komt. Men begint met een reportage over Albanië in 1985. Dan volgt Albanië nu. We lezen verder over Montenegro en daarna Macedonië. Vervolgens maken we kennis met het spoor in Bosnië-Herzegovina. Dan verder een hoofdstuk over het smalspoor in Joegoslavië in het verleden. Servië zorgt voor een flink hoofdstuk. In dit artikel is een 2 pagina's beslaande kaart in kleur van het Joegoslavische spoor opgenomen. Verder gaan we naar Kosovo waar onder andere een Noorse Nohab-diesel met Zweedse rijtuigen rondrijdt! In Mokra Gora ligt een 760 mm. smalspoor museumlijn: ook hierover een artikel. Slovenië en Kroatië zijn de volgende onderwerpen. Hier maakt het geheel de beste indruk. Tot slot een artikel over Greoelje (een fabriek van spoorwagematerieel in Zagreb). Hier hebben ze zeer fraaie aluminium dieselstellen voor smal- en normaalspoor gebouwd. Men eindigt met de gebruikelijke internationale berichten (zeer kort dit keer). Een zeer lezenswaardig nummer met veel zwart/wit foto's maar ook in kleur. 59 blz., A4, € 10,80.

## B O E K E N

Bij Uitgeverij De Alk ( [www.alk.nl](http://www.alk.nl) ) verscheen **Spoor & Tram editie 18**. Spoor & Tram geeft jaarlijks in woord en beeld een uitgebreid overzicht van de spoor- en tramwegen in Nederland, met niet alleen veel aandacht voor het rollend materieel, maar ook voor exploitatie en infrastructuur. Hedendaagse ontwikkelingen in het reizigers- en goederenvervoer worden nader belicht, terwijl ook het verleden niet wordt vergeten. Op het menu van editie 18 staan o.a. de Betuweroute, de hogesnelheidslijn-Zuid en RandstadRail. Een ander groot project dat in dit boek de nodige aandacht krijgt, is de vernieuwde dienstregeling bij NS die op 10 december 2006 is ingegaan en waarvan wordt uiteengezet waarom die noodzakelijk was, aan welke eisen die moest voldoen en hoe het ontwerpproces verliep. Ook richten de schijnwerpers zich op de snelle groei in de omvang van het goederenvervoer per spoor, waarbij met name de ontwikkeling van het containervervoer wordt belicht vanaf het moment dat veertig jaar geleden de eerste containers in de Rotterdamse haven aankwamen. Op tramgebied wordt de Haagse GTL-8 onder de loep genomen, wordt teruggeblikt op de manifestatie van de 75-jarige NVBS en is het 2e deel te lezen van het artikel over de Tramweg-Stichting. ISBN: 978 906013 104 6, 144 pagina's, 300 foto's in kleur, 21 x 29 cm, € 29,90

Bij Uitgeverij Uquilair verscheen: **Nederlandse Industrielocomotieven** – (Normaalsporige stoomlocomotieven van de niet-openbare spoorwegen) van Auteur Hans de Herder. In Nederland hebben industriestoomlocs gedurende meer dan honderd jaar arbeid verricht. Hun werkterrein was bijzonder gevarieerd: zij werden onder andere ingezet bij het aanleggen van spoorwegen en verzorgden het intern transport bij de kolenmijnen, gemeentelijke gasfabrieken, havens, suikerfabrieken en hoogovens. Even gevarieerd als hun werkterrein was het uiterlijk van de locs: er waren exemplaren bij die vroeger als trekkracht van "gewone" treinen hadden gediend, maar ook locs die speciaal voor industrieel gebruik waren gebouwd, zoals de compacte Cockerills met

staande ketel. Evenals de smalspoorversies waren ook de normaalspoorlocs al uit de verte herkenbaar: bijvoorbeeld de locs van Fox Walker, Beyer Peacock, Borsig, Orenstein & Koppel, Backer & Rueb, Du Croo & Brauns, Henschel, Hohenzollern, Stephenson, Hanomag, Vulcan Foundry en Schwartzkopff. Van de in totaal 464 industriestoomlocomotieven die in Nederland hebben gereden, zijn er enkele bij museumbedrijven bewaard gebleven; ook hiervan geeft dit boek een overzicht. In 2001 is van dezelfde auteur een boek uitgebracht over de Nederlandse stoomlocomotieven op smalspoor. Samen met de eerdere uitgave biedt dit werk nu een compleet en bijzonder boeiend overzicht van de stoomtractie bij de Nederlandse industrie. Het boek is een grotendeels herziene versie van eerder verschenen publicaties, aangevuld met veel nieuwe gegevens en afbeeldingen. Daarmee is dit een met veel zorg samengesteld standaardwerk geworden. Dit boek is nummer 23 in de boekenreeks van de NVBS. Formaat 23,5 X 29,7 cm., 240 blz., 300 foto's waarvan 26 in kleur. € 35,-. Te bestellen door overmaking van dit bedrag op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair te Den Bosch o.v.v. "Industriestoom".

Uitgeverij Uquilair bracht **Houten wagens - IJzeren mannen** uit van de hand van Hans Kaas, ex-spoorwegman van de oude stempel en spoorwegschilder. De titel zegt het eigenlijk al zeer goed waar het over gaat, namelijk vooral de NS-stoomtractie van de 30-er jaren tot het einde in 1958. Daarna wordt ook de moderne tractie gevolgd. Behalve NS figureren ook enkele buitenlandse reizen naar België, Frankrijk en Engeland in dit boek. In de Epiloog zien we ook nog even wat DB-stoom. Het boek bevat een grote selectie zwart/wit foto's, waarvan verreweg het grootste deel voor het eerst te zien is. De subtitel luidt "Herinneringen aan het spoor in vroeger tijden" en wat voor herinneringen! Voor de 50-plussers is het één feest der herkenning. Wat kunnen herinneringen pijnlijk zijn als je ziet hoe het nu gaat. Je vraagt je dan af hoe iemand de huidige tijd op dit gebied nog interessant kan vinden! De auteur is een echte Amsterdammer: daarom vindt u veel verhalen over het spoor aldaar, zoals over het oude Weesperpoortstation en het C.S. Er zijn maar liefst 41 hoofdstukken waarvan we er maar enkele noemen, zoals: de Bezetting, Favoriet (1700 in Noord-Holland), Het locdepôt Leeuwarden, Herrijzend Nederland (herstel na 1945), nachttrein naar Parijs, Nadagen stoom (laatste 3700'en in depot Amsterdam), Havenwerken, Het circus komt, en dus nog veel meer allemaal lekker weglezend en kijkend. Kortom: een heerlijk boek! Bijzondere foto's? Gestroomlijnde 3700 (potvis), Austerity met 5 loopassen, de trotse 3600, een ex-SBB 2C loc (3500 NS) in Voorburg, twee 3900'en tegelijk vertrekkend uit Amersfoort (denk je het geluid eens in!), mooie actiefoto's van de serie 1000, de Nederlands Zwitserse TEE onder een woud van seinen in Haarlem etc., etc., etc. Een aanwinst van formaat (letterlijk en figuurlijk) voor de geschiedschrijving van het spoor in Nederland. 208 blz. formaat 24,5 bij 33 cm (voor sommige boekenkasten wat groot). € 32,-, ISBN 90-71513-58-0. Te bestellen door overmaking van dit bedrag op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair te Den Bosch o.v.v. "IJzeren mannen".

BERND NEDDERMEYER: **Australien mit dem Zug**. Een boekje uitgerust in klein reisgidsenformaat, 176 blz., 16,80 euro. Het is rijk in kleur geïllustreerd. De vele plaatjes komen door het zakformaat van dit boekje helaas ook klein uit. Het boekje is echter wel zeer praktisch ingedeeld. Hoofdstukken: 1) land en bevolking, 2) verkeerswegen en verkeersmiddelen (dus niet alleen het spoor), OV in de grote steden, 3) spoorwegverkeer incl. museum- en suikerlijnen, 4) paradetreinen (luke toeristentreinen), 5) rondreizen, 16 stuks, 6) hoe komt men vanuit Europa? 7) speciale tips. Hoe verder men leest wordt het toch een leuk boekje. Omvang 12 bij 18,5 cm.

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

Elk laatste weekend van de maand: ritten vanuit het Spoorwegmuseum. Zie bericht op blz. 250

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

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

**31 augustus 2007:** avondopening NZH Vervoer Museum te Haarlem. [www.nzh-vervoermuseum.nl](http://www.nzh-vervoermuseum.nl)

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

[www.stoomtrein.org](http://www.stoomtrein.org)

**8 september 2007:** Open monumentendag.

**8 september 2007:** Dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

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

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

**8 en 9 september 2007:** Wereldhavendagen, pendeltreinen met SSN-stoomtractie door het Rotterdamse Havengebied.

<http://www.wereldhavendagen.nl/> <http://www.stoomstichting.nl/>

**15 september 2007:** 75 jaar Onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat. Open dag met materieelshow.

**22 september 2007:** 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

**22 september 2007:** STAR-dagen bij de Stichting Stadskanaal Rail. [www.stadskanaalrail.nl](http://www.stadskanaalrail.nl)

**29 september 2007:** Meccano dag in het spoorwegmuseum te Utrecht. [www.spoorwegmuseum.nl](http://www.spoorwegmuseum.nl)

**13 en/of 14 oktober:** In voorbereiding: Open dag(en) in de oude wagenwerkplaats te Blerick. Aankondiging nog onder voorbehoud.

**21 oktober 2007:** najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

**26 t/m 28 oktober 2007:** Eurospoor 2007, Jaarbeurs Utrecht. [www.eurospoor.nl](http://www.eurospoor.nl)

**10 november 2007:** 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

**15 december 2007:** 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

**19 en 20 januari 2008:** Nederlandse Modelspoordagen; Evenementenhal Rijswijk.

**7, 8 en 9 maart 2008:** "Rail 2008" te Houten

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

**14 en 15 augustus 2007:** 36 jaar stoom op de Selfkantbahn. [www.selfkantbahn.de](http://www.selfkantbahn.de)

**19 augustus 2007:** Open dag op het Siemens Prüfcenter Wegberg-Wildenrath.

<http://www.transportation.siemens.com/ts/de/pub/home.htm>

**2 september 2007:** viering 100 jaar elektrische tram in Potsdam. [www.dvn-berlin.de](http://www.dvn-berlin.de)

**8 en 9 september 2007:** Open Deurdagen in de voormalige wagonwerkplaats van Saint Ghislain (Henegouwen). Het museum ligt op wandelafstand (10 min) van het NMBS-station van St.-Ghislain. <http://www.pfttsp.be/>

**22 en 23 september 2007:** Stoomfestival bij de Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (Treignes, B).

<http://cfv3v.in-site-out.com/>

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

[www.busworld.org](http://www.busworld.org)

### Evenementen 125 jaar Gotthardbahn:

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

**24 juli 2007:** Stoomfestival Jura Vapeur te Delémont.

**6 september 2007:** Officiële viering 125 jaar Gotthardbahn.

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

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

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

1699 anderen gingen u reeds voor !

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

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