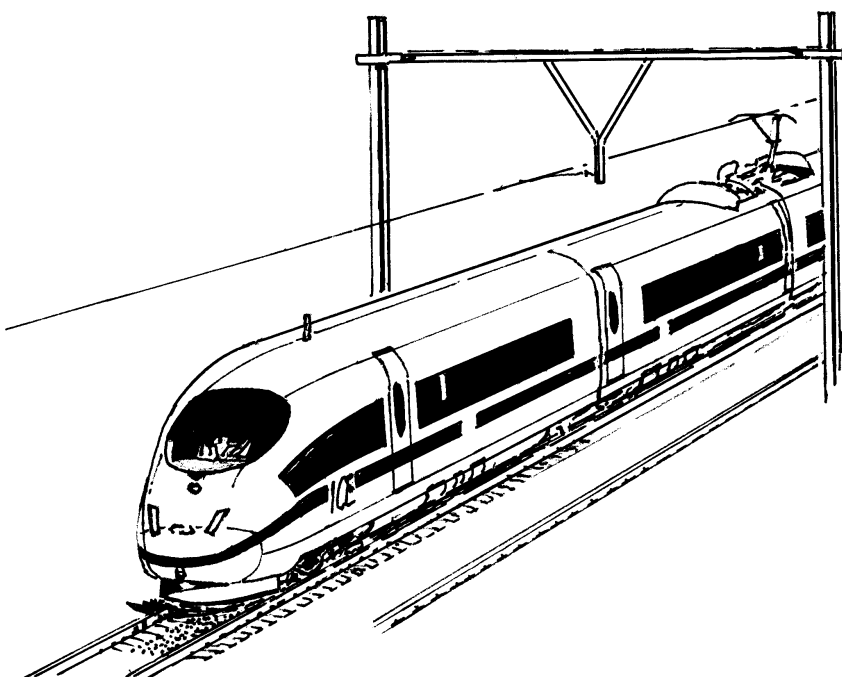
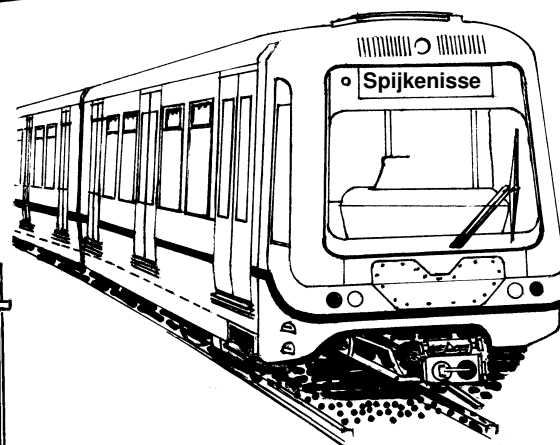
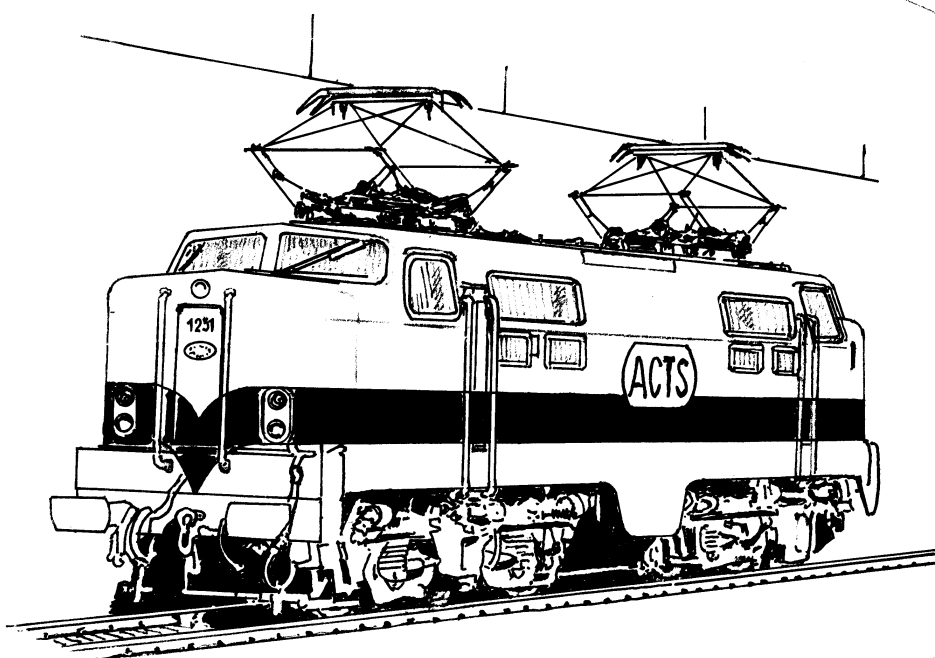
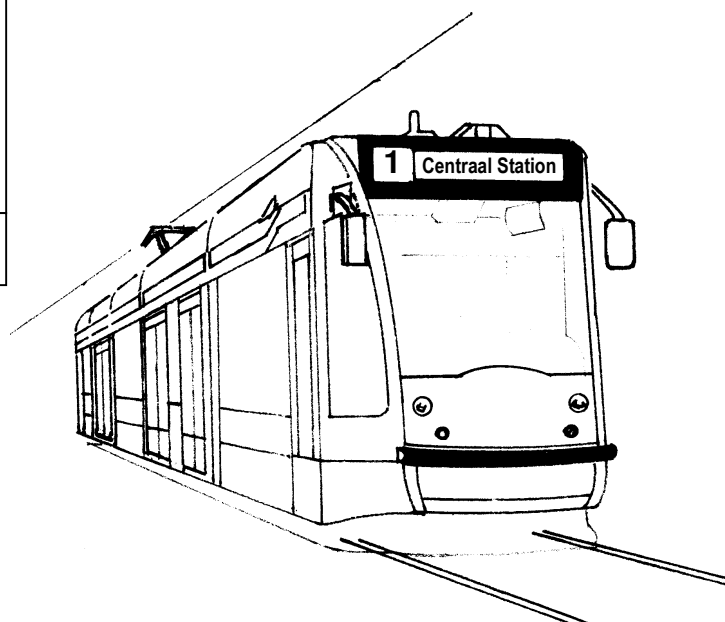


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 593 – april 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 4 (593)
april 2008

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Maurits Vink
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Gerard de Gier,
Frans van Loevezijn, Theo Neute-
lings, Eric Salleveld, Bas Schenk,
Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

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

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2008. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schrift-
elijke toestemming van de redactie.

Plannen nieuwe oeververbindingen noord- en zuidoever te Rotterdam

In maart werden in het AD/Rotterdams Dagblad plannen gepresenteerd betreffen-
de twee nieuwe oeververbindingen. De eerste was een plan dat reeds enige jaren
geleden gepresenteerd was in verband met bouw van de nieuwe woonwijk Park-
stad in de deelgemeente Rotterdam-Feijenoord. Nu komen daar de plannen bij
voor een nieuw te bouwen Stadion Feyenoord (de nieuwe Kuip) met ongeveer
70.000 zitplaatsen dat in 2016 gereed zou moeten zijn. In de nieuwe woonwijk
komen 8000 woningen voor 15.000 mensen, de Maastoren op de Kop van Zuid
(165 meter hoog) wordt volgend jaar in gebruik genomen, op Katendrecht zijn di-
verse ontwikkelingen gaande en bovendien verwacht men dat het cruiseschip Rot-
terdam 600.000 bezoekers per jaar zal gaan trekken. De verwachting is dat de
Laan op Zuid, de belangrijke toegangsweg aan de zuidkant van Rotterdam dan
volloopt en een verkeersriool wordt. Men verwacht hierdoor zoveel extra drukte
dat aanvullende voorzieningen nodig zijn voor verkeer en (openbaar) vervoer. Of
een nieuwe oeververbinding een brug of een tunnel moet worden is nog de vraag.
Door de nieuwe tunnel c.q. brug zou er een verbinding komen tussen Kralingse
Zoom, de nieuwe Kuip en Ahoy (metrostation Zuidplein). Ook de deelgemeente
Kralingen-Crooswijk op de noordelijke oever is enthousiast, maar geeft wel de
voorkeur aan een tunnel. Een tunnel voor een metrolijn zou mooi passen in de
plannen die er bestaan in dit gebied, onder meer een metamorfose van de cam-
pus van de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR), nieuwbouw in de wijk De Esch
en het omtoveren van metrostation Kralingse Zoom in een openbaar-
vervoersknooppunt van formaat. Er zou dan zelfs een nieuw station bij de Abra-
ham van Rijckevorselweg kunnen komen en als het een geboorde tunnel wordt
dan hoeft er niets in de omgeving te worden afgebroken. Bij de Kralingse Zoom
komt dan een grote parkeergarage met een aparte toegangstrook van de A16.
Ook de RET ziet een nieuwe metroverbinding helemaal zitten.

De tweede nieuwe tunnel of stadsbrug zou moeten worden gebouwd tussen Rot-
terdam-West en het Waalhavengebied. Dit zijn plannen van Stadshavens, een
prestigieus project van de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam. De plannen
voorzien in de herontwikkeling van 1600 hectare bestaand havengebied. Het gaat
om de Eem- en Waalhaven, Rijn- en Maashaven, Heysehaven, Merwehaven en
Vierhavens, een gebied ter grootte van de gemeente Gouda. De brug of metrolijn
zou globaal gesitueerd moeten worden tussen het Marconiplein en het RDM-
terrein op de Heijplaat. De verbinding is nodig om het gebied rond de Heijplaat,
Waalhaven en Eemhaven in de toekomst beter te kunnen ontsluiten. Wanneer de
nieuwe verbinding er moet zijn is onduidelijk, maar waarschijnlijk ligt dat moment
pas na 2025.

Kraken ov-chip secondenwerk

Het is mogelijk om met een alledaagse laptop binnen een paar seconden de ge-
gevens van de ov-chipkaart te kraken. Door die gegevens te kopiëren is groot-
schalig misbruik mogelijk geworden. Dat zegt dr. Wouter Teepe, postdoc Digitale
Veiligheid aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. "In die ov-kaarten zitten chips
uit 1994. Dat is voor deskundigen zoets als de computerprehistorie. Terwijl mo-
derne chips echt niet heel kostbaar zijn en vooralsnog wel veilig", aldus Teepe.

Op 12 maart werd al bekend dat Teepe met een aantal studenten en medewer-
kers de toegangspassen van overheidsgebouwen had gekraakt.

Nu is de laatste beveiliging van die kaarten en van de ov-chipkaart gebroken. Het
ministerie van Verkeer en Waterstaat was daar volgens Teepe al enkele weken
van op de hoogte.

GroenLinks wil dat staatssecretaris Huizinga de kaart zo snel mogelijk uit de roula-
tie neemt en dat het de komende jaren mogelijk moet blijven om te reizen met de
strippenkaart en het treinkaartje. PvdA-Kamerlid Lia Roefs begint een hard hoofd
te krijgen in deze kaart. VVD'er Paul de Krom stelt dat er echt een probleem is als
blijkt dat de huidige chipkaart "niet met plak- en knipwerk in de lucht is te houden."

'Openbaar vervoer Amsterdam staat op instorten'

In Amsterdam dreigt een "catastrofale ineenstorting" van het openbaar vervoer.
De status van het onderhoud aan metro en tram door gemeentevervoerbedrijf
GVB is volstrekt onduidelijk.

Dat meldde Het Parool op 12 april jl., naar aanleiding van een conceptrapport dat
in handen is van de krant. Het rapport is geschreven in opdracht van de Stadsre-
gio Amsterdam. Volgens een woordvoerder van de gemeente Amsterdam gaat het
om een conceptrapport, waarvan "de puntjes nog op de i moeten worden gezet".
Gemeente en stadsregio zouden nog naar het rapport moeten kijken.

AMSTERDAM

GVB-jaarverslag

Vorige maand verscheen het GVB-jaarverslag.

Financieel gaat het goed met het bedrijf. Doordat de inkomsten licht stijgen was er een positief resultaat van 6,9 miljoen Euro. Ook voor wat betreft het aantal passagiers heeft het bedrijf geen klagen, er werden 3% meer reizigers vervoerd (250 miljoen reizigers). De verbeterde economie, het stijgende aantal studenten en toeristen zorgen voor meer reizigers. De reizigers gedragen zich ook beter in het openbaar vervoer waardoor het aantal geregistreerde incidenten met 26% afnam. Een van de belangrijkste speerpunten van het bedrijf is om meer op tijd te rijden. Vooral het op tijd vertrekken van de beginpunten van tram, bus en metro is een zaak die het bedrijf nauwgezet in de gaten houdt. Zeker nadat men van de opdrachtgever, de Stadsregio Amsterdam, hiervoor een fikse boete heeft ontvangen.

De capaciteit is een grote zorg bij het toenemende aantal reizigers. Bij tram en bus zit er nog wat rek in maar bij de metro is de top van de capaciteit bereikt, zeker ook omdat er nu al vaak problemen zijn door uitval op technisch gebied. Dit is tevens een van de grootste problemen van GVB-directeur GertJan Kroon. Hij legt een groot deel van de schuld bij de gemeente Amsterdam die treuzelt met de vervanging van de oudste metrostellen (1-44) door nieuw materieel. Zoals het er nu naar uitziet zal de komst van nieuw metromaterieel, dat gelijktijdig wordt besteld met het nieuwe materieel van de Noord/Zuidlijn pas in de loop van 2011 worden geleverd (indien de bestelling nog dit jaar plaatsvindt).

De GVB-baas heeft daarin grotendeels gelijk. Nadat er eigenlijk al jaren geleden een Programma van Eisen was opgesteld door GVB en gemeente samen begon de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) opnieuw met het opstellen van een Programma van Eisen. Om de tussenliggende periode te overbruggen wordt nu gesproken over een opknopbeurt van de metrostellen 1-44 en aankoop van een tiental tweedehands metrostellen uit München.

Stationsplein

In de loop van de komende twee maanden wordt op het Stationsplein de volgende fase voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn in gebruik genomen. Hierbij zal vooral worden gewerkt aan de oostzijde van het plein en langs de Middentoegangsbrug. Dit heeft vooral gevolgen voor het busverkeer terwijl ook de tramlijnen komende vanaf de oostzijde van het Stationsplein met een boog om de werkzaamheden over de Middentoegangsbrug worden geleid. Op maandag 17 maart jl. ging de 1^e fase van deze werkzaamheden in.

De spoorwerkzaamheden op de Middentoegangsbrug westzijde zijn inmiddels voltooid. Men is nu begonnen met de voorbereidingen voor de aanleg van het tijdelijke spoor vanaf de oostzijde van het plein naar de Middentoegangsbrug waarbij om het werkterrein van de Noord/Zuidlijn heen moet worden gereden. Hiervoor moet de wisselstraat bij de oostelijke stationsingang worden aangepast. Tevens loopt het spoor vlak langs de westelijke sporen om dat terug te keren naar de oostzijde van de Middentoegangsbrug. Inmiddels zijn ook de eerste bovenleidingsmasten geplaatst.

Infrastructuur

Op dinsdag 25 maart jl. werd gestart met de herprofilering van de **De Clercqstraat** tussen de Bilderdijkstraat en de Wiegbrug. Hierbij worden aan beide zijden fietspaden aan-

gelegd en wordt het autoverkeer helaas samengevoegd met het tramverkeer. Tijdens de werkzaamheden die tot medio juni 2009 duren kan het tramverkeer blijven rijden.

Door de aanleg van de **Noord/Zuidlijn** treden regelmatig verzakkingen op aan de baan van lijn 50 en 51 waardoor het spoor richting Station Zuid dan niet bruikbaar is en enkel-spoor moet worden gereden tussen Overamstel en Station Zuid waardoor de lijnen 50 en 51 fikse vertragingen oplopen. Het is niet uitgesloten dat dit ook in de komende maanden nog regelmatig voor zal komen.

Donderdag 27 maart 2007 begon het werk aan het bovengrondse deel van de **oostlijn**. In de periode van 27 maart t/m 27 juni wordt en in twee fases gewerkt aan het opknappen van de perrons van de metrostations Gein, Venserpolder en Verrijn Stuartweg. Hierbij wordt een fikse aantal maatregelen genomen waarbij het metroverkeer wordt beperkt.

In de periode van 27 maart t/m 18 mei worden de perronhelften van Venserpolder en Verrijn Stuartweg richting CS aangepakt en van metrostation Gein spoor 2. In de periode van 19 mei t/m 27 juni worden station Venserpolder en Verrijn Stuartweg het perron richting Gaasperplas aangepakt en van metrostation Gein het perron aan spoor 1.

In deze beide periodes gelden voor het metroverkeer de volgende aanpassingen:

Lijn 50: ingekort tot het traject Isolatorweg – Bullewijk vv (trajectdeel Bullewijk – Gein vervalt)

Lijn 51: normale exploitatie

Lijn 53: rijdt normaal maar stopt in de 1^e fase niet op de stations Verrijn Stuartweg en Venserpolder richting CS en in de 2^e fase op beide stations niet richting Gaasperplas.

Lijn 54: normale exploitatie.

Nog meer aanpassingen in de dienstuitvoering zijn er van 1 t/m 12 mei. In deze periode wordt **lijn 5** verlegd van station Zuid naar het nieuwe traject over de Strawinskyalaan - Parnassusweg - Buitenveldertselaan.

Lijn 5 rijdt van 1 t/m 12 mei niet op het trajectgedeelte Station Zuid – Amstelveen Binnenhof. In deze periode eindigt lijn 5 op de nieuwe halte Station Zuid op de Strawinskyalaan, waar een overloopspoor beschikbaar is. Vanaf 13 mei rijdt lijn 5 de nieuwe route.

Lijn 51 rijdt van 1 t/m 3 mei in twee delen, t.w. Centraal Station – Station Zuid en Buitenveldertselaan (Van Boshuizenstraat) – Amstelveen Westwijk. Lijn 51 rijdt vanaf 4 mei weer de gehele route.

Tussen Station Zuid (Strawinskyalaan) en Buitenveldertselaan/Van Boshuizenstraat rijdt een pendel-buslijn.

Je vraagt je wel af of het nu echt nodig is om lijn 5 gedurende 12 dagen af te kappen. Daar lijn 51 vanaf 3 mei weer de normale route kan rijden betekent dit ook dat de nieuwe sporen (ook de wissels met lijn 5) reeds op 4 mei weer bruikbaar zijn en aan de andere zijde rijdt lijn 5 al vanaf 1 mei over de nieuwe sporen. Het kan dus alleen op het tussenliggende deel problemen opleveren maar dat kan in een eerde fase al worden afgebouwd.

Opdrachtgever is nu DIVV dat als onderdeel van de gemeente blijkaar niet kijkt naar de belangen van de OV-reizigers.

Tekort aan metromaterieel

Het gekrakeel over het tekort aan metromaterieel werd afgelopen maand nog eens voortgezet in de gemeenteraad. Diverse raadsleden klaagden bij verkeerswethouder Herrema over het tekort aan metromaterieel waardoor het in de spits veel weg heeft van veevervoer. De wethouder wees echter de zaak weer door naar de Stadsregio die verantwoordelijk is voor een goede dienstuitvoering en er dus op moet toezien dat GVB voldoende capaciteit aanbiedt. GVB kaatst echter de bal weer terug naar de gemeente Amster-

dam die al lang geleden zou besluiten om nieuw metromaterieel aan te schaffen maar uiteindelijk het Programma van Eisen nogmaals opnieuw ging opstarten naar aanleiding van het verzoek van de gemeenteraad om uit te zoeken wat het beste zou zijn: laag of hoog materieel, en zo zijn we weer terug bij af. Wel was er nog sprake van een eerdere bestelling voor materieel voor de Oostlijn (53 en 54) maar daar is in een later stadium door DIVV toch van afgezien zodat het nieuwe materieel nu gelijk met dat van de nieuwe Noord-Zuidlijn wordt geleverd.

Wel was GVB op de hoogte van de perikelen over de aanschaf van nieuw materieel en had men in een eerder stadium al plannen om de oude stellen (1 - 44) nog een opknappbeurt te geven of 2^o hands materieel aan te kopen. Uiteindelijk wordt nu een aantal stellen uit München overgenomen.

Het is weer een fraai staaltje van “het kastje naar de muur sturen” tactiek waarbij gemeenteraad, DIVV, Stadsregio en GVB elkaar de Zwarte Piet toe spelen. Zoals gebruikelijk zijn de gebruikers van het openbaar vervoer weer de dupe van deze ambtelijke hooghartigheid.

Flinke ontsporing bij de metro

Het centrum van Amsterdam moest het op 7 april jl. na 17.00 uur tot 9 april in de ochtend zonder metrovervoer stellen. In de namiddag ontspoorde een metro bij het Centraal Station. Niemand raakte daarbij gewond. Metro 53 raakte omstreeks 17.00 uur bij het wegvrijden door nog onbekende oorzaak van de rails, maar bleef wel overeind. De passagiers moesten nog ongeveer een uur in het voertuig blijven omdat eerst de stroom moest worden uitgeschakeld.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat doet onderzoek naar de oorzaak en de afhandeling van het incident.

Door het ongeval reden de hele avond geen metro's tussen het Centraal Station en station Weesperplein. GVB zette extra trams in.

City Cargo

De vrachtt tram van City Cargo maakt kans op de EEP Award 2008. De onderneming ontving donderdag 3 april van minister Cramer van Milieu de prijs die toegang geeft tot de Europese competitie van deze onderscheiding voor vernieuwing op het gebied van milieutechnologie. City Cargo lieten weten dat minister Cramer het bedrijf een “icoon van innovatie” noemde. De EEP Award wordt jaarlijks uitgereikt.

Inmiddels ligt bij het stadsdeel Osdorp ter inzage de “inspraak Lutkemeer deel 1 over vrijstelling City Cargo en beeldkwaliteiten”. City Cargo heeft nog altijd het plan eind 2008/begin 2009 te starten met de exploitatie van de vrachtt tram vanuit Osdorp (Lutkemeer-terrein) naar het centrum. Een tweede overslag staat gepland in Diemen, even voorbij de Sniep. De gemeente Diemen wil daarbij aansluiten met het verlengen van lijn 9 naar het nieuwbouwgebied De Sniep waar op de plaats van de voormalige woonboulevard woningen worden gebouwd.

Materieel

Blokkendozen

Nadat in de HWR nog alle bruikbare onderdelen van de 814 waren verwijderd werden op 31 maart de drie delen (814A, 814C en 802B) op drie trailers afgevoerd voor sloop.

De 796 heeft zijn actieve leven beëindigd. Op 6 maart raakte de wagen op lijn 3 defect op het Hugo de Grootplein waarbij een cardanas brak. De wagen bleef hiermee doorrijden hetgeen onherstelbare schade veroorzaakte. Na een

bezoek aan de HWR, waarbij de defecte cardanas werd uitgebouwd, werd de wagen opgeslagen in de Havenstraat. Hier kwamen inmiddels de 806 en 811 terzijde te staan, terwijl de 802 en 807 nu alleen nog voor instructiedoeleinden gebruikt mogen worden.

Als laatste werd de 786 alsnog voorzien van het nieuwe GVB-logo.

Lagevloerwagens

De 830 werd in de HWR hersteld van zijn aanrijdingschade (met een bestelbusje) en kwam op 17 maart 2007 weer in dienst als 16-11.

De 839 verloor zijn airco-installatie. Op de wagen was deze te herkennen aan de grote ventilator op het dak vlak achter de filmkast.

Combino's

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2104, 2117, 2119, 2120, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130.

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor een tweede aanpassing: 2044, 2091, 2138.

Bij Siemens in Düsseldorf staan thans voor schadeherstel: 2083, 2203.

Nog niet gerenoveerd zijn de 2096, 2118.

Na een 2^o renovatie is het noodzakelijk ook nog een derde modificatie uit te voeren. Deze zal plaatsvinden in de HWR te Diemen. Hiervoor komen de volgende wagens in aanmerking: 2001, 2002, 2004-2010, 2012-2014, 2016-2018, 2020, 2022, 2023, 2032, 2037, 2038, 2047, 2051, 2057, 2073, 2108, 2132, 2133, 2202 en 2204.

Als eerste wagen ging de 2132 op 10 maart jl. onder het mes. Omdat deze derde modificatie gemiddeld slechts één week in beslag neemt, zult u het verloop verder niet terugvinden in onze statistieken.

Op 28 maart jl. keerden de tweerichting Combino's weer terug op lijn 5, zodat aan hun inzet op lijn 16 en 24 een einde is gekomen.

Remiseverdeling

Havenstraat : 780-782, 798-804, 807-810, 813, 815; 817-841; 901-920; 2001-2063; 2201-2204. terzijde: 796,806,811.

Lekstraat : 783-795, 797, 805, 812, 816; 2064-2130, 2141-2151.

Zeeburg : 2131/2140.

Metro/Sneltram

Aan de lijnwerkplaats van de metro staan de metrostellen 3, 10 en 35, de CAF-stellen 82, 87, 96 en de BN-stellen 52 en 63 buiten dienst. Opvallend is dat de stellen 3, 10, 82, 87 en 105 al lange tijd aan de kant staan (de 10 zelfs al enkele maanden).

De 94 staat in de HWR voor draaistelrevisie en de 95 voor zijn nieuwe uiterlijk in het wit en blauw.

CAF-stel 105 kon na zijn draaistelrevisie de HWR verlaten. CAF-stel 72 werd in de kleuren wit en blauw geschilderd/ beplakt en kwam op 11 maart jl. weer in dienst.

ROTTERDAM

OV-klantbarometer

De RET heeft in 2007 van de grootste steden het beste gepresteerd bij het jaarlijkse onderzoek van de OV-klantbarometer. De RET liet weten trots te zijn op de resultaten. Er moet echter wel bij gezegd worden dat de RET slechts 0,1 punt steeg en alleen omhoog ging bij de bus. De

bus steeg van 7,1 naar 7,2 en tram, metro en RandstadRail bleven gelijk met respectievelijk 6,9, 6,9 en 7,2. De eerste plaats was vooral te danken aan de achteruitgang bij het GVB en HTM. Het GVU in Utrecht scoorde iets beter maar daar werd alleen naar de bus gekeken.

RET mogelijk onder de vlag van Stadsregio

De RET wordt mogelijk overgedragen aan de stadsregio. Op verzoek van burgemeester en wethouders heeft een advocatenbureau opdracht gekregen dat te onderzoeken. Het zou gaan om de opties om de RET geheel of gedeeltelijk over te doen aan de Stadsregio. Sinds het aannemen van een motie van PvdA-Kamerlid Roefs vorig jaar, mogen grote steden zelf beslissen of ze het vervoer openbaar onderhands aanbesteden aan een vervoerbedrijf. Het Rotterdamse college besloot het busvervoer vanaf 2012 te gunnen aan de RET, mits het bedrijf 'marktconform' gaat werken. De vervoersbedrijven Arriva, Veolia en Connexion zijn het hier niet mee eens en vechten het stopzetten van de openbare (Europese) aanbesteding door de Stadsregio aan bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Binnenkort volgt hierover een uitspraak.

OV-verbod 'tramtuig'

Het aangekondigde ov-verbod voor 'tramtuig' en lastpakken in Rotterdam gaat half mei in. Wie zich na 14 mei nog misdraagt, is dan niet meer welkom in de tram. Het verbod wordt als eerste ingezet op tramlijn 2 op Zuid. Op dit moment wordt gewerkt aan het eerste gemeentelijke ov-verbod. Op basis van de Wet Personenvervoer, waarin het stads- en regiovervoer is geregeld, worden nu de procedures en het protocol opgesteld. Op welke wijze de reizigers worden geweigerd, kan de gemeente nog niet zeggen. Wie wordt gepakt, verschijnt zo snel mogelijk bij de rechter. De schade wordt verhaald en ook krijgen vandalen en hun ouders huisbezoek van deelgemeente, stadsmarinier en politie. Alle scholieren die mogelijk met lijn 2 reizen krijgen van de RET een brief over hoe zich te gedragen in de tram. (AD)

Fast Ferry

Vanaf 1 mei 2008 vaart de Fast Ferry van de RET tussen Hoek van Holland en de Maasvlakte. Deze snelle verbinding is bedoeld voor fietsers en voetgangers, die ter hoogte van Hoek van Holland, de Nieuwe Waterweg willen oversteken. Ook de Maeslantkering is in de route opgenomen. Tijdens de zomermaanden stopt de Fast Ferry ook op de landtong Rozenburg. De eerste afvaart is om 6.20 uur en de laatste om 20.00 uur. In de weekeinden geldt een aangepaste toeristische dienstregeling. Een enkeltje kost € 3,- (reductie € 2,-) en een dagretour € 5,- (reductie € 3,50). Voor de frequente reiziger is er een 20-vaartenkaart voor € 40,-. Kinderen tot 3 jaar mogen gratis mee, dit geldt ook voor fietsen. Het reductietarief geldt voor 4 t/m 11 jarigen, 65+ers en studenten met een geldige OV-jaarkaart. De strippenkaart en de ov-chipkaart zijn niet te gebruiken.

Infrastructuur en exploitatie

Op zondag 13 april werd in Rotterdam de jaarlijkse Marathon gehouden. Op zaterdag 12 april werd hiervoor vanaf ca. 14.00 uur tot einde dienst de Coolsingel tussen het Hofplein en de Aert v Nesstraat voor tramverkeer gesloten. De lijnen 21 en 23 reden vanaf Beurs via de Van Oldenbarneveltstraat en Mauritsweg v.v. Vanaf het Kruisplein reed men zowel in de richting Woudhoek als De Esch via het C.S., Delftplein, Poortstraat, rechtsaf Weena en linksaf Kruis-

plein. Omleidingen op zondag 13 april: lijn 2 vanaf 10.00 tot ca. 11.00 uur, Charlois-Beukendaal v.v., vanaf 11.00 tot ca. 13.45 uur, Maashaven-Beukendaal, vanaf 13.45 tot ca. 15.00 uur, Maashaven-Groene Tuin en vanaf 15.00 uur tot einde dienst, de normale route. Lijn 7 reed niet vanaf aanvang dienst tot ca. 17.00 uur en reed vanaf 17.00 uur tot einde dienst de normale route. Lijn 8 de gehele dag Kleiweg-Spangen, maar reed niet via het traject v. Oldebarneveltstraat, Coolsingel, Schiedamsedijk en Vasteland, maar via Mauritsweg, Eendrachtsplein/weg, rechtsaf Westzeedijk v.v. Lijn 20 werd de gehele dag opgeheven. Lijn 21 vanaf aanvang dienst tot ca. 17.00 uur route Woudhoek-C.S. v.v. en De Esch-Oostplein v.v. Vanaf ca. 17.00 uur tot einde dienst route De Esch-Woudhoek via Schiedamsedijk, Vasteland, Eendrachtsweg/plein en Mauritsweg v.v. Lijn 23 reed in twee gedeeltes. Het noordelijk deel CS-Holy v.v. vanaf aanvang dienst tot ca. 15.15 uur. Het zuidelijk deel vanaf aanvang dienst tot ca. 10.30 uur Beverwaard-Maashaven, vanaf 10.30 tot ca. 14.00 uur Beverwaard-Groene Tuin en vanaf 14.00 tot ca. 15.15 uur Beverwaard-Maashaven. Vanaf 15.15 uur tot einde dienst Beverwaard-Holy via Vasteland, Eendrachtsweg/plein en Mauritsweg v.v. Lijn 25 in twee gedeeltes. Noordelijk deel vanaf aanvang dienst tot ca. 15.00 uur van Schiebroek naar het Willemsplein v.v. Zuidelijk deel vanaf aanvang dienst tot ca. 10.15 uur Carnisselande-Maashaven, vanaf 10.15 tot ca. 14.30 uur werd op het zuidelijk deel niet gereden, vanaf 14.30 tot ca. 15.45 uur Carnisselande-Maashaven en vanaf 15.45 uur tot einde dienst Carnisselande-Schiebroek via Vasteland, Eendrachtsweg/plein en Mauritsweg v.v. Op 12 en 13 april rukten een aantal wagens van de lijnen 4, 8 en 21 in/uit van het buitenterrein van de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg.

Vanaf 16 juni t/m 6 juli gaat men de sporen strekken en een toegankelijke halte Noorderbrug maken op de Linker Rottekade/Jonker Fransstraat. Van 23 juni t/m 6 juli gaat men in de Jonker Fransstraat de sporen op breedte leggen voor de Citadis-rijtuigen, tevens wordt de zogenaamde "Bult" ter hoogte van de kruising met de v. Alkemadestraat verwijderd. Lijn 8 krijgt een omleiding via de Crooswijksestraat, Pijperstraat, Boezemstraat/weg en Goudsesingel v.v. Ook buslijn 38 wordt dan omgeleid.

Stichting RoMeO

Na het succes van vorig jaar heeft de RET de Stichting RoMeO opnieuw opdracht gegeven om in de komende vakantieperiodes in 2008, weer tramlijn 11 met historisch materieel te exploiteren. De dienst zal net als in 2007 worden gereden met twee losse vierassers. De route is net als vorig jaar vanaf het Proveniersplein (Centraal Station Nz) via de Stationssingel-Walensburgerweg-Bentinckplein-Bentincklaan naar de keerlus in de v. Aerssenlaan bij Diergaarde Blijdorp v.v. Op de keerlus van de Provenierssingel bij de Schiekade rijdt men dan weer naar het CS. Er wordt gereden gedurende de volgende perioden: Meivakantie van 26 april t/m 5 mei, Pinksterweekeinde 10, 11 en 12 mei, Zomervakantie van 28 juni t/m 31 augustus en de Herfstvakantie van 11 t/m 26 oktober. De eerste tram vanaf het Proveniersplein vertrekt om 10.00 uur en de vertrektijd van de laatste tram vanaf Diergaarde Blijdorp is om 18.00 uur. Van 10.00 – 11.00 en van 17.00 – 18.00 uur wordt elke 10 minuten gereden, op de tussenliggende uren wordt elke 15 minuten gereden. Er worden uitsluitend retourbiljetten van € 1,50 verkocht. Alle andere plaatsbewijzen zijn **niet** geldig.

Ook de Toeristische Tramlijn 10 gaat weer rijden en wel vanaf dinsdag 22 juli t/m zondag 7 september op dinsdagen, woensdagen, donderdagen, zaterdag en zondagen. Bovendien wordt gereden op zaterdag 13 en zondag 14 september. Wegens grote evenementen in de stad wordt er niet

gereden op zaterdag 26 juli (Zomercarnaval), zaterdag 9 augustus (Dance Parade) en zondag 17 augustus (Bavaria City Racing). Op zondag 14 september wordt de route van lijn 10 aangepast in het centrum vanwege de Rotterdam Road Races. Evenals in 2007 wordt er met 1 tramstel gereden, bestaande uit een motorrijtuig met aanhangrijtuig. De route is gelijk aan die van het vorige jaar, alleen wordt er op de Mathenesserlaan rechtdoor gereden en niet via de lus Heemraadsplein. Lijn 4 rijdt momenteel via het Heemraadsplein en de Mathenesserlaan v.v. in verband met de bouw van de nieuwe Lage Erfbrug, waardoor het vaste wissel op het Heemraadsplein voor de Nieuwe Binnenweg telkens zou moeten worden omgelegd en teruggelegd. Passagiers die het Trammuseum op de Nieuwe Binnenweg (alleen op zaterdag geopend) willen bezoeken moeten dan uitstappen op de Mathenesserlaan. De vertrektijden van het Willemsplein zijn om 11.30, 13.30 en 15.30 uur. Tijdens de Wereldhavendagen op zaterdag 6 en zondag 7 september zal een tweede tramstel worden ingezet. De vertrektijden zijn dan om 10.30, 11.30, 12.30, 13.30, 14.30 en 15.30 uur. De tarieven zijn gelijk aan de tarieven van voorgaande jaren, voltarief € 5,- en reductietarief € 3,50. Lijn 10 rijdt dit jaar op 34 dagen en lijn 11 op 94 dagen.

Mr. 86 en instructiemr. 2101 keerden weer terug naar remise Hillegersberg. In de C.W. nu nog de 491, 504 (in de verfspuiterij), 606, 1614 (wordt geel) en de 2603. De verkoop van mr. 130 aan de Stichting RoMeO ging niet door.

Materieel

Metro/sneltram: Metrorijtuig 5301 dat sinds december in de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg verbleef voor een mid-life proefrevisie, keerde op 31 maart terug naar de lijnwerkplaats Waalhaven. Op dezelfde dag werd de 5333 bij de NS-aansluiting van emplacement Waalhaven opgehaald door Railion en overgebracht naar de CW Kleiweg voor revisie. De 5255 kreeg een technische revisie in de Waalhaven. (RM)

Tram: Door schades en storingen stonden er kortgeleden weer veel trams buiten dienst. In de CW de 749 voor diverse schades en nieuwe kleuren en ook de 2046 bevond zich toch in de werkplaats. In de remise stonden o.a. de 2002, 2009 en 2017 buiten dienst met schades. De RET heeft daarom besloten om toch weer een aantal 800-en in dienst te stellen. Vanaf de Kleiweg gingen de 802, 812 en 815 naar remise Kralingen om weer in orde te worden gemaakt. Ook de 818, 820 en 822 die soms nog op straat kwamen voor instructie, zouden weer dienstvaardig worden gemaakt. Mr. 802 werd op 9 april gesignaleerd op lijn 2, maar was nog lang niet in orde. Zo stonden alle lijnnummer films op verschillende lijncijfers, behalve op lijn 2 waardoor de bestuurder telkens moest omroepen dat het lijn 2 betrof.

Naar verluidt zouden binnenkort 6 gelede E2 wagens uit Wenen in de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg worden aangepast aan de eisen van Connexion voor de lijn Utrecht-Nieuwegein.

Nieuws per datum

16/03: Vanaf 13.40 uur werd lijn 8 enige uren ingekort tot het Marconiplein in verband met een grote uitlaande brand in de Huygensstraat.

17/03: 8.00-9.10 uur, stroomstoring in de omgeving Kleiweg/Straatweg en Schiebroek voor de lijnen 4, 8, 20 en 25. De lijnen 4 en 8 reden terug naar het centrum via de Zaagmolenstraat en de lijnen 20 en 25 reden vanaf het CS en het Weena terug naar de Coolsingel.

18/03: 15.15-16.25 uur, Stroomstoring Schiedam Centrum, lijnen 21 en 23 stroomloos tussen de Burg. v Haarenlaan en

de Rotterdamsedijk. Vanuit Woudhoek en Holy werd gedrievoek bij de Prinses Beatrixlaan. Aan de Rotterdamse kant niet verder dan het Marconiplein. In het stroomloze gedeelte stonden 7 trams. In een poging een stilstaande tram op de 's-Gravenlandseweg te passeren, kwam autobus 612 van lijn 54 met de onderzijde vast te zitten op de middenberm. Nadat om 16.25 uur de stroom weer terug was en de bus verwijderd was, kon de tram om 16.50 uur weer rijden.

25/03: Door sneeuwval vrijwel alle trams en bussen 15 tot 30 minuten te laat. Ook waren er enkele lichte aanrijdingen. Van 12.30 tot 14.45 uur reed een bestelauto zich vast op de Mauritsweg ter hoogte van de voormalige Pauluskerk. De auto die via de vrije trambaan wilde rijden moest er uit worden getakeld. De lijnen 4, 7, 8, 20 en 25 moesten worden omgeleid. Om 14.20 verspeelde mr. 721 de pantograaf op het Weena richting CS. Hierdoor moest ook worden omgeleid in de andere richting.

26/03: Mr. 2029 van lijn 25 verspeelde de beugel op de halte Paasweide. Lijn 25 reed een omleiding vanaf het Breeplein via de route lijn 20 naar het eindpunt Reijerdijk. Er werden twee pendelbussen ingezet, 750 en 816, tussen het Vrijenburgsebos en het Breeplein. Vanaf de Waterkant pendelden de motorrijtuigen 2025 en 2048.

27/03: 10.50-12.30 uur, 8-726 richting Spangen verspeelde de pantograaf op het Kruisplein. Vanaf 11.15 uur werden de lijnen 21 en 23 omgeleid via de Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, Nieuwe Binnenweg en Mathenesserlaan.

27/03: 21-2014 richting Woudhoek derailleurde op het wissel Coolsingel. terwijl de 2014 in de omleiding reed in verband met het probleem met de 726. Hierdoor werd ook de omleidingsroute via de Van Oldenbarneveltstraat richting CS versperd. Vervolgens werd de Vastelandboog de volgende omleidingsroute. De lijnen 20 en 25 keerden op het Droogleeuwer Fortuynplein.

28/03: 6.50-9.30 uur, 21-2002 derailleurde uitrukkend vanuit de remise Kralingen met het achterste truckstel richting De Esch. Het achterste gedeelte kwam op het trottoir van de TramPlus-halte te staan.

05/04: 13.30-14.05 uur, brandje in metrostation Voorschoterlaan. Geen metroverkeer mogelijk tussen de Kralingse Zoom en station Blaak. Van 14.05 tot 15.30 uur kon weer met veel vertraging worden gereden. Na die tijd was er weer normaal metroverkeer mogelijk.

09/04: 16.45-17.40 uur, 25-2054 defect op het Breeplein richting Carnisselande.

D E N H A A G

Transferium P+R Hoornwijck open

Op 9 april is de P+R-locatie Hoornwijck geopend. Het is het eerste Haagse transferium en ligt aan de Laan van Hoornwijck bij de afslag A4, knooppunt Ypenburg. Bezoekers en forenzen kunnen er de auto parkeren en met de Binnenstad Express, tramlijn 15, in een kwartiertje in de Haagse binnenstad zijn.

Als kennismakingsactie is de eerste maand het parkeren en reizen met de tram gratis (vanaf 9 april tot en met 9 mei). Tramlijn 15 rijdt elk kwartier naar de binnenstad, op zaterdagen is dat zelfs om de twaalf minuten. De Haagse verkeerswethouder Peter Smit roept automobilisten die de stad bezoeken op om het transferium en het verder reizen met de tram uit te proberen. Het gebruik van de P+R Hoornwijck is goedkoop, makkelijk en snel. Geen zoek naar een dure parkeerplaats en geen last van verkeersdrukte. Het parkeergeld, plus een retour naar de binnenstad voor vier personen kost elke avond (vanaf 17.00 uur) en in het weekeinde 7 euro, onafhankelijk van de lengte van het ver-

blijf in de stad. Bij een hele dag kan het voordeel zo oplopen tot ruim tien euro. Op werkdagen kost de combikaart voor het parkeren en de tramrit voor forenzen 10 euro of is er een aantrekkelijk abonnement mogelijk.

P+R Hoornwijk is een proefproject van de gemeente Den Haag in samenwerking met onder meer de HTM en de Stichting Marketing Haagse Binnenstad. Naast forenzen is het bedoeld voor bezoekers van Den Haag uit omliggende gemeenten zoals Rijswijk, Zoetermeer en Delft en bewoners uit de Haagse Vinex-wijken. In totaal zijn 420 parkeerplaatsen beschikbaar.

Meer informatie op de site www.binnenstadexpress.nl

Groot onderhoud

Op tramlijn 9 vonden in de periode 2 tot en met 16 maart 2008 in de avonduren werkzaamheden plaats tussen station Hollands Spoor en Vrederust. Lijn 9 reed na 19:00u met passagiers niet verder dan station Hollands Spoor. Nadat alle passagiers de tram hadden verlaten reed de tram naar de Laakkade om daar achteruit te driehoeken naar de halte Oudemansstraat. Bij de Laakkade en Oudemansstraat werden speciale borden opgehangen om andere trambestuurders te attenderen op achteruit rijdende trams en een mogelijke verkeerde wisselstand. Vanaf maandag 17 maart 2008 vinden er in de avonduren (na 19:30u) werkzaamheden plaats tussen CS en Scheveningen Noorderstrand. Lijn 9 rijdt vanuit Vrederust de normale route tot en met de halte Spui-Stadhuis. Via de Hofweg en het Lange Voorhout rijdt lijn 9 dan weer via het Centraal Station de normale route naar Vrederust. Rond het verschijnen van deze HOV-Railnieuws rijdt tramlijn 9 mogelijk weer de normale route.

HOVM-nieuws

Dit jaar zullen er geen historische tramritten worden gereden. Het museum aan de Frans Halsstraat wordt op dit moment verbouwd en aangepast aan huidige eisen. De verbouwing is te volgen via www.hovm.nl

Op deze site worden regelmatig foto's geplaatst van de verbouwing. Een flink deel van de museumcollectie staat tijdelijk in de oude werkplaats aan de Lijsterbesstraat.

OV knooppunt Leyweg

Het OV-knooppunt op de Leyweg zal op zondag 27 april 2008 in gebruik worden genomen. Vanaf deze datum zal ook tramlijn 6 worden verlengd naar de nieuwe keerlus. De afgelopen weken verscheen er op de halteperrons een imposante lange rij vanabri's. Dezeabri's wijkenuf van het gebruikelijke type. Deze halte is voor tramlijn 6 straks de in- en uitstaphalte. In de nieuwe keerlus is namelijk geen halte voorzien. Lijn 6 zal in de keerlus zijn vertrektijd afwachten. De keerlus op het Castricumplein zal dan verdwijnen, waarschijnlijk tot groot verdriet van de aanwezige snackbar welke zijn klandizie de afgelopen maanden flink zag stijgen. De ingebruikname van het OV-knooppunt zal ook gevolgen hebben voor een aantal buslijnen.

Tramlijn 1

Begin maart verschenen er diverse berichten in de krant over het opwaarderen van tramlijn 1 naar RandstadRailkwiteit. De colleges van B&W van Rijswijk en Den Haag hebben overleg gevoerd over het omleggen van tramlijn 1 van de Haagweg via de Broekslootkade naar de Binckhorst. Op het voormalige bedrijventerrein moet onder meer een woonwijk verrijzen, met aansluiting op openbaar vervoer. Hoewel er in Rijswijk nog geen standpunt over de plannen is

ingenomen, is het in elk geval de bedoeling de bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer te verbeteren en het autoverkeer te verminderen. B&W van Den Haag zijn voor de plannen. Er wordt niet meer gesproken over het oorspronkelijke plan. Dat plan voorzag in een doortrekking van tramlijn 11 naar de Binckhorst.

Nieuws uit de werkplaats

In de eerste week van april werd begonnen met nog zeven GTL-8 trams van een cabine airco te voorzien.

Het gaat hier om de 3001, 3002, 3013, 3014, 3023, 3039 en 3048. Het willekeurige karakter en het niet hanteren van een nummervolgorde heeft met de lijnidentiteit in relatie met de zomerdienst 2008 te maken. Op iedere tramlijn (behalve 10) moeten airco trams rijden. De 3001 werd als eerste tram in deze serie begin april (nog niet functioneel) afgeleverd.

In de eerste week van maart 2008 werd gestart met het inbouwen van mobilifoonsysteem tetracom in de trams. De 3052 was de eerste tram met het nieuwe systeem. Op het dashboard vermeldt een sticker of de tram het nieuwe systeem heeft. Voor het mobilifoonsysteem tetracom zijn op de GTL's nieuwe antenneplaten bevestigd.

In maart 2008 werd een aanvang gemaakt met de voorbereidende werkzaamheden voor de inbouw van de OV Chipcard kaartlezer in de GTL-trams. Eerst worden de trams voorzien van steunstangen voor de kaartlezers waarbij de tochtuitjes verdwijnen. Daarnaast worden er ter voorbereiding al aansluitpanelen voor in de trams aangemaakt. Al eerder werden er GPS antennes geplaatst.

Totaalreclametrans

Een aantal jaren geleden waren de aantallen trams met totaalreclame op één hand te tellen. Het aantrekken van de economie heeft blijkbaar ook invloed op het aantal totaalreclametrans. Op dit moment zijn er maar liefst zestien van dergelijke trams te zien in de Haagse regio: **3015** – Stedion Wonen, **3030** – VROM energielabel, **3031** – Museum Mesdag, **3038** – CBS Outdoor, **3040** – State of Art, **3047** – Den Haag schoon, **3066** – AD Haagsche Courant, **3079** – Plus Supermarkten, **3089** – RTV West, **3092** – Binnenstadsexpress, **3096** – Het Groene Abonnement, **3098** – Tjidsreismachine, **3101** – G-star, **3105** – CBS Outdoor, **3119** – Politie Haaglanden, **3125** – Speksavers

PCC 1006

Al eerder berichtten wij over de plannen om PCC 1006 rijvaardig te maken. De PCC staat al heel lang in Brugge in een loods op het fabrieksterrein van Bombardier. De 1006 krijgt mogelijk een toekomst als replica van een PCC, die ooit bij de NMVB reed. Binnenkort worden twee PCC draaistellen vanuit Gent overgebracht naar Bombardier. Als de daarvoor bestemde budgetten rond komen is het niet ondenkbeeldig dat de 1006 het 125 jarige lustrum van de Kusttram zal opluisteren.

City-Pier-City loop

Op zaterdag 15 maart 2008 werd de jaarlijkse City Pier City loop gehouden. Zoals gebruikelijk had dit gevolgen voor een aantal tramlijnen. Lijn 1 reed tijdens de doorkomst van de halve marathon door Scheveningen niet verder dan de keerdriehoek bij de Kanaalweg. Lijn 9 reed tussen 10:30u en 15:00u vanwege het afsluiten van de Kalvermarkt via de Schedeldoekshaven. Tijdens de doorkomst van de halve marathon door Scheveningen reed lijn 9 komende vanuit Vrederust niet verder dan de halte Bierkade. Vervolgens via

de Schedeldoekshaven, Merwedestraat en de route van lijn 17 richting station Hollands Spoor terug naar Vrederust. - Lijn 12 reed tussen 13:45u en 16:00u naar het Castricumplein in plaats van Duindorp (vanaf Paul Krugerplein via de route van lijn 6). Lijn 15 richting CS reed vanaf aanvang dienst tot circa 19:00u vanaf het Rijswijkseplein via lijn 17 naar de Schedeldoekshaven en lom vervolgens als lijn 16 naar Wateringen te rijden.

Lijn 17 reed tussen 11:00u en 15:30u in beide richtingen tussen het Statenplein en de Lekstraat om via de route van lijn 10 naar de Kneuterdijk. Vandaar via het Spui naar de Schedeldoekshaven en Lekstraat. Vanaf aanvang dienst tot het begin van de avond kon er niet via het Tournooiveld worden gereden. Tussen het Buitenhof en de Lekstraat reed lijn 17 om via de Schedeldoekshaven en het Spui. De lijnen 3 en 11 hadden een klein beetje hinder en bleven soms wat langer staan bij de haltes Valkenbosplein en Groot Hertoginnelaan.

Ontsporing slijptram

Op vrijdag 21 maart 2008 ontspoorde rond 09:00 uur de 1139 net voorbij de halte op de Prinsegracht (richting tram-tunnel) met het voorste draaistel. Lijn 2 reed tussen de Monstersestraat en de Brouwersgracht in beide richtingen om via lijn 11 en 6. De lijnen 3 en 4 reden vanaf Zoetermeer niet verder dan station Laan van NOI. Aan de andere kant van het centrum pendelden de lijnen 3 en 4 tussen Loosduinen en De Uithof. De slijptram stond vrij snel weer op het spoor nadat de noodploeg de tram een stukje achteruit reed. Na inspectie bleek de 1139 geen schade te hebben en was in de middaguren al weer actief.

Brandweeroefeningen

Bij station Laan van NOI (laag) zijn de afgelopen tijd veel brandweeroefening gehouden. Meestal worden er tussen 09:00 en 15:00 uur een GTL en een RandstadRail voertuig naar Station Laan van NOI laag gereden. De brandweerlieden krijgen daarna uitleg over de trams en hoe te handelen bij een aanrijding of andere calamiteiten. De standaardtributen bij dergelijke oefeningen zijn de fiets onder de tram en een plastic hond voor de wielen. Naar verwachting zullen deze oefeningen de komende weken nog een aantal malen plaatsvinden.

UTRECHT

Op vrijdag 4 april jl. is in bij de remise van Connexxion te Nieuwegein de eerste (proef-)wagen (motorrijtuig 4946) uit Wenen aangekomen. Deze tram deed dienst op U-bahn lijn 6, waarvoor nieuw materieel is ingestroomd. De tram reed nadat deze was afgeladen van de vrachtwagen op eigen kracht de remise binnen. Met deze tram zullen proeven worden gehouden en bij het slagen ervan zullen meerdere trams volgen. De trams zijn bedoeld om een pendeldienst te gaan onderhouden tussen het Centraal Station en P&R-station Westraven aan de zuidrand van Utrecht. Het BRU (Bestuursorgaan Regio Utrecht) ijvert voor deze nieuwe verbinding onder meer omdat de invalsweg naar Utrecht Centrum en ook het stationsgebied op de schop gaat. De toegankelijkheid van het centrum komt hierdoor ernstig in gevaar en met deze trams kunnen extra ritten de grotere stroom trampassagiers verwerken. Het is de bedoeling dat als de proefritten slagen, dat de trams in Connexxionkleuren in dienst gaan komen.

RANDSTADRAIL

Fiets mag toch mee in Randstadrail

HTM heeft onterecht mensen geweigerd die in de avonden hun fiets wilden meenemen in een voertuig van Randstadrail. De fiets mag op alle haltes van Randstadrail na zeven uur 's avonds en in het weekeinde mee in de sneltram. Dat geldt ook voor de haltes in de tramtunnel.

Dat blijkt uit het antwoord van het college van burgemeester en wethouders op schriftelijke vragen die de raadsleden Poppe en Baart (PvdA) hebben gesteld.

Baart en Poppe zijn fervente fietsers. Hen was ter ore gekomen dat de HTM nogal eens fietsers weigerde om hun rijwiel mee te nemen. Vooral in de tramtunnel werd de fiets - ondanks afspraken met de gemeente - vaak geweigerd. De gemeente Den Haag heeft daarover navraag gedaan bij HTM. Er bleek nog een oude versie van de huisregels te circuleren waarin stond dat het meenemen van fietsen niet was toegestaan. Het probleem zou nu verholpen zijn. De raadsleden Baart en Poppe stellen ook voor om de huisregels voor de trams op te hangen bij de ingangen van de tramtunnel. Het Haagse college van b en w wil dat niet. De huisregels zouden goed zichtbaar zijn op borden in de tunnel.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Fabrikanten

VDL heeft kritiek geuit op de Haaglandse politici. Reden hiervoor is dat deze bij de aanbesteding van 300 nieuwe bussen kiest voor aardgasbussen, waardoor VDL deze grote order (600 manjaren werk) misloopt. Volgens VDL, dat hierbij wordt ondersteund door TNO en milieudeskundigen, is de huidige generatie dieselbussen veel milieuvriendelijker dan aardgasbussen. Bovendien is volgens VDL de aanschaf van dieselbussen ten opzichte van aardgaswagens 60 miljoen euro goedkoper, omdat er geen nieuwe tankstations en werkplaatsen gebouwd dienen te worden.

Sinds de serieproductie in 1998 begon, zijn er wereldwijd al rond de 20.000 Citaro's verkocht door Mercedes-Benz. In tien jaar tijd zijn in Nederland ongeveer 715 Citaro's ingestroomd (Arriva 158-165, 221-234, 241, 521-540, 551-557, 751-784, 7801-7823, 7830-7831, 7901-7948; BBA 611-707, 800-810, 5401-5464; Connexxion 2222-2226, 2834-2848, 3152, 3942-4001, 9100-9227; Novio 802-805; RET 201-290; Stadsbus Maastricht 101-120, 830-839; TCR 401-402, 408-412). Momenteel komt het bustype VDL Ambassador het meeste voor in Nederland: vanaf juni, als de nieuwe wagens voor Veolia Transport in Zeeuws-Vlaanderen zijn ingestroomd, rijden er bijna 1600 Ambassadors in Nederland. Bij deze 1600 komen er nog 142 bij; deze worden door het Bestuur Regio Utrecht aangeschaft voor de concessie BRU Utrecht en doorgeleased aan Connexxion. Voor de gezamenlijke concessies Noord- en Zuidwest Utrecht komen waarschijnlijk ook Ambassadors in dienst.

Concessies

Op 25 maart werd bekend dat Connexxion zowel in Zeeland als Utrecht de concessie heeft gewonnen. Ook het spitsvervoer in de stadsregio Utrecht gaat naar Connexxion. De concessie Midden-Zeeland was reeds in handen van Connexxion. Wijzigingen die worden ingevoerd zijn de volgende. Alle bussen worden vervangen door nieuwe aardgaswagens met een lagevloer die voldoen aan de EEV-norm. Kleinere 8-persoonsbusjes zullen minimaal onder de Euro 4-normen blijven. In Walcheren verdwijnt het collectief

vraagafhankelijk vervoer en komt een reguliere uurdienst door de kernen terug. De speciale scholieren- en spitslijnen blijven behouden, waardoor het mogelijk blijft voor scholieren zonder overstappen grote afstanden af te leggen. In de zomermaanden komt er een zomerbuslijn 64 die elk uur zal rijden tussen Middelburg, Veere, Vrouwenpolder, Oostkapelle, Zoutelande en Vlissingen. (Wellicht is voor deze lijn nog een rol weggelegd voor de cabrio-bussen 9968-9969?) Voor toeristen wordt het mogelijk om een zogenaamde toeristenpas te verkrijgen via de recreatieondernemer. Met deze pas kan er vervolgens gratis gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer. Om het verder in vervoersbewijzenland nog eenvoudiger te maken, verschijnt er weer een nieuwe kaartsoort. Met de "Buzzer Internationaal" kunnen 2 volwassenen en 3 kinderen voor 15 euro de hele dag reizen in Zeeland en lijn 20 naar het Belgische Gent. Dat dit echter een prijsverhoging betekent van 50% wordt in het officiële persbericht niet gemeld: de normale "Buzzer" van 10 euro is nu al geldig tot Gent.

In Utrecht verdwijnen per 14 december BBA en Stadsvervoer Nederland uit het straatbeeld. Connexxion gaat ook hier geheel rijden. Connexxion gaat onder meer met meer spitsbussen rijden. Bedrijventerreinen worden beter bereikbaar. Tijdens de kerstvakantie wordt de dienstregeling niet uitgedund; de zomervakantiedienstregeling wordt korter. Nieuwe (rechtstreekse) verbindingen: Veenendaal-Zeist, Doorn-Amersfoort, Oudewater-Woerden, Hilversum-Mijdrecht en Soest-De IJssel-Amersfoort. De wijken Veenendaal-Oost en Woerden Waterrijk worden beter ontsloten. Op de lijnen 50 (Wageningen-Utrecht), 80 (Veenendaal-Amersfoort) en 180 (Utrecht-Gouda) gaan ook meer bussen rijden.

Alle bussen zijn nieuw en voldoen aan de EEV-norm. Een fabrikant is nog niet bekend, maar VDL Berkhof en Volvo Buses schijnen goede kansen te maken. De bussen krijgen speciale meetapparatuur, waarmee gezien kan worden of de bussen niet te vroeg vertrekken (één van de concessie-eisen). Ook worden de bussen voorzien camera's, informatieschermen en meer beenruimte (dus lagere capaciteit...). Ook de concessie stadsregio Utrecht, die de huidige VoorU-lijnen behelzen, inclusief de spitsritten, die in een aparte concessie waren ondergebracht, zijn gegund aan Connexxion. Voor deze lijnen zijn nog eens 32 Ambassadors aangeschaft door het Bestuur Regio Utrecht, die door Connexxion geleased gaan worden. In totaal komen er dus 142 Ambassadors van VDL Berkhof met een EEV-motor in een speciale regionale kleurstelling. Daarnaast komen er nog 11 gelede Citaro's van Mercedes-Benz, die logischerwijs in de serie 9228-9238 worden ondergebracht.

Stakingen

Buschauffeurs van Arriva en Connexxion dreigen het werk neer te leggen nu de onderhandelingen over een nieuwe cao zijn vastgelopen. De bonden eisen 3,5 procent meer loon. De werkgevers waren volgens FNV Bondgenoten niet bereid met een loonbod te komen.

Eerder al lieten de bonden weten dat het werk wordt neergelegd als de cao-onderhandelingen op niets zouden uitlopen. Wanneer er gestaakt gaat worden, is nog onbekend. Om de eisen kracht bij te zetten, wordt het busvervoer in Nederland gratis op 30 april, 1, 5, 6, 11 en 12 mei.

Arriva

Op 19 maart werd op de Grote Markt in Groningen de Arriva 561 officieel gepresenteerd aan de wethouder van Verkeer & Vervoer van de gemeente Groningen. Deze aardgasproefbus blijft waarschijnlijk tot augustus rijden op de lijndienst, en is daarvoor ook voorzien van het informatiesysteem Albatros. In

augustus worden voor de stadsdienst Groningen 9 nieuwe gelede bussen afgeleverd.

Connexxion

In de nacht van 20 op 21 maart is bij een botsing tussen de Schiphol Snetert-Citaro 3999 en een vrachtwagen op de parallelweg van de N201 bij Rozenburg de 60-jarige chauffeur van de bus van Connexxion Schiphol om het leven gekomen. De 49-jarige Amsterdamse chauffeur is met hoofdletsel naar het ziekenhuis gebracht. De weg was ter plekke versmald wegens wegwerkzaamheden. Tijdens het ongeluk waren er geen reizigers in de bus aanwezig.

Van Connexxion was reeds bekend dat een meerderheid (67%) van de aandelen van de staat in juli 2007 verkocht was aan Transdev, maar nu is ook bekend hoeveel geld dat de schatkist heeft opgeleverd: 244 miljoen euro.

Voor de concessie BRU Utrecht, die per december ingaat, worden 110 nieuwe Ambassadors gebruikt die voldoen aan de EEV-milieunorm. De bussen worden aangeschaft door het Bestuur Regio Utrecht en vervolgens geleased door Connexxion. De speciale strandbus van Zandvoort rijdt in 2008 niet meer. Vanwege het koude weer werd de bus vorig jaar slechts 1 keer ingezet. Voor deze dienst werd gebruik gemaakt van de Connexxion 1903 in een speciale gele bestickering.

Zaandam heeft wat nieuws: de shophopper. Om mensen meer te simuleren om met de bus te gaan winkelen, is de frequentie op de buslijnen 65-67 en 69 verdubbeld naar vier bussen per uur. Ook is er een lijn 57 bijgekomen, die de lokale P+R verbindt met het Zaanse centrum.

Vorige maand bereikte ons het nieuws uit Leeuwarden dat daar een aantal bussen voorzien is van een bio-ethanol-installatie. In Overijssel komen binnenkort ook drie bussen met een vergelijkbare installatie, waarbij met Inmicrobiële fermentatie van koolhydraten uit bijvoorbeeld maïs bio-ethanol wordt gemaakt. Volgens de provincie Overijssel hebben ze hiermee de primeur in Nederland; kennelijk wordt *Fryslân* daar als buitenlands beschouwd.

Overgeplaatst naar Leidschendam is de 8129, in Alphen aan de Rijn rijdt nu de 2336. Naar Connexxion Tours is gegaan: de 2140 (Leidschendam). De 1500 rijdt in Middelburg. Voor Achmea-personeelsvervoer in Zwolle tussen het station en de Burg. Roelenweg wordt de 1510 ingezet. Afgevoerd wordt zeer waarschijnlijk de 3925, die op 13 maart in Aalsmeer tegen een vrachtwagen aanreed. Bij dit ongeluk was slechts één lichtgewonde. De 3999 (zie hierboven) wordt waarschijnlijk nog wel hersteld (de bus is naar TSN Haarlem Leidschevaart gebracht), al is het af te vragen of de bus dan nog wel ingezet kan worden in de regio Schiphol vanwege het pijnlijke verleden dat de bus nu heeft. De 3764 liep op het busstation Spannenburg behoorlijke schade op toen deze Frysker werd afgesneden door de 5674. Afgevoerd naar VDL in Veldhoven zijn de volgende Tours-wagens: 130, 151, 457, 508, 609, 802 en 835

GVB

Door de instroom van de nieuwe gelede Citaro's is de gemiddelde leeftijd van het materieel verlaagd tot ongeveer 6,6 jaar. De 417, 430 en 435 gingen naar Varna, Bulgarije. Waterstofbussen 001 en 002 hebben op 12 januari voor het laatst op de lijndienst gereden. De 002 is 20 februari overgedragen aan stichting MOVE als museumbus en opgeslagen bij de AOM-trams in Amsterdam-Noord. De andere twee zijn voor sloop afgevoerd. De 127 is op 11 februari afgevoerd naar sloperij Onno van der Stadt (Zaandam). 8 da-

gen later volgde de 551, terwijl op 21 november 2007 de 552 al naar Zaandam was afgevoerd.

Hoewel de oude gelede eerst werden opgeslagen voor inzet tijdens de metrostremming tussen Amsterdam Centraal en station Amsterdam Amstel, zijn de 473, 476, 483, 484, 545-549 en 553-555 verkocht aan handelsonderneming G. Pfeifer in Groenlo.

Van 7 tot 11 april was het mogelijk om gratis te reizen met de Stop/Go (de voormalige Opstapper), indien u een gedicht had geschreven over dit vervoermiddel. De verzamelde gedichten worden later gepubliceerd in de nieuwe busjes, die overigens voldoen aan de Euro IV norm.

GVU

Bij het GVU is onrust ontstaan nadat gebleken was dat het noodoproepsysteem slecht functioneert. Bij een aanrijding, vechtpartij of een andere calamiteit is het niet zeker of er contact met de centrale gemaakt kan worden, wat tot onveilige situaties leidde. Als noodmaatregel is een tijdelijk 0800-nummer ingesteld, zodat chauffeurs via hun eigen mobiele telefoon met de centrale contact op kunnen nemen. Ondertussen wordt er gezocht met de fabrikant van het mobiliteitsstelsel naar een definitieve oplossing.

In de nacht van 29 op 30 april rijdt GVU weer het Vrijmarknet, waarmee stappende Utrechtters ook 's nachts weer veilig thuis kunnen komen.

Op 13 maart kwam de 7842 in dienst, de 19e gevolgd door de 7843 hiermee zijn alle Zuidtangenten in dienst gekomen. De 21,5 jaar oude 42 werd op 25 maart nog ingezet bij de Jaarbeurs Utrecht Marathon. Zijn vervanger, de ex-Connexion 1305, staat nog steeds in originele kleuren op het garage terrein.

Door de instroom van het Zuidtangent-materieel is de gemiddelde leeftijd van het materieel verlaagd tot ongeveer 6,7 jaar.

Hermes

De gratis bus voor kinderen en ouderen (op zaterdag iedereen) in Helmond houdt op te bestaan, als het aan het Helmondse gemeentebestuur ligt. Er komt wel een goedkoop alternatief; voor kind en oudere zal de bus 30 cent kosten, dit in overeenstemming met provinciale plannen.

Van 13 tot 24 maart werd in het zwembad van Eindhoven het Europees Kampioenschap Zwemmen gehouden. Voor pendelvervoer werden onder meer de Connexion 2288, 7820, 7821, 9048, 9050, 9051 9063, en 9064 met de Hermes 1509 en 1514 ingezet.

HTM

Het is al een tijdje geleden, maar HTM heeft van VDL Berkhof de demo Diplomat overgenomen, en deze onder 300 ingezet op het parkeervervoer op Schiphol. De bus heeft het kenteken BP-TL-03

Jojo Tours

Bij Jojo Tours (Vlaardingen) is een nieuwe Neoplan Trendliner geleverd. De bus heeft het kenteken BS-NF-09. Opvallend is dat de bus bij aflevering al een duplicaatcijfer op het kenteken heeft.

Laponder

Naar Laponder (Leerdam) is via VDL de BBA 469.

OAD

Vanwege aanstaande wegwerkzaamheden op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven wordt er tussen deze twee plaatsen en diverse parkeerterreinen een pendeldienst ingelegd. Voor deze lijn zijn door OAD tien busjes (741-750) aangeschaft met 19 zitplaatsen (Mercedes-Benz/VDL Kus-

ters). Dit voorjaar komen er ook nog 12 nieuwe touringcars, terwijl er slechts 2 afgevoerd worden. Deze uitbreiding is noodzakelijk vanwege het verwachte extra vervoer voor het Europees Kampioenschap voetbal in Oostenrijk en Zwitserland. Het betreft 4 VDL Bova Magiq's, 4 Van Hool's en een Mercedes-Benz Travego, Turismo en 2 Integro's.

De Pretboot

Er heerst nog steeds onduidelijkheid over de ex GVU 537 en 541, die nu al een jaar "zoek" zijn. Deze bussen werden aangekocht door De Pretboot om verbouwd te worden tot rijdende workshopruimte en café; leuk om te gebruiken bij een bedrijfsuitje dus. Echter twee dagen nadat deze verbouwing bekend werd gemaakt door de eigenaar van De Pretboot, stonden beide bussen te koop op Markplaats.nl. Het is dus nu afwachten wat er gaat gebeuren met deze bussen. Wij houden u op de hoogte.

Taxi Centrale Renesse

Bij TCR kwam de 442 in dienst. Het is een Volvo 8700 met kenteken BT-VZ-98 en VIN YV3R8K82161115941. Het is een voormalige demo-bus van Volvo. Ook nieuw is een Mercedes-Benz Turismo-L: 440 (kenteken BT-RR-60, VIN WEB63203713245699). Op 29 maart botste de 430 in Goes op een bestelbus, waarbij de Ambassador aan de voorzijde flinke schade opliep.

Uitgaansbus

Bij Uitgaansbus in Venlo rijden (elk geval) de ex-Hermes 7775 en ex-Arriva 7658. Laatstgenoemde rijdt in een paars-witte kleurstelling. Ook staan er de defecte ex GVU 534 en 546. Laatstgenoemde is als plukbus in gebruik.

Veolia Transport

De eerste Ambassadors voor Zeeuws-Vlaanderen zijn gereed. De wagens, die genummerd zijn in de serie 5368-5391, zijn qua uiterlijk gelijk aan de soortgenoten die reeds in Limburg rijden. Er rijdt nog steeds een aantal blauwe/witblauwe Van Hool newA330-en op de stadsdiensten in Noord-Brabant en Limburg. In Breda rijden in elk geval nog de 151 (ex opleg) en 154. De 155 en 157 rijden nog in *Mestreech*, terwijl de 149 in Tilburg te vinden is. De 143-145 gingen eerder al naar Genève (Zwitserland).

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË

Hasselt. Op 19.3.2008 was er een hoorzitting in het Vlaamse parlement waar directeur-generaal mevrouw Ingrid Lieten van De Lijn het Spartacus project kwam toelichten.

Spartacus is een hoogwaardig vervoersnet waarbij treinen, lightrail (3 sneltramlijnen), snelbussen en bussen in Belgisch Limburg naadloos op elkaar zullen aansluiten. De Vlaamse regering wil de tramlijn Hasselt – Lanaken – Maastricht in 2012 van start laten gaan, de tramlijn Hasselt – Genk – Maasmechelen in 2013 en de tramlijn Hasselt – Zonhoven – Houthalen – Neerpelt – Overpelt – Lommel in 2014. De kosten (infrastructuur, trams, stelplaats) worden geraamd op € 243 miljoen. Voor de tramlijn Hasselt – Maastricht is het MER rapport (Milieu Effecten Rapport) klaar. De Lijn is met de NMBS in onderhandeling over spoorlijn 20. Door de te verwachten hoge bezettingsgraad is het volgens De Lijn niet zo makkelijk om de sneltrams op de bestaande sporen te laten rijden. Daarom wil men op de bedding een tweede spoor aanleggen om de sneltrams tot in Maastricht te laten rijden. Het station van Lanaken wordt verlegd naar de bewonerszijde van de spoorlijn. De gemeente Maastricht

onderzoekt hoe de tram het best in haar netwerk geïntegreerd wordt. Het tracé op Nederlands grondgebied is nog niet bepaald, maar het Maastrichtse gemeentebestuur gaat in mei 2008 wel een intentieverklaring tekenen dat zij deelneemt in het project en meebetaalt. Daarvoor heeft Maastricht al geld in zijn begroting gereserveerd.

Enkele parlementsleden hadden kritische vragen. Het reactiveren van NMBS-lijn 20, waardoor een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen de Antwerpse haven via Haasselt – Maastricht naar het Duitse Ruhrgebied zou slechts € 24 miljoen kosten. Ook was er kritiek op de vele onderzoeken en studies. Met nog twee aangekondigde studies is er voor het Spartacus project de laatste vijf jaar bijna € 25 miljoen uitgegeven aan allerlei onderzoeken. Ondanks deze kritiek werd het plan positief beoordeeld.

Oostende. Volgens een bericht in Blickpunkt Strassenbahn gaan er in de zomer van 2008 17 lagevloer trams uit Antwerpen op de Kustlijn rijden.

DUITSLAND oost

Berlijn. Op 28.1.2008 vertrokken de T6A2 motorrijtuigen 5191 en 5213 naar Szczecin.

Van de serie A3L67 metrotreinstellen (794/795 – 882/883) zijn nog 4 stellen in het bestand: 810/811, 826/827, 834/835 en 836/837. De rest is afgevoerd/gesloopt. Bewaard zijn een aantal (motor)draaistellen waarvan de onderdelen gebruikt worden bij het opknappen van de metrotreinen type A3L71.

Op 20.4.2008, 18.5.2008, 15.6.2008 en 29.6.2008 worden er themaritten uitgevoerd met historische trams en bussen. Ook zijn er rondleidingen door de verzameling historische voertuigen op 26.4.2008, 24.5.2008 en 28.6.2008. Alle info ongeveer veertien dagen van te voren op www.dvn-berlin.de Nog een toeristische tip: "Tunnelblick". Op 25.4.2008, 30.5.2008, 27.6.2008 en 18.7.2008 (18, 19 en 20 uur) kan men een kijkje nemen in de catacomben van het metrostation Klosterstrasse. Hier werd ooit een aftakking aangelegd die nooit in gebruik werd genomen en waar een gedeelte van motorrijtuig 12 staat opgesteld. Hier begint de 40 minuten durende rondleiding. Kosten € 10; het aantal deelnemers is beperkt. Aanmelden: email: Tunnelwanderung@bvg.de; informatie: www.bvg.de / U-bahn+Tunnelblick.

En vooruit: nog een tip. In het toekomstige metrostation Bundestag wordt van 26.4.2008 t/m 25.5.2008 Mozarts opera Die Zauberflöte opgevoerd. Per voorstelling zien 680 toeschouwers een aangepaste uitvoering. Een nagebouwd metrotreinstel vormt het decor en de al aanwezige banken, opschriften en kaartautomaten dienen als rekwisieten. De optredende artiesten zijn in passende kostuums, zo is de vogelhandelaar Papageno in BVG uniform gestoken. Kaartjes via internet: www.die-zauberloete-in-der-u-bahn.de

Frankfurt Oder. Op 22.1.1898 ging hier de tram rijden. Op 24.5.2008 wordt dit 110-jarig jubileum gevierd met een open dag in de remise Böttnerstrasse. Zie ook: www.svf-ffo.de

Gera. Op 1 en 3.2.2008 vertrokken de KT4D motorrijtuigen 321, 331, 332, 337 en 338 naar L'vov in Oekraïne.

Görlitz. In maart 2008 reed hier het historische tramstel motorrijtuig 5 + aanhangrijtuig 12 van de Kirmitzschtalbahnhof (Bad Schandau). Dit uitstapje had te maken met filmopnamen. Uitgestelde opnamen, het stel verbleef al sinds december 2007 in Görlitz.

Leipzig. Dit seizoen is de historische tramremise Leipzig Möckern elke 3^e zondag van de maand geopend. Tot en met 21.9.2008. Het museum is met oude trams bereikbaar. Zie hiervoor www.strassenbahnmuseum.de

Potsdam. Tot 5.5.2008 kunnen fabrikanten inschrijven op een order voor 8 + 11 (optie) motorrijtuigen met een minimaal 65% tot 100% lagevloer. Gevraagd wordt een tram

met een lengte van ± 30 meter waarmee 180 passagiers kunnen worden vervoerd. De maximaal gevraagde breedte is 2,40 meter en dat mag opvallend worden genoemd omdat hiervoor het tramnet moet worden aangepast. De nieuwe trams moeten de laatste KT4 trams vervangen.

Schöneiche. Gereed na ombouw kwam motorrijtuig 47 (ex Heidelberg 237). Voor het eerst reed hier op 19.2.2008 een lagevloer tram. Het betrof proefritten met een Variobahn motorrijtuig van Stadler bestemd voor Bochum. De fabrikant beschikt in Berlijn Pankow niet over een testspoor en week hier voor uit naar Schöneiche.

Woltersdorf. Op 2 en 3.5.2008 wordt in samenwerking met de vrijwillige brandweer het 95-jarig jubileum gevierd. Ongetwijfeld gaat het als nieuw gerestaureerde motorrijtuig 31 hierbij een rol spelen. Dit in 1959 door de Waggonfabrik Gotha gebouwde motorrijtuig begon zijn loopbaan als 808 in Karl Marx Stadt, verbleef na 1966 in Dresden (1591, resp. 213.013, 231.026) en kwam in 1986 naar Woltersdorf. Raadpleeg voor de festiviteiten: www.woltersdorfer-strassenbahn.de

DUITSLAND west

Bochum. In maart 2008 werd door Stadler het eerste lagevloer Variobahn motorrijtuig afgeleverd. Op 8.3.2008 werd de tram officieel gepresenteerd.

Braunschweig. Het is de bedoeling om de motorrijtuigen 7553 en 7554 als reservewagens dienstvaardig buiten dienst te stellen. De overige 75-ers (type Mannheim en niet ex-Mannheim, zoals eerder foutief aangegeven) worden gesloopt.

Bremen. Op 14.2.2008 werd het GT8N-1 motorrijtuig 3121 afgeleverd. Dit is het eerste rijtuig van de tweede serie 3121 – 3134. Men beschikt nog over 18 Wegmann tramstellen in dienstvaardige staat. GT8N motorrijtuig 3059 kreeg een nieuwe elektrische installatie gelijk aan de motorrijtuigen type GT8N-1. In verband met slecht te verkrijgen onderdelen worden ongeveer 20 motorrijtuigen uit de serie 3001 – 3078 overeenkomstig aangepast.

Dortmund. Van het uit Bonn overgenomen B100 Stadtbahn materieel kwam na ombouw motorrijtuig 410 gereed. Bij alle rijtuigen van dit type werd het deurmechanisme gewijzigd, dat is nu elektrisch. Zoals bekend werden 13 rijtuigen overgenomen. Een overzicht.

Dortmund	ex Bonn
401	7457
402	7458
403	7452
404	7460
405	7453
406	7461
407	7462
408	7455
409	7451
410	7467
411	7464

Bonn 7351 en 7454 werden na het uitnemen van onderdelen gesloopt.

Frankfurt am Main. Eind februari 2008 begon men in de Friedberger Landstrasse met het kappen van bomen in verband met de aanleg van lijn 18 naar het nieuwbouwwijk Frankfurt Bogen. Met de werkelijke aanleg werd op 10.4.2008 begonnen. Eind 2010 rijdt lijn 18 vanaf de Zoo – Konstablerwache naar het eindpunt Gravensteiner Platz (Preungesheim Ost). Hiervoor moet aftakkend van lijn 12 een ± 3½ kilometer nieuw gedeelte worden aangelegd.

Freiburg. In januari 2008 werden de GT8 motorrijtuigen 208 en 209 aan Ulm overgedaan. Wat ze er daar mee gaan doen leest u in het bericht Ulm. Motorrijtuig 205 (een Duewag GT8 uit 1981) ging naar de museumcollectie onder hoede van de Freunde der Freiburger Strassenbahn. De met historisch materieel geëxploiteerde lijn 7 rijdt dit jaar op 3.5.2008, 7.6.2008, 5.7.2008, 2.8.2008 en 6.9.2008. Er wordt op deze dagen gereden tussen 10 en 17 uur. Info: www.fdfs.de

Hamburg. Bij de Alstom/LHB fabriek in Salzgitter is de productie begonnen van 27 driedelige metrotreinstellen type DT5. Eerder stond in Kassel een houten 1:1 model opgesteld voor het bepalen van de ideale ergonomie van de bestuurderscabine. Na testen bij Bombardier in Hennigsdorf, in Farmsen (testritten) en Wenen (klimaatkamer) wordt het eerste stel begin 2009 in Hamburg verwacht. Eind 2009 verschijnen ze in de personendienst.

Hannover. Er van uitgaande dat 50% door de overheid wordt gesubsidieerd wil men vanaf 2012 50 nieuwe trams kopen. Tussen 2014 en 2023 gevolgd door nog eens 96 motorrijtuigen. Dit alles ter vervanging van de 147 6000/6100-en.

Hannover-HSM. Hannoversche Strassenbahn Museum Sehnde-Wehmingen. Het trammuseum is tot 5.10.2008 geopend op zon- en (Duitse) feestdagen van 11–17 uur. Er worden in de loop van het jaar verschillende activiteiten georganiseerd. Zie: www.wehmingen.de

Heidelberg. Door kortsluiting ontstond op 6.2.2008 brand in motorrijtuig 239 waardoor de combinatie 293 (232+239) tijdelijk buiten dienst staat. De 239 wordt hersteld. Van de OEG werd een derde motorrijtuig geleend: de 85. Met zijn soortgenoten 82 en 87 (dubbelgelede tweerichting achtassers uit 1966) rijdt ook deze tram op lijn 21.

Karlsruhe. Na de brand in de remise Ittersbach op 24.12.2007 worden de motorrijtuigen 506, 515 en 565 hersteld. Motorrijtuig 579 werd op 11.2.2008 ter plaatse gesloopt.

Keulen. Theoretisch moet men over voldoende materieel beschikken maar de dagelijkse werkelijkheid is dat regelmatig diensten solo worden uitgevoerd in plaats van in dubbeltractie of uitvallen. De 2000-en kan men zeker nog niet missen. Er doen er ongeveer 10 dienst en een aantal terzijde gestelde rijtuigen wordt na een inspectiebeurt weer in dienst gesteld.

Krefeld. Personeel en geïnteresseerden richtten de museumorganisatie "Linie 1" op. Men maakt zich sterk voor het behoud van het weinige museummaterieel van de SWK (Stadtwerke Krefeld GmbH) en het rijden van ritten met museummotorwagen 93 en het oudste GT8 motorrijtuig 809.

Ludwigshafen. Eind april 2008 loopt de revisietermijn af van de twee laatste dienstvaardige GT6 motorrijtuigen 124 en 125. Dat was reden om op 16.3.2008 een afscheidsrit te organiseren waaraan ook instructiemotorrijtuig 152 mee deed en het laatste nog dienstvaardige GT8 materieel. Een beetje treurnis. Treurig is ook het plan om eind van dit jaar lijn 12 op te heffen. Dat betekent de sluiting van de tramtunnel Hauptbahnhof – Danziger Platz – Rathaus. Met het inpassen van lijn 4 in RHB-lijn 14 en een aantal wijzigingen in het busnet gaat het om een bezuiniging van een slordige € 750.000. Formeel moet de gemeenteraad nog beslissen.

Mannheim. Na motorrijtuig 517 (verstuurd in november 2007) vertrok op 4.2.2008 motorrijtuig 519 over de weg naar Helsinki.

Mannheim-OEG. Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft. Al eerder werden de GT8 motorrijtuigen 82 en 87 uitgeleend aan Heidelberg. Daar is de 85 bijgekomen. In Heidelberg rijden ze op lijn 21. In Edingen staan terzijde gesteld: 86, 90, 91, 97; de 92 en 93 werden gesloopt.

München-DB. S-Bahn München. In april 2002 schreven wij de aanleg van een Transrapidlijn naar het vliegveld heeft weinig kans van slagen. Het stadsbestuur van München is tegen de plannen. Einde citaat. Dat later een scheidende minister-president van de deelstaat het project toch door drukte is een typisch voorbeeld van partij politiek. Op 27.3.2008 werd het besluit tot aanleg van tafel geveegd. Voor deze relatief korte verbinding waren de kosten opgelopen van € 1,8 miljard naar € 3,4 miljard. Fabrikant Thyssen-Krupp richt zich met deze technologie nu op de Chinese markt.

Stuttgart. De met aanrijdingschade terzijde gestelde GT4 motorrijtuigen 413 en 457 werden gesloopt. Op 21, 22, 23, 24 en 25.1.2008 werden 31 GT4 motorwagens per vrachtauto vanuit de remise Bad Cannstatt naar de haven van Stuttgart overgebracht alwaar ze op spoorwagens werden gezet voor transport naar Iasi. Het gaat om de volgende wagens: 403, 412, 414, 415, 416, 417, 418, 420, 421, 423, 425, 426, 428, 430, 432, 435, 436, 438, 439, 443, 444, 446, 447, 451, 453, 456, 458, 459, 618, 636 en een ons onbekend nummer.

De museumcollectie werd verrijkt met elektrische locomotief 2, afkomstig uit het trammuseum Hannover-Wehmingen. Deze voormalige Filderbahn locomotief dateert uit 1924 en werd gebouwd door Eisenwerk Tielenberg met een elektrische installatie van AEG. De meterspoor locomotief werd tot 1977 ingezet voor goederenvervoer op drierail trajecten rond Möhringen. Er is ook nog een twee jaar oudere locomotief 1. Deze staat in het trammuseum in Hannover-Wehmingen.

Ulm. In januari 2008 arriveerden uit Freiburg de GT8 motorrijtuigen 208 en 209. Van deze twee eenrichting wagens wordt een dubbelgelede tweerichting werkwagen gemaakt met in het middendeel een railslijpinstallatie van Windhoff.

FRANKRIJK

Besançon. Na een studie naar verschillende spoorbusssystemen heeft men besloten om hier de komende jaren een nieuw trambedrijf aan te leggen.

Lyon. In 2009 komt de sneltramlijn naar het vliegveld in dienst. Deze lijn met de naam Leslys (dat staat voor Liaison Express Lyon – Sant Exupéry) wordt in tegenstelling tot de overige tramlijnen niet door het stedelijk vervoerbedrijf geëxploiteerd maar door de particuliere maatschappij Rhône Express. In de stad maakt men medegebruik van de aanwezige tramsporen, daar buiten wordt gebruik gemaakt van een spoorlijn die daar voor met 750V wordt geëlektrificeerd. De 6 bij Stadler bestelde Tango motorrijtuigen met een lengte van 26½ meter en 2.55 meter breed (maximum snelheid 100 km/u) worden in mei 2009 geleverd.

Straatsburg. De verlenging Elsau – Ostwald van lijn B werd op 29.1.2008 officieel geopend en kwam op 30.1.2008 in dienst.

GRIEKENLAND

Athene. Bij de tram werd op 16.11.2007 de korte verlenging Kolymviritio – Asklipeio Voulas in dienst gesteld.

GROOT BRITANNIË

Douglas. (Isle of Man). In verband met de slechte staat van de sporen rijden de trams van de Manx Electric Railway niet tussen Laxey en Ramsey. De dienst beperkt zich tot het traject Douglas – Laxey. Bezuinigingen treffen de paardentram in Douglas. Men overweegt een lagere frequentie, een korter rijseizoen en het afschaffen van de conducteur. Dit laatste betekent waarschijnlijk dat een aantal tussenhalten vervalt.

Londen. Tussen de halten All Saint en Devons Road werd door de Docklands Light Railway de nieuwe halte Langdon Park geopend. Op 22.12.2007 werd de East London Line gesloten. Tot 2010 wordt deze metrolijn omgebouwd tot voorstadlijn en zowel aan noordelijke als aan zuidelijke zijde verlengd. Van London Underground gaat de lijn over naar London Overground, beide geëxploiteerd door het gemeentelijke bedrijf Transport for London.

Manchester. Alle 32 motorrijtuigen worden gemoderniseerd en krijgen daarbij een inklapbare koppeling. De overname van trams is nooit van de grond gekomen. In december 2007 werd motorrijtuig 1326 uit San Francisco gesloopt. De eveneens uit San Francisco afkomstige 1226 staat nog steeds bij Serco in Derby.

NOORWEGEN

Bergen. Eerder schreven wij over een bestelling van 12 Variobahn motorrijtuigen bij Stadler. De opdracht omvat ook het onderhoud gedurende acht jaar en een optie voor 20 trams. De tweerichting trams met een 100% lagevloer kunnen een maximumsnelheid van 70 km/u bereiken. In de winter is het in Bergen lang donker. De trams krijgen een plafond dat bestaat uit transparante kunststofplaten waarachter veel verlichting wordt aangebracht. Langs het gehele traject is men bezig met de aanleg van de tramlijn. Het depot komt in de voormalige spoorwegwerkplaats Kronstad.

OOSTENRIJK

Graz. Agenda: 8.6.2008, Hauptplatz, 11 uur. Start van een tramoptocht ter gelegenheid van 130 jaar tram. Tot 19 uur rijden oldtimers op de route Hauptbahnhof – Tramway Museum Mariatrost als lijn 130.

Innsbruck. In aflevering is een serie van 22 Flexity Outlook trams. Uit een optie werden bij Bombardier nog eens 10 van deze lagevloer trams bijbesteld. Ze worden met een elektrische installatie van Elin gebouwd in de nieuwe fabriek in Wenen. Ze kunnen zowel met 600V (stadsnet) als met 750V (Stubaitalbahn) rijden. Eind 2009 beschikt de Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) dan over 32 lagevloer trams. Precies op tijd voor het eerste deel van de nieuwe tramlijn naar Höttinger Au. Deze tramlijn vervangt buslijn O en wordt voorlopig bereden door de te verlengen lijn 3. En over lijn 3 gesproken: het plan om deze lijn in Amras met ongeveer 300 meter te verlengen ligt opnieuw op tafel.

Op de Stubaitalbahn naar Fulpmes werd de wat onlogische 50 minuten frequentie gewijzigd in overdag een starre uurdienst. Tussen Innsbruck Hauptbahnhof en Kreith wordt elk half uur gereden.

Linz. Op 14.2.2008 werd Cityrunner lagevloer motorrijtuig 022 als eerste van de serie 022 – 033 afgeleverd; in nummer aansluitend op de Cityrunners 001 – 021. Zij vervangen de af te voeren motorrijtuigen 68 – 79 uit 1977. Voor de verlenging van lijn 3 naar Leonding – Traun wil men nog eens 7 motorrijtuigen bestellen waarvoor de aanbesteding wordt voorbereid.

Wenen. Afgevoerd met bestemming Krakow werden de E1 motorrijtuigen 4665 en 4715.

Bij de vriendschappelijke voetbalwedstrijd Oostenrijk – Nederland waren voor het laatst de extra voetbaltrams op de lijnen 21 en O en de speciale lijn 29 in dienst. Messelijn 81 reed op 16.3.2008 voor het laatst. Dit vervoer wordt in de toekomst overgenomen door de op 10.5.2008 te verlengen metrolijn U2 naar het Stadion. Op 10.5.2008 rijdt lijn 21 tot ongeveer 12 uur en wordt dan opgeheven. Het traject Praterstern – Praterkai wordt na afloop van het EK Voetbal 2008 opgebroken. Tijdens dit voetbaltoernooi, dat in Zwitserland en Oostenrijk wordt afgewerkt, wordt de Ringstrasse

tussen de Dr. Karl Renner Ring en Schottentor tussen 4.6.2008 en 1.7.2008 voor het tramverkeer afgesloten. Hier wordt een zogenaamde “fan mijl” ingericht. De lijnen D, J en 1 krijgen een andere route, lijn 2 wordt opgeheven, waarbij vervangend vervoer wordt georganiseerd.

PORTUGAL

Almada. Aanvullend op een eerder bericht: het traject Cova da Piedade – Universidade kwam op 15.12.2007 in dienst.

Amadora. In deze ten noorden van Lissabon gelegen gemeente heeft men een plan voor een spoorbuslijn dat een groot winkelcentrum verbindt met een toekomstig station van de metro van Lissabon en de spoorlijn Lissabon – Sintra.

Lissabon. Op 19.12.2007 werd de “blauwe” metrolijn vanaf Baixa Chiado verlengd naar Santa Apolónia, het centraal station van de Portugese hoofdstad, dat nu dus eindelijk een aansluiting met de metro heeft.

SPANJE

Cadiz. Hier is sprake van de aanleg van een 24 kilometer meersysteem tramlijn naar San Fernando. Hiervoor wordt 13,6 kilometer nieuw aangelegd en 10,4 kilometer wordt medegebruik van de aanwezige spoorlijn.

Castelló de la Plana. Nadat in januari 2008 de drie trolleybussen waren afgeleverd, begon op 14.2.2008 een testbedrijf. In maart 2008 kwam de spoorbuslijn in dienst. Zie ook HOV/RN 588.

Parla. Op 29.2.2008 kwam het gedeelte Poligono Industrial – Plaza de Toros in dienst waarmee de ringlijn nu voltooid is.

ZWITSERLAND

Basel. Sinds februari 2008 worden de uit Bern overgenomen motorrijtuigen 712 – 714 en 717 (Basel 352 – 354, 357) niet meer ingezet. In verband met de problemen met de Combino's reden deze trams hier sinds 2004. Een vijfde motorrijtuig, Bern 711/ Basel 351, ging in 2004 bij de brand in de remise Wiesenplatz verloren. Aanvankelijk waren de trams bestemd voor lasi, maar wat hun lot nu wordt is onduidelijk. Gezien hun technische staat van onderhoud lijkt sloop voor de hand te liggen.

Elke zondag worden vanaf het tramstation Bahnhof SBB twee rondritten uitgevoerd met museummaterieel. Voor de eerste rit om 10.30 uur moet u een kaartje kopen bij Hotel Euler, voor de tweede rit om 11.30 uur bij Basel Tourismus in het Stadt Casino op de Barfüsserplatz. Dit jaar bestaat de Tramclub Basel 40 jaar. Op Tweede Pinksterdag (12.5.2008) worden 7 museumtrams ingezet op de lijnen 3, 6, 8, 11, 14, 15 en 16. Ze rijden van 14 tot 17 uur tegen het normale tarief in de lijndienst en stoppen dus aan alle halten. Verdere informatie: www.tramclub-basel.ch/agenda.

Bern. In februari 2008 werd begonnen met de aanleg van de verlenging van lijn 9 naar Bahnhof Wankdorf. De tram gaat hier dezelfde keerlus rijden als trolleybuslijn 20, die tijdelijk is ingekort tot Wyler. Het trammuseum is in 2008 geopend op 8.6.2008, 6.7.2008, 14.9.2008 en 5.10.2008. Vanaf het station bereikbaar met museumtrams en historische autobussen.

Zürich. Naar Vinnitsa gingen de motorrijtuigen Be4/6 1601 – 1605, 1715, 1718 en de aanhangrijtuigen B 786, 788, 791, 792, 794 en 797.

Zürich-SBB. S-Bahn Zürich. Eind 2007 had Siemens 55 dubbeldek treinstellen type RABe 514 afgeleverd. Aansluitend volgt een tweede serie van 25 stellen.

SPORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

De drie geleaste Traxx-locomotieven E186 123-125 zijn inmiddels ook voorzien van NMBS-nummers: 2801-2803. Inmiddels is hun goedkeuring op het klassieke net geregeld. Ze rijden sinds 10 maart instructieritten in de goederendienst vanuit Antwerpen. Uiteindelijk moeten de locs de pendelritten tussen Antwerpen Centraal en Noorderkempen (Brecht) gaan rijden, maar de homologatie van de locomotieven op de HSL is nog niet afgerond. Overigens is het plan om zowel tussen Antwerpen en Brecht als tussen Chenée en Aken op de nieuwe HSL naar Duitsland toch al sneller pendelritten te gaan rijden dan de steeds maar doorgeschoven datum van ingebruikname van de ETCS. Op beide delen zou dan over één spoor met één trein gereden moeten worden, waarbij het hele stuk als één blok geldt en op klassieke wijze wordt beveiligd.

De normale dienst met 'treinstammen' reeks 27 met M6 in de treinserie IC E verloopt nog altijd zeer problematisch, zo problematisch zelfs dat er nu structureel niet meer gekoppeld of ontkoppeld wordt in Brugge. De combinatie van twee gekoppelde stammen rijdt nu doorgaands door van en naar Knokke, terwijl van en naar Blankenberge een vervangende trein wordt ingezet. Dit is voor nu wellicht wel een oplossing, maar als het strandseizoen gaat beginnen zullen de negatieve gevolgen voor de verbinding met Blankenberge niet uitblijven. De treinserie IC E waar het om gaat heeft overigens nog een knelpunt. Sinds de nieuwe dienstregeling rijden de treinen niet langer via Landen, maar via Aarschot met kopmaken in Leuven. De tijd om dat te doen is echter structureel te krap, wat ook al niet goed is voor de punctualiteit.

De laatste locomotieven reeks 15 worden mogelijk nog dit jaar vervangen door treinstellen serie 441-490 (AM '96). De locs rijden nu nog tussen het Luikse en Gouvy. Reden dat hier nog niet eerder AM'96 werd ingezet is dat dit treinstel veel te duur is voor de huidige scholierentrein Gouvy-Trois Ponts, welke met één rijktuig gereden wordt dat verder de hele dag stilstaat. Oplossing van de NMBS: de scholierentrein wordt waarschijnlijk opgeheven.

In februari werd een aantal langer buiten dienst staande locomotieven gesloopt op het terrein van de CW van Salzines. Het gaat om de 1801, 2305, 2511 en 2554. Voor zowel de 1801, 2511 als 2554 geldt dat het de eerste loc uit de serie is die wordt gesloopt!

Diesel locomotieven

B Cargo wil wellicht 25 rangeerloos reeks 82 moderniseren. Deze locs zouden dan nog 5 tot 8 jaar mee kunnen en het tekort aan 77-ers op kunnen vangen. Ze zijn in sommige rangeerdiensten ook wat goedkoper in de exploitatie dan een reeks 77. Hiermee wordt het eerdere voornemen van de NMBS bevestigd om de 82 als laatste over te laten blijven van de generatie 73/74/82. Het is echter even zoeken naar de reden waarom men zou kiezen voor de 82 en niet voor de 73/74, die verder geheel identiek is – ook even oud – alleen sterker. Het zou kunnen (maar dat is slechts een wilde gok) dat de 82-ers doorgaans wat minder versleten zijn, omdat zij veel minder in treindiensten zijn gebruikt. Ondertussen werd op 1 maart wel een groep 82-ers afgevoerd, vermoedelijk om de onderdelenvoorraden op peil te brengen. Het gaat om de 8202, 8206, 8207, 8208, 8233, 8240 en 8267. Ook de 7407 ging buiten dienst (terzijde). De 8206

en 8207 zijn in februari verkocht aan een wijngaard (!) in Italië. De 7382 en 7394 werden in dezelfde maand verkocht aan het Nederlandse bedrijf RRF (nummers 101 en 102) en waarschijnlijk volgen er nog vier.

De 7866-7870 zijn eindelijk voor het eerst op eigen kracht in Nederland geweest. Inmiddels zijn ook steeds meer andere locomotieven als 'tussenloc' te zien in Nederland. Nadat aanvankelijk de 7815 vastgeroest leek aan de collega's uit de serie 7771-7790, zijn inmiddels de 7845, 7846 en 7861 gespot.

Sinds maart is de enkele jaren geleden gesloten Hoogoven van Seraing weer in gebruik. Met beide (Seraing en Ougrée) Luikse hoogovens weer in dienst is het transport van vloeibaar staal naar Chertal weer terug op het niveau van 2002/2003, met om de gemiddeld 70 minuten een trein. Het al te krappe bestand van locs reeks 77 wordt hierdoor zwaarder belast, waardoor de locs reeks 55 weer zijn teruggekeerd voor deze treinen.

Er gaan geruchten om de 77-ers te begrenzen tot 80 kilometer per uur (nu: 100) vanwege de hoge slijtage aan motoronderdelen. Misschien dat het intensieve gebruik echter ook een oorzaak is... Overigens zullen locs die niet harder mogen dan 80 in Nederland mogelijk voor problemen gaan zorgen...

De 5101 en 5146 werden in maart verscheept naar Algerije. Zij waren hierbij geschilderd in de oranje-gele huisstijl van eigenaar SECO-Rail, voorzien van hun oorspronkelijke nummers.

Op 14 maart werden de 5922 en 5930 (ex Vennbahn) van Transport eindelijk naar het Duitse Düren overgebracht om te worden gerenoveerd. In het meest actuele plan is het de bedoeling dat beide locs in Antwerpen en Zeebrugge gaan dienen als rangeerloc voor treinen van Transport/Rurtalbahn.

In februari werd ook een aantal diesellocomotieven gesloopt: de 5308, 5502, 5504, 5524, 5525, 5541, 6224, 6235, 6269, 6307, 7369 en 7372, welke de afgelopen jaren in Salzines buiten dienst waren gesteld. De al veel langer geleden afgevoerde rangeerloos 9143 en 9211 werden, eveneens in februari, te Kinkempois gesloopt. Het betreft één van de allereerste afgevoerde locomotoren reeks 91 en de allerlaatste 'oudgroene' rangeerloc. De 9211 was om onduidelijke redenen nooit in Z-schildering gebracht en werd bovendien na zijn afvoer gestald op het terrein van Kinkempois. Hier stond de loc dus nog tot recent, twintig jaar na het verdwijnen van de voorlaatste oudgroene rangeerloc.

Treinstellen

Op 11 april heeft de NMBS Holding beslist om de offerte van Siemens voor de bouw van nieuwe elektrische treinstellen voor de stoptreindiensten toe te wijzen. Hiermee is eindelijk een volgende stap in dit project gezet, nadat de procedure jaren voortsleepte en uiteindelijk in 2007 gestaakt en volledig opnieuw uitgegeven werd. In deze nieuwe aanbesteding ging het niet langer om tachtig dubbeldeksstellen voor het GEN-netwerk, maar om 95 enkeldeksstellen voor het GEN-netwerk én de vervanging van ouder materieel in de rest van België. De vertraging van dit dossier zorgde er al voor dat 40 klassieke motorstellen serie 601-782 inmiddels worden gemoderniseerd voor het pre-GEN-netwerk (CityRail). In de wandelgangen circuleerde al langer het gerucht dat voor Siemens gekozen zou worden, dit tot ongenoegen van de Belgische vestiging van Bombardier. Voor het eerst zal een grote serie reizigersmaterieel voor de Belgische spoorwegen in het buitenland worden gefabriceerd.

Er is gekozen voor het type 'Desiro-ML' van de Duitse spoorbouwer. Er zijn in totaal maar liefst 305 treinstellen besteld, waarvan dus 95 voor het GEN-netwerk. Het zal het einde betekenen van de treinstellen serie 151-270 en uitein-

delijk ook 601-782. De levering begint voorjaar 2011 en duurt vijf jaar.

In de periode sinds de vorige opgave werd CityRail-treinstel 983 (ex 713) in dienst gesteld. Ook de 982 (ex 712) zou inmiddels in dienst moeten zijn.

De Break-stellen 325 en 326 zijn inmiddels weer voorzien van NMBS-logo's. Beide stellingen werden in 1994 als compensatie verkocht aan de CFL, waarbij de stellingen in de normale omloop bleven rijden. Nadat AM'96 hun taken overnam, reden de Breaks door andere delen van België (dus zonder in Luxemburg te komen), maar omdat de compensatie nog niet op een andere manier geregeld was, bleven ze in eigendom van de CFL. Omdat de verhoudingen van het op elkaars net rijden van materieel sinds de afgelopen dienstregeling zijn gewijzigd, heeft de NMBS de stellingen nu officieel teruggekocht.

Overig nieuws

Op 24 maart was het treinverkeer rondom Antwerpen langdurig verstoord door een brand in station Antwerpen Centraal. Smeulende bedrading zorgde die dag tweemaal voor schade, rookoverlast en – eveneens tot tweemaal aan toe – tot een ontruiming van het station.

Als de enige jaren geleden als enkelsporige lijn herlegde verbinding Fleurus – Sauvelais (lijn 147) verdubbeld is, zullen goederentreinen in beide richtingen van deze lijn gebruik gaan maken. Hierna zal de huidige lijn 144 (Gembloux – Jemeppe-sûr-Sambre) worden teruggebouwd tot enkelspoor. Momenteel wordt deze lijn nog gebruikt voor het meeste goederenverkeer in noordelijke richting. Voor het reizigersvervoer is lijn 144 al langer niet belangrijk meer; het is één van de twee lijnen in België waar alleen in de spits een reizigerstrein rijdt.

Sinds kort wordt de aansluiting van de glasfabriek van St. Roch (tegenwoordig van het Saint Gobain conglomeraat) in Auvelais weer bediend. Hierdoor zijn de karakteristieke glaswagens weer in dienst aan te treffen. Het is nog niet duidelijk hoe frequent en hoe omvangrijk dit vervoer is en eventueel zal worden. Het verkeer gaat in elk geval naar Roemenië. De bediening zou gebeuren door B Cargo, hoewel DLC/Crossrail is gezien met een lange bloktrein van deze glaswagens. Wordt hopelijk vervolgd...

Het houtverwerkingsbedrijf Idélux is van plan een opslagbedrijf voor houtproducten te openen langs de spoorlijn tussen Bovigny en Gouvy. Dit zou dan de permanente vervangende lokatie moeten zijn voor de oude locatie met spooraansluiting te Büllingen. Het houttransport hierheen was het laatste commerciële verkeer op de Vennbahn.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang

De beursgang van DB komt langzaam maar zeker dichterbij. De *Bundesregierung* heeft hiertoe eind maart een wetsontwerp gepresenteerd. Dit *Gesetz zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes* (te lezen onder <http://dip.bundestag.de/btd/16/062/1606294.pdf>) maakt het mogelijk om tot 49% van de aandelen van het DB-concern te verkopen. Het spoorwegnet blijft de komende 15 jaar eigendom van de Duitse staat; DB mag het exploiteren. SPD-minister Tiefensee gaat er van uit nog deze herfst de eerste 25% van de aandelen te verkopen, mogelijk aan investeerders.

In de voorgaande editie meldden wij dat de SPD nog in een spagaat zat ten aanzien van de ooit gemaakte keuze voor stemrechtloze preferente aandelen met een hoger rendement, de zogeheten *Volksaktien*. Het herstel van partijvoorzitter Beck heeft de SPD echter ook niet besluitvaardiger

gemaakt, want men is nog steeds aan het puzzelen op (of beter gezegd: ruziën over) een standpunt. In de tussentijd gaat de privatiseringstrein gewoon verder en dreigt het angekondigde standpunt van de SPD mosterd na de maaltijd te worden. De linkervleugel van de SPD heeft dat inmiddels begrepen en dreigde een bijzondere partijvergadering uit te schrijven wanneer de gewenste "*Volksaktien*" er niet komen. Voorzitter Beck probeert dat te voorkomen, maar heeft nu de wens geuit dat ook DB Regio buiten de beursgang blijft. Dit is voor de rechtervleugel van de SPD, alsmede voor coalitiegenoot CDU/CSU en DB onaanvaardbaar.

Alle ogen zijn nu gericht op een voor 28 april gepland coalitieoverleg tussen SPD en CDU/CSU, waarin de knopen moeten worden doorgehakt. De kans dat de SPD voor die tijd een standpunt heeft geformuleerd lijkt echter klein, want de druk om nu eindelijk een beslissing te nemen wordt steeds verder opgevoerd. Het *Bundesfinanzministerium* heeft zelfs al een aanbesteding gehouden voor advies en ondersteuning bij de beursgang. Ook gaf *Bahnchef* Mehdorn tijdens de presentatie van de jaarcijfers (zie onderstaand bericht) tamelijk onomwonden aan dat de DB-aandelen nog dit jaar verhandeld zullen worden. De *Bundestag* lijkt voorsnel het ambitieuze tempo wat te willen drukken, want voordat een besluit wordt genomen wil men eerst de nodige experts horen.

Jaarcijfers 2007

Medio maart maakte *Bahnchef* Hartmut Mehdorn de bedrijfsresultaten over het jaar 2007 bekend. Zoals te verwachten was, stond de presentatie geheel in het teken van de komende beursgang. De resultaten en verwachtingen waren dan ook weer indrukwekkend. De omzet steeg in 2007 van 30,05 naar 31,31 miljard. Het bedrijfsresultaat (EBIT) steeg met 227 miljoen naar 2,37 miljard, een groei van 10,6%. Wanneer de bijzondere baten en lasten worden meegerekend bedroeg de stijging zelfs 16,9%, namelijk van 2,47 naar 2,89 miljard. De jaarwinst steeg bescheidener, namelijk met 36 miljoen tot een bedrag van 1,716 miljard ofwel 5,5% van de omzet. De bescheiden toename van de winst is het gevolg van de keuze om de schuldenlast te verminderen; eind 2007 stond DB nog voor 16,51 miljard in het krijt, ruim 3 miljard minder dan eind 2006. De verwachtingen voor 2008 zijn uiteraard positief, men verwacht € 1,8 miljard winst. Er zit wel een addertje onder het gras: de extra kosten van de onlangs afgesloten CAO (ongeveer € 350 miljoen) zijn nog niet in de cijfers verwerkt. Men probeert dit weg te poetsen door nog efficiënter te werken. Als dit niet voldoende resultaat heeft zullen de prijzen per 1 januari extra worden verhoogd.

De belangrijkste winstmaker was in 2007 wederom het regionale spoorvervoer: 640 miljoen bedrijfsresultaat op een omzet van 6,532 miljard! De winst bij DB Regio was echter veel lager als gevolg van reserveringen die DB moest maken voor toekomstige tegenvallers (zie bericht hieronder). Het lange-afstandsvervoer bracht 115 miljoen in het laatje bij een omzet van 3,265 miljard. Het aantal reizigers daalde licht (1%), doch de vervoerprestatie bleef met 74,8 miljard reizigerskilometer gelijk. Dit is deels het gevolg is van de stakingen; daarnaast was het vervoer in 2006 ongekend hoog vanwege het WK voetbal.

Het goederenvervoer per trein groeide met 2,5% naar 98,79 tonkilometer. Het bedrijfsresultaat bedroeg 230 miljoen bij een omzet van 3,878 miljard. Ook DB Netze groeide sterk, het aantal verkochte treinkilometers nam met 3,2% toe naar 1,049 miljard. De groei komt vooral op het conto van de concurrenten van DB, die 14,8% meer treinkilometers bestelden. Dankzij een sterke verbetering van de productiviteit met zo'n 30% kwam DB Netze kwam voor het eerst in de

zwarte cijfers: het resultaat bedroeg 200 miljoen bij een omzet van 617 miljoen.

Staatssteun-procedure

Vorige maand meldden wij dat de Europese Commissie een procedure tegen DB start vanwege de verdenking van ongeoorloofde staatssteun (zie HOV-RN 2008-03, pag. 89). Kennelijk heeft DB ook het gevoel dat men voor het regionale vervoer wat veel subsidie ontvangt van de deelstaten Berlin en Brandenburg, want in de jaarrekening is al een reservering gemaakt van maar liefst € 310 miljoen. Officieel beargumenteert DB de reservering overigens met stijgende energiekosten.

Goederenvervoer (DB Schenker)

De Europese expansie van DB Schenker gaat met volle vaart verder. Samen met de Russische spoorwegen RZD, Polzug, Kombiverkehr en Transcontainer werd in juli 2007 **Trans-Eurasia Logistics** (TAL) opgericht. Nu de "kartelbewakers" van de EU en Rusland hebben aangegeven geen bezwaar te zien kan TAL daadwerkelijk van start gaan met het aanbieden van shuttleverbindingen tussen Duitsland en Rusland. Naast treinvervoer wil men ook het vervoer tussen de overslagstations en de verzenders en ontvangers gaan verzorgen, alsmede op- en overslagactiviteiten.

De EU heeft ook ingestemd met de overname van het Spaanse **Transportes Ferroviarios Especiales SA** (Transfesa), waarover in de herfst van 2007 overeenstemming werd bereikt.

De joint venture van Railion Danmark (51%) en het Zweedse Green Cargo (49%), **Railion Scandinavia** geheten, is per 1 april actief geworden. Ook hier heeft de EU toestemming verleend. Railion Scandinavia beschikt over 23 locs serie 185 met een toelating in Duitsland, Denemarken en Zweden; het bedrijf richt zich in eerste instantie op vervoer tussen Malmö en Hamburg-Maschen.

Vanaf begin mei zal Railion 60.000 buizen gaan vervoeren van Mülheim an der Ruhr naar Sassnitz. Hiertoe worden gedurende twee jaar wekelijks 15 treinen ingelegd. De buizen zijn bedoeld voor een pijpleiding door de Oostzee.

Overig nieuws

DB Fernverkehr heeft aangekondigd met de **dienstregeling van juni 2008** het aanbod van lange-afstandstreinen verder uit te dunnen. Het gaat daarbij vooral om vroege, late en weekendtreinen, zoals bijvoorbeeld IC Berlin – Szczecin (PL). De deelstaten hebben al fel geprotesteerd tegen de verdere uitdunning van het aanbod; zij wijzen erop dat de deelstaten jaarlijks al € 120 miljoen moeten uitgeven voor het bestellen van vervangende lange-afstandstreinen. Op die manier financieren zij een deel van de beursgang van DB, als dus de *Länder*.

DB komt voor het EK voetbal dat deze zomer in Zwitserland en Oostenrijk plaatsvindt met een aantal speciale **EK-aanbiedingen**. Een ook voor spoorminnende voetbalhaters interessant aanbod is de speciale *FanBahncard25*, die tussen 1 april en 30 juni recht geeft op 25% korting op alle treinreizen en het gebruik van de voordelige Europa Spezial-tickets. Salzburg Hbf en Basel SBB promoveren daarbij tijdelijk tot Duits tariefpunt. Bij elke overwinning van de *Mannschaft* wordt de geldigheid van de kaart met 1 maand verlengd. Voor € 19,- resp. € 39,- (1^e klasse) zullen velen hopen op een Europese titel voor de Duitsers. De kaart is ook on-line verkrijgbaar tot 7 juni via www.bahn.de/fanportal.

De onlangs afgeschafte **expressloketten** komen op de grootste stations weer terug. Met de afschaffing hoopte men de wachttijden voor de kaartverkoop te verkorten, maar dat werkte averechts. Met name reizigers die een eenvoudig kaartje willen kopen klagen steen en been. Men probeert nu

reizigers die een complexe vraag hebben te verleiden om vooraf een afspraak te maken, zodat de drukte beter gereguleerd kan worden. De kaartautomaten zijn voor veel reizigers geen alternatief; wie wel eens heeft geprobeerd om een iets ingewikkelder kaartje uit de automaat te toveren weet waarom! Men probeert de automaten nu met een software-aanpassing gebruiksvriendelijker te maken, maar door de vele tarieven is het de vraag of dit lukt. Vereenvoudiging van het tariefsysteem zou natuurlijk ook denkbaar zijn, maar daar wordt niet aan gedacht. Uw redacteur is benieuwd hoe NS Hispeed dit probleem gaat aanpakken, want voor de Nederlandse HSL dreigen de tarieven ook ingewikkeld te worden.

Per 1 april steeg de prijs voor het toezenden van via internet bestelde tickets van € 2,50 naar € 3,50, een maatregel die vermoedelijk niet zal bijdragen aan de gewenste verbeteringen bij de loketverkoop.

De Sächsische Minister Jurk heeft ervoor gepleit het railvervoer vrij te stellen van **energiebelastingen**. Op die manier kan het aanbod worden uitgebreid, waardoor het OV een nog beter alternatief voor de auto kan worden. Een lovenswaardig initiatief, dat ook in ons land navolging verdient.

Het systeem van huurfietsen, in goed Duits **Call a Bike** geheten, moet worden uitgebreid. In eerste instantie komen er verhuurlocaties bij in Hamburg (april), Hannover, Düsseldorf, Leipzig, Dresden, Halle an der Saale en Bonn (zomer). Eind 2009 moet op 100 ICE-stations een fiets gehuurd kunnen worden.

De weigering van DB om de **Zug der Erinnerung**, een tentoonstelling over de rol van de spoorwegen bij de Holocaust, te vrijwaren van het betalen van een gebruiksvergoeding voor infrastructuur en stations blijft de gemoederen bezig houden. Daarnaast heeft DB geweigerd de door een stoomloc getrokken trein toe te laten tot Berlin Hauptbahnhof omdat de rook het brandmeldsysteem op tilt zou laten slaan. Bovendien zou de trein, die 10 dagen op het station moet verblijven, het overige treinverkeer teveel hinderen. De voorzitter van de Joodse gemeenschap in Düsseldorf was hierover zo gefrustreerd dat *Bahnchef* Mehdorn betitelde als "*Führer der neuen Reichsbahn*", wat de gemoederen natuurlijk niet tot bedaren bracht.

Inmiddels heeft DB echter begrepen dat er bij dergelijke gevoelige kwesties een groot verschil bestaat tussen gelijk hebben en gelijk krijgen. Mede op aandringen van minister Tiefensee zal DB de stichting "Zug der Erinnerung" een geldbedrag doneren dat min of meer overeen komt met de betalen gebruiksvergoeding voor infrastructuur en stations. Tevens heeft men het S-Bahn-station Grunewald aangeboden als standplaats in Berlijn; het door de stichting gewenste gebruik van de goederenspooren (dat is de plaats van waar in de 2^e wereldoorlog de treinen naar de concentratiekampen vertrokken) is niet mogelijk omdat de spoor aansluiting al jaren geleden is verwijderd.

Op 7 april is het samenwerkingsverband **Deutschland-Takt** opgericht. Hierin participeert een aantal organisaties, zoals VCD en BAG-SPNV. Doelstelling is om in geheel Duitsland tot een klokvaste dienstregeling te komen zoals onder meer in Nederland en (vooral) Zwitserland. Op de website www.deutschland-takt.de worden voorbeelden gegeven en kunt u mee discussiëren.

Onregelmatigheden

Op 25 maart werden in Neu-Isenburg de autotransportwagens van een autoslaaptrein iets te enthousiast tegen de slaapwagens gerangeerd. Het resultaat was een tiental licht gewonden met blauwe plekken en builen, alsmede veel kopstaart-schades aan de auto's.

- Een dag eerder liep het in Dortmund Hbf niet helemaal zoals het moest. Een trek-duwtrein van DB stond kennelijk niet goed beremd stil, waardoor deze tegen een Talent-treinstel van de PEG aanrolde. De schade was bleef beperkt tot een geplette koppeling bij de PEG-Talent, die daarmee de bedrijfsnaam waar maakte.
- In Flintbek (Schleswig Holstein) ontsnapte een koe die onderweg was naar de slachterij. Na een tocht door het dorp bleef zij op de lijn Neumünster – Kiel stil staan. De machinist van een ICE wist door een snelremming te voorkomen dat het dier op een alternatieve manier aan haar einde kwam. Na vergeefse pogingen om het beest te vangen verdween het dier. Het is tot op heden spoorloos. De boer gaf in de lokale pers aan het doodvonnis van de koe te heroverwegen...

Regionaal reizigersvervoer

Transrapid München

De Transrapid-verbinding tussen het Hauptbahnhof en het vliegveld wordt definitief niet gebouwd. In januari was men nog zeer optimistisch (zie pag. 20), maar inmiddels bleken de kosten toch wat hoger te zijn dan men aanvankelijk dacht: 3,4 miljard in plaats van 1,85 miljard. Omdat geen van de betrokken partijen bereid was de extra kosten op te hoesten is het project afgeblazen. Uiteraard begon direct de strijd om de inzet van de reeds toegezegde middelen, variërend van het opknappen van stationsgebouwen en nieuwe innovatieve projecten tot een capaciteitsuitbreiding voor de S-Bahn in combinatie met de invoering van een Expres-S-Bahn.

Hamburg & Schleswig Holstein

- De punctualiteit van de door Veolia-dochter **Nord Ostsee Bahn** uitgevoerde treindienst op de Marschbahn Hamburg – Westerland (Sylt) is ten opzichte van vorig jaar gedaald naar 87 procent. Hierdoor dreigt de NOB een boete van enkele honderdduizenden euro te krijgen. Wrang detail daarbij is dat het merendeel van de vertragingen veroorzaakt wordt door de infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van DB Netze valt. De NOB is slechts schuldig aan 2% vertraagde treinen. Desondanks maakt de NOB winst; men wil de komende aanbestedingen dan ook aangrijpen om de activiteiten uit te breiden.
- **Benex GmbH**, een gezamenlijke dochter van de Hamburger Hochbahn en Babcock & Brown, heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de aanschaf van dieselmotorwagens en –treinstellen. Een daadwerkelijke bestelling zal pas worden geplaatst als nieuwe vervoercontracten zijn gewonnen.
- In Lübeck is begin april de bouw van een nieuwe halte **Lübeck Flughafen** aan de lijn naar Büchen gestart. De halte moet al op 26 mei in gebruik worden genomen.

Niedersachsen & Bremen

- De definitieve gunning van het exploitatiecontract voor de **S-Bahn Bremen** loopt enige vertraging op, daar de verliezende inschrijvers DB Regio en Benex bezwaar hebben aangetekend. Dit is vrij gebruikelijk, omdat dit voor de verliezende inschrijvers de enige mogelijkheid is om uit te vinden op welke punten zij hebben verloren. Een “exit-gesprek” zoals dat in Nederland gebruikelijk is kent men in Duitsland niet.
- Nu de plannen voor een Transrapid-verbinding in München de nek omgedraaid zijn dreigt ook het voortbestaan van de **Transrapid Versuchsanlage Emsland** in Lathen bedreigd te worden. Wanneer er geen concrete uitzichten zijn op nieuwe projecten heeft de testbaan immers weinig nut meer. Voorlopig is men in Lathen echter nog druk doen met het testen van het nieuwste prototype, de TR09.

Mecklenburg-Vorpommern

- De eerste trein op de **Rügensche Kleinbahn Rasender Roland** reed weer op 18 maart. Hoewel de rit amper aangekondigd werd waren er toch zo'n 100 belangstellenden. Een dag eerder waren drie rytuigen van de Zittauer Schmalspurbahn naar Rügen gebracht. Op 19 maart volgde loc 99 787 en een vierde rytuig. Voorlopig wordt alleen tussen Binz en Göhren gereden; zodra het dispuut over de overname van het oorspronkelijke materieel beëindigd is kan de gehele dienstregeling weer worden gereden. De Pressnitztalbahn exploiteert de lijn nu onder de naam **Rügensche Bäderbahn**.

Berlin & Brandenburg

- Al jaren worden er plannen gemaakt voor het herstel van de **S-Bahn**-dienst naar Falkensee, zonder dat er wat concreets gebeurt. De rapportages waarin de kosten en baten zijn berekend bleven namelijk in de bureauladen van de deelstaten liggen. Onder dreiging van juridische stappen zijn ze nu openbaar gemaakt. Een S-Bahn Spandau – Falkensee zou dagelijks 2.000 reizigers trekken, voldoende voor een dergelijke verbinding. Hier staat echter tegenover dat reizigers die verder reizen dan Falkensee geconfronteerd worden met een langere reistijd en een extra overstap, waardoor het aantal regionale reizigers juist zal dalen. Per saldo betekent dit dat de deelstaten de verbinding niet zinvol vinden.
- De S-Bahn Berlin wordt de komende jaren van een nieuwe computergestuurde beveiliging voorzien. De aanpassing van het 330 kilometer lange netwerk en de circa 600 treinstellen gaat enkele jaren duren en kost € 133 miljoen. De modernisering betekent het einde van de mechanische *Fahrsperren*. Dit systeem maakt gebruik van een uitklapbare balk die bij een stoptonend sein in het profiel van vrije ruimte komt te hangen. De treinen zijn voorzien van een handel die bij aanraking met de balk het remsysteem in werking stelt, waardoor de trein tot stilstand wordt gebracht. Dit systeem werd 82 jaar geleden geïntroduceerd. Directe aanleiding voor de versnelde invoering van het nieuwe systeem is een stoptonend sein-passage in Lichterade, waarbij de *Fahrsperre* dienst weigerde. Omdat de machinist zelf ook al remde liep alles met een sisser af. Wel zal S-Bahn Berlin alle 1470 *Fahrsperren* de komende tijd onderzoeken op gebreken.
- Op 14 maart wordt het station Julius-Leber-Brücke van de **S-Bahn Berlin** geopend. Dit station ligt aan lijn S1 tussen de stations Yorckstraße en Schöneberg. De levering van de liften is vertraagd tot eind 2008.
- Uit een enquête bleek dat de private vervoerders Connex Sachsen, ODEG en NEB door de reizigers meer gewaardeerd worden dan DB Regio.
- Na DB Regio ligt nu de **Prignitzer Eisenbahn** onder verdenking teveel subsidies te hebben ontvangen. Het zou gaan om een in 2003 gesloten contract, waarin naast de treindiensten ook het onderhoud van de infrastructuur is geregeld. Hiervoor ontvangt de PEG jaarlijks € 8,3 miljoen; het vermoeden bestaat nu dat het contract niet reglementair tot stand is gekomen. De officier van justitie onderzoekt de zaak.

Sachsen

- Het **Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe** heeft de aanbesteding aangekondigd van een drietal netwerken. Het gaat om de **S-Bahn Dresden** (lijnen S1 Schöna – Dresden – Meißen, S2 Pirna – Dresden – Dresden Flughafen en S3 Dresden – Tharandt, op bepaalde tijden doorrijdend naar Freiberg), het **Kamenzer Netz** (RB33 Dresden – Königsbrück en RB34 Dresden – Kamenz) en het **Sächsische**

Schweiz-Netz (lijnen RB 71 Pirna – Sebnitz – Bad Schandau en RB 72 Heidenau – Altenberg). De contracten met een looptijd van 10 jaar gaan in december 2010 in; in alle gevallen bestaat een optie tot een verlenging met 4 jaar. Men rekent op minimaal 4 inschrijvers, mogelijk zelfs acht.

Sachsen-Anhalt

De deelstaat Sachsen-Anhalt heeft besloten de door de stakingen bij DB niet uitbetaalde subsidies en opgelegde boetes te gebruiken voor investeringen in het regionale spoorvervoer. Het gaat om bijna €2 miljoen.

Het rijseizoen van de **Dessau-Wörlitzer Eisenbahn** is op 21 maart weer van start gegaan. Op woensdagen, zaterdag, zon- en feestdagen worden vijf retourritten gereden met dubbeldeksrailbus 670 006. Informatie vindt u op <http://www.dwe-web.info/>.

Op eerste paasdag reden voor het eerst sinds lange tijd weer reizigerstreinen op de **Rübelandbahn**. Trekkraft voor deze op de vergunning van de Harzer Schmalspur Bahnen gemaakte ritten was TRAXX-loc 285 001 van de HVLE.

Nordrhein-Westfalen

In de strijd tussen DB Regio en het VRR lijkt beweging te komen. DB kondigde aan niet te zullen snijden in de treindienst (zie HOV-RN 2008-02, pag 51). Ook de extra voetbaltreinen blijven rijden. Dit lijkt een sympathiek gebaar van DB, doch dit lijkt eerder te zijn ingegeven door de angst dat het VRR DB via een noodwet de verplichting oplegt om de treindienst te blijven rijden. Een oplossing is dus nog niet in zicht.

Het jaarlijkse **kwaliteitsonderzoek** regionaal spoorvervoer is voor het VRR een bevestiging van het besluit om het tempo van de aanbestedingen te versnellen. Net als in Berlijn bleken de private vervoerders zoals NordWestBahn, Abellio en Prignitzer Eisenbahn een betere kwaliteit te bieden dan DB Regio. Ook rijden zij beter op tijd.

De deelstaat NRW biedt sinds 7 april de mogelijkheid om een aantal regionale kaartjes via de website http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?L=vs_nrw&et_cid=165&et_lid=3527 te kopen.

Informeel kondigde het VRR een tweetal aanbestedingen aan, namelijk het **Westmünsterland Netz** (lijnen RB63 Münster – Coesfeld, RB 64 Münster – Gronau – Enschede, RB Dortmund – Gronau – Enschede en mogelijk RB 43 Dorsten – Wanne-Eickel – Dortmund) en een netwerk bestaande uit RE4 (Aachen – Dortmund), RE6 (Düsseldorf – Minden) en RB 48 (Wuppertal – Bonn).

Veolia-dochter **NordWestBahn** heeft bij Alstom 30 dieseltreinstellen type LINT41 besteld voor de exploitatie van het Niers-Rhein-Emscher Netz (zie HOV-RN 2008-02, pag. 51). De treinstellen moeten voor december 2009 geleverd zijn.

De gemeente Mönchen-Gladbach baalt er stevig van dat men alleen met regionale treinen bereikbaar is. Alleen tijdens werkzaamheden tussen Köln en Utrecht is de ICE in de Vitisstad te bewonderen. De hoop dat DB de stad opneemt in het *Fernverkehrsnetz* is inmiddels vervlogen; men hoopt nu dat private ondernemers gebruik gaan maken van de per 2010 ingaande opening van de markt voor internationaal vervoer, bijvoorbeeld met een IC-dienst Eindhoven – Venlo – Mönchen-Gladbach – Köln. Een onlangs door de betrokken overheden uitgebrachte studie naar zo'n verbinding gaf echter de voorkeur voor een route via Heerlen en Aachen, omdat dan minder gebruik hoeft te worden gemaakt van het dure Duitse spoorwegnet.

Hessen:

In Kirchdetmold begon op 17 maart de aanleg van twee nieuwe **RegioTram**-haltes; deze moeten eind dit jaar in gebruik worden genomen.

De deelstaat is gestart met de planning van een nieuwe **S-Bahn**-verbinding tussen Frankfurt en Hanau. Hiertoe is onder meer een 1,4 kilometer lange tunnel tussen Frankfurt-Ost en het bestaande ondergrondse station Konstablerwache en de aanleg van twee extra sporen tussen Frankfurt-Ost en Hanau noodzakelijk.

Baden-Württemberg

Op 4 april werd door de overeenkomst voor de volgende uitbreiding van de **S-Bahn Karlsruhe** door de betrokken overheden ondertekend. Eind 2010 moeten de tweesysteemtrams van de AVG gaan rijden over het 27 kilometer lange baanvak Wörth – Germersheim, dat hiertoe geëlektrificeerd wordt. Naast de bestaande stations Bellheim, Jockgrim, Rheinzabern, Rülzheim, Sondernheim en Germersheim komen er 8 nieuwe haltes: Wörth-Nord, Jockgrim-Süd, Rheinzabern-Süd en -Mitte, Rülzheim-Süd, Bellheim-Nord alsmede Germersheim-Süd en –Ost.

Ook in het stamnet van de **AVG** wordt geïnvesteerd: tussen Reichenbach en Langensteinbach wordt spoor verdubbeld. Bij de nieuwbouwwijk Froschgärten/Schaftrieb komt een nieuwe halte.

De uitbreiding van de **S-Bahn Stuttgart** is ook een stap verder gekomen. De eerste bouwvergunning voor de verlenging van lijn S1 van Plochingen naar Kirchheim/Teck is verleend, zodat de bouw in juni kan beginnen.

Na het mislukken van de aanbesteding van de treindienst op de **S-Bahn Stuttgart** (zie HOV-RN 2008-03 pag 85) heeft DB Regio als enige vervoerder een aanbieding gedaan. Dit bod, waarover geen details bekend zijn gemaakt, wordt nu alsnog getoetst aan de eisen die in het Bestek voor de aanbesteding waren opgenomen. Als aan deze eisen wordt voldaan mag DB Regio de treindienst voor een periode van 12 jaar uitvoeren. Het is natuurlijk te verwachten dat het geen al te scherpe aanbieding zal zijn.

Bayern

Bij de **S-Bahn München** is de aanleg van het nieuwe station Hirschgarten besloten. Dit tussen Donnersberger Brücke en Laim gelegen station moet eind 2009 in gebruik worden genomen.

Op 31 maart werd bovendien besloten de lijn **Dachau – Altomünster** te elektrificeren, zodat deze in de S-Bahn kan worden geïntegreerd. Tot nu toe rijden hier dieseltreinstellen serie 628 met de lijnletter "A". De plannen voorzien in het splitsen en combineren van de treinen van lijn S2 in Dachau.

De *Bayerische Eisenbahn Gesellschaft* heeft in samenwerking met de *Freistat Thüringen* de aanbesteding aangekondigd van het **E-Netz Franken**. Dit netwerk omvat de *RegionalExpress*-lijnen Nürnberg – Bamberg – Sonneberg (uurdienst), Nürnberg – Schweinfurt – Würzburg (2-uurdienst), Nürnberg – Kronach – Jena (2-uurdienst) alsmede de *Regionalbahn* Bamberg – Kronach (uurdienst) – Saalfeld (2-uurdienst). Om overstapvrije verbindingen te creëren wordt de toepassing van een vleugeltreinconcept verplicht gesteld. De treindienst moet geleidelijk tussen 2011 en 2013 worden opgestart. De offertes moeten op 31 juli worden ingediend, in het najaar wordt de winnaar van de aanbesteding bekend gemaakt.

Vooruitlopend op de aanbesteding is de geldigheid van het *Bayern-Ticket* uitgebreid tot Sonneberg in Thüringen.

Privaat goederenvervoer

Masterplan goederenvervoer

Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD) presenteerde op 14 maart het ontwerp voor een masterplan goederenvervoer en logistiek. De verwachting is dat het goederenvervoer de komende jaren sterk zal toenemen; zonder ingrijpen zal het vervoer vaker vastlopen. Het plan kent een vijftal speerpunten:

- efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur;
- voorkomen van onnodige verkeerstromen (bijvoorbeeld lege ritten of lege containers);
- vermindering van de milieubelasting veroorzaakt door goederenvervoer;
- betere werkomstandigheden en opleidingen voor de werknemers;
- capaciteitsuitbreiding van de verkeersinfrastructuur.

Het moge duidelijk zijn dat het goederenvervoer per spoor een grote bijdrage kan en moet leveren aan het bereiken van deze doelstellingen. Hiertoe wordt onder meer gedacht aan het inzetten van langere treinen, versnelde invoering van ETCS op een zestal corridors, aanleg van extra sporen langs bestaande lijnen, meer geld voor het stimuleren van gecombineerd vervoer en versterking van de positie van het milieuvriendelijke spoorvervoer. De tol die door vrachtwagens nu al betalen wil men variabel maken, waarbij overdag meer en 's nachts minder betaald gaat worden. Desondanks zal een aantal *Autobahnen* worden verbreed tot 2x3 of 2x4 rijstroken, waardoor een deel van het beoogde effect vermoedelijk weer teniet wordt gedaan. Het plan moet nog door het Kabinet worden vastgesteld en zal vermoedelijk dus nog diverse aanpassingen ondergaan. Zo is bijvoorbeeld coalitiepartner CDU tegen een variabele tolheffing omdat dit de concurrentiepositie van de vrachtauto verslechtert.

Overname ITL

Op 7 april maakte de SNCF bekend dat zij een optie heeft genomen op de koop van 75% van de aandelen van ITL. Met de overname wil de SNCF een betere positie krijgen in het vervoer naar oost Europa. ITL heeft vestigingen in Nederland, Duitsland, Polen en Tsjechië en beschikt over 35 locs en 845 wagons. In hoeverre de overname gevolgen heeft voor het werkpakket van ITL is nog niet bekend.

Materieelnieuws

- De leasebedrijven van **Mitsui Rail Capital Europe** (MRCE) en **Dispolok** zijn per 1 april geïntegreerd. Het nieuwe bedrijf krijgt twee vestigingen, namelijk MRCE in Amsterdam (ontwikkeling, strategie, marketing, technologie, financiering, aanschaf en materieeleigendom) en **MRCE Dispolok GmbH** in München (fleetmanagement, logistiek, service en onderhoud). Het bedrijf beschikt over ruim 200 locs die in meer dan 10 landen worden ingezet.
- De **Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen** (WHE) wil op het goederenstation van Wanne een nieuwe werkplaats bouwen. De werkplaats krijgt twee sporen met een lengte van 78 meter en uitgebreide faciliteiten, wat voor het eigen materieelpark van de WHE (7 diesellocs) nogal ruim bemeeten lijkt. Men wil dan ook onderhoudswerk voor derden aantrekken.
- De **Mittelweserbahn** (MWB) heeft een drietal locs in gebruik genomen. De V761 – V763 zijn drieassige machines van het MaK-type DE502, die in de jaren tachtig geleverd zijn aan een mijnbedrijf. Het park is daarmee gegroeid naar 50 locs, wat mooi past bij het vijftigjarig jubileum van de MWB. Dit jubileum wordt overigens van 19 tot en met 21 september gevierd in het museum Bruchhausen-Vilsen, informatie op www.mittelweserbahn.de.
- **HGK** heeft een nieuwe e-loc in gebruik genomen, de 185 585.

Overig nieuws

- In **Mainz** is de bouw van een nieuw goederenvervoercentrum aan de Ingelheimer Aue van start gegaan. In 2009 moet deze uitbreiding van de havenfaciliteiten met onder meer een containerterminal gereed zijn.
- De sinds 1996 buiten gebruik zijnde 20 kilometer lange spoorlijn **Aurich – Abelitz** (Niedersachsen) is per april gereactiveerd door de Eisenbahn Infrastruktur Gesellschaft Aurich – Emden. De lijn zal door Enercon, een fabrikant van windmolens worden gebruikt voor de aan- en afvoer. Een betonbedrijf, dat naar de toepasselijke naam Kerker luistert, is eveneens geïnteresseerd in spoorvervoer.
- **Kombiverkehr** is in samenwerking met het Sloveense Adria Kombi een treindienst voor gecombineerd vervoer gestart. Vooreerst wordt wekelijks gereden op de route Istanbul – Ljubljana – München. In de 2^e helft van dit jaar moet de frequentie van deze “Bosporus-Europe-Express” worden opgevoerd.
- De deelstaat Mecklenburg-Vorpommern zal € 8.737.447 investeren in de haven van **Wismar**. Voor dit geld worden onder meer sporen aangelegd op de kades, zodat vracht direct van zeeschip naar trein en vice versa verladen kan worden.
- In Köln is de tweede fase van de herstructurering van het rangeerstation **Köln-Gremberg** gestart. Nadat in de periode 2004 – 2007 de sporen in noord-zuidrichting onder handen waren genomen zijn de komende drie jaar de 32 sporen in omgekeerde richting aan de beurt. Hier wordt onder meer een automatisch remsysteem geïnstalleerd. Uiteindelijk moet het gehele rangeerproces op afstand via computers geregeld kunnen worden.
- De exploitant van de luchthaven van Frankfurt, Fraport, gaat de komende 3 jaar onderzoeken of het mogelijk is de aan- en afvoer van luchtvracht deels per trein te laten geschieden. Daarbij wordt onder meer de haalbaarheid van een “AirCargo RailCenter” bekeken. Of het ook daadwerkelijk tot goederentreinen met een vluchtnummer gaat komen zal nog moeten blijken...

Materieel

Aanpassing EBO

De **Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung** (EBO) is per 1 april 2008 aangepast. Vanaf die datum moeten alle spoorlijnen met een baanvaknelheid van meer dan 100 km/h zijn uitgerust met Indusi of PZB. Ook moeten alle locs, treinstellen en stuurstandwagens van deze systemen voorzien zijn, tenzij zij zich niet op de hoofdbaan laten zien. Een uitzondering wordt gemaakt voor locs en treinstellen die niet worden gebruikt om de trein te besturen, zoals de als *tussenherder* verbouwde 6400-en. Museumorganisaties hebben al geprotesteerd tegen deze nieuwe regels; zij moeten namelijk flink investeren in de aanpassing van hun materieel. Eveneens aangepast zijn de eisen die aan deuren van railvoertuigen voor reizigersvervoer gesteld worden. De eigenaren dienen voortaan aan te tonen dat een goed functionerende beveiliging bestaat tegen het sluiten van deuren tijdens het in- en uitstappen (reizigers mogen niet door de deur geraakt worden), beklemmingen, het meesleuren van reizigers die in dichtgaande deuren vast komen te zitten. Aanleiding is een door DB aangespannen procedure tegen de door het EBA opgelegde verplichting om de automatische deursluiting van de treinstellen serie 423 buiten dienst te stellen. Deze verplichting was ingesteld naar aanleiding van het grote aantal reizigers dat tussen de deuren bekneld raakte. De automatiek mocht pas weer in gebruik worden genomen na het aanbrennen van een extra klembeveiliging. DB had de procedure tegen het EBA aangespannen om deze eis van tafel te krijgen. Men is van mening dat de kosten voor deze maatregel niet in verhouding staan tot de gevolgen van het bekneld raken. Ook hebben reizigers deze win-

ter massaal geklaagd over de treinstellen, omdat deze met geopende deuren in de vrieskoude bleven staan. De capaciteit van de verwarming is hier niet op berekend.

Bremen-Seebaldsbrück

Nu DB Regio de aanbesteding van de S-Bahn Bremen verloren heeft is de toekomst van de werkplaats Seebaldsbrück bedreigd. De redenering is wat vreemd, want in Seebaldsbrück wordt groot onderhoud gegeven aan dieselmaterieel, terwijl de verloren treindiensten allen met elektrisch materieel worden bereiden. Het riekt dan ook naar een poging om de uitslag van de aanbesteding te beïnvloeden. Vakbonden en lokale politici gaan zich nu inzetten voor het behoud van de werkplaats.

Fahrzeugtechnik Dessau

Fahrzeugtechnik Dessau (FTD), dat onder meer de PROTOS-treinstellen aan connexxion leverde, heeft op 25 maart uitstel van betaling aangevraagd. Hoewel het bedrijf aangaf voldoende werk te hebben kon het de betalingsverplichtingen niet nakomen, de oorzaak daarvan is niet bekend gemaakt. Het Russische Transmashholding, dat sinds 2006 eigenaar is van FTD, houdt zich intussen angstvallig stil. De aangestelde curator gaat proberen het bedrijf een doorstart te laten maken.

Overig nieuws

▪ Elektrische locomotief **101 133** raakte begin april haar reclame voor Ethiopian Airlines kwijt.

De DB lijkt de serie **110** als reclameloc te hebben ontdekt. Na de 110 voor de warmtepompentrein en de 110 325 als reclametrager voor Ameropa is nu de 110 321 bont bestickerd onderweg. De machine maakte tussen 1 en 12 april met de Ki.KA LIVE-Express een toer langs elf Duitse steden. Wat Ki.KA precies inhoudt is te lezen op: http://www.kika.de/fernsehen/a_z/k/kikalive/aktion/kikalive_express/index.shtml.

▪ Het gejojo met de locs **189 090 – 099** gaat maar door. Na de verkoop van de locs aan MRCE werden de machines door het DB-concern teruggehuurd, om vervolgens weer naar MRCE terug te keren. Het lot van de 189 090 en 092 is bekend – zij worden door DB AutoZug gehuurd. Maar ook de 189 096 – 099 zijn (nu voor de derde keer) weer in dienst van DB Schenker. Inmiddels voorzien van een Hollandpakket wordt het viertal ingezet in het goederenverkeer tussen Duitsland en Nederland. De locs behielden vooralsnog de rode Railion-kleurstelling.

▪ Na de ombouw van het plaatselijke Hauptbahnhof wil de gemeente Ingolstadt graag een elektrische locomotief serie **194** als *Denkmal* bij het station plaatsen. Naar verluidt is men op zoek naar een geschikte kandidaat. Het Bw Ingolstadt was een van de laatste depots dat de serie 194 inzetten.

▪ DB-dochter Kurhessenbahn verbaasde vriend en vijand door de **218 387** in het oude Bundesbahn-rood te laten schilderen. De machine kreeg de nieuwe verflaag tijdens een grote revisie. Het is voor de loc de eerste keer dat zij in het oude rood rondrijdt; de 218 387 werd destijds blauw/beige in dienst gesteld. De machine zal voornamelijk in de goederendienst tussen Marburg en Bad Laasphe worden gebruikt.

▪ De rol van de serie **420**, en dan met name de oudere treinstellen, lijkt voorlopig niet te zijn uitgespeeld. Treinstel 420 175, een exemplaar uit de tweede bouwserie (afgeleverd tussen juli 1972 en december 1975), kreeg in Nürnberg een grote revisie. Het is acht jaar geleden dat het laatste treinstel uit de tweede serie een grote revisie kreeg.

▪ Met de Coradia Lirex-treinstellen serie **440** is de DB inmiddels een testprogramma gestart. De treinstellen werden

al gespot rond München, Nürnberg en Trier. De nieuwe treinstellen serie **422** zijn ondertussen al waargenomen in het Ruhrgebied: DB hoopt deze zomer de eerste treinstellen te kunnen inzetten in de normale dienst.

▪ Reden voor een feestje: medio maart hadden de **ICE**-treinstellen van de DB sinds de invoering van het hogesnelheidsnet in 1991 een miljard kilometer afgelegd. Op dit moment worden door 250 ICE's zo'n 300.000 kilometer per dag afgelegd. De ICE's rijden naast Duitsland ook door België, Nederland, Denemarken, Zwitserland, Oostenrijk en Frankrijk.

▪ Voor zes van de 27 nieuwe dieseltreinstellen serie **648.3** voor het dieselnets rond Nürnberg is een omloop opgesteld om het personeel vertrouwd te maken met het materieel. De treinstellen rijden twee aan twee gekoppeld. Het zwaartepunt van de inzet ligt tussen Nürnberg en Hersbruck (r. Pegnitz). Daarnaast bereiken ze Neuhaus, Simmelsdorf-Hüttenbach en Rückersdorf. De inzet van de 648.3 rond Nürnberg zal het einde van de serie 614 betekenen.

▪ Triest museumnieuws: het huurverdrag tussen het DB Museum en het Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen voor locomotief **E 69 03** liep midden maart af. Van de machine werd op 22 maart afscheid genomen. Het locje werd overgebracht naar Koblenz-Lützel en dat is meestal geen goed teken. De collectie staat hier grotendeels in de buitenlucht en zo af en toe verdwijnt wat materieel richting sloop, zoals de ET430.

▪ Ook een serie die niet van de sporen lijkt te krijgen: de 242 (de vroegere E42 van de Deutsche Reichsbahn). De **242 151** kreeg een grote revisie en daarbij de bordeauxrode DR-jas. De machine zal gaan rijden voor Centralbahn, die inmiddels een bont locomotievenpark heeft: Re 4/4'-en (afkomstig van de SBB), een 1042 en twee 1046'en (ex ÖBB).

▪ Eind februari heeft DB een serie van 80 zesassige gelede containerwagens type **Sggrs 741** besteld bij het Slovaakse Tatravagónka a.s.

▪ Eind maart publiceerde DB een aanbesteding voor de levering van 600 vierassige dubbeldeks autotransportwagens type **Laaers 560**. De levering zal plaatsvinden in drie series van 200 stuks. De opdracht bevat tevens een optie op nog eens 600 wagens, die tussen 2010 en 2012 te leveren zijn.

▪ Een wakkere lezer miste in ons **materieel-overzicht** het materieel van de S-Bahn Berlin en het in de series 700 genummerde dienstmaterieel en filterde een inconsequentie uit het overzicht. Met uitzondering van het dienstmaterieel (dat wordt uw redacteur een te onoverzichtelijke puzzel) hebben wij de opmerkingen verwerkt. Wel prettig om te merken dat ons werk ook nauwkeurig gelezen wordt! Hieronder een gecorrigeerd overzicht.

Wagenpark DB per 1.1.2008

Type	Aantal	BD	Mut	Opmerkingen
Elektrische locomotieven				
101	145	-	-	
103	3	3	-2	184 & 245 museumlocs
110	159	25	-25	
111	226	1	-	
112	90	-	-	
113	3	2	-	311 museumloc
114	41	-	1	ex BR 112
115	27	5	1	ex BR 110
120.1	60	-	-	
139	38	-	-3	
140	243	26	-18	128 (groen) museumloc
141	4	-	-3	228 museumloc
143	615	38	-5	
145	78	-	-1	006 afvoer na crash
146.0	26	-	-	
146.1	32	-	-	
146.2	47	-	-	
150	2	-	-	091 & 186 museumlocs

151	164	1	-3	
152	171	-	-	
155	225	13	1	
171	11	11	-	001 & 002 museumlocs
180	18	-	-1	001 verkocht aan CD
181	24	6	-	
182	42	-	17	
185.0	200	-	-	
185.2	117	-	45	
189	90	-	-10	090-099 verkocht MRCE

Diesel locomotieven

202	1	-	-	646, Erzgebirgsbahn
203	17	-	1	
204	19	12	-	
212	12	7	-	5 museumlocs
213	2	1	-	
215	14	-	-	Autotreinen Sylt
216	32	30	-	221&224 museumlocs
217	15	1	2	
218	336	28	-1	
219	1	-	-	084 museumloc
225	68	8	-3	091&092 Railion Italia
232	287	93	-31	
233	64	-	-	
234	13	3	-	
241	10	1	-	
261	3	-	3	lease van MRCE
264	2	-	2	Railion Nederland
266	8	-	8	lease MRCE en Serco
290	61	-	-14	
291	10	-	-3	
294	319	-	-	
295	90	-	-	
296	31	-	15	
298	72	4	-2	

Rangeer locomotieven

312	19	19	-	001 museumloc
333	16	-	-1	
335	58	-	-3	
345	44	3	-7	
346	39	36	-12	
347	6	-	6	
360	28	26	-	
362	113	-	-	
363	199	8	-8	
364	23	20	-39	
365	18	15	-9	
381	1	-	-	
399	4	-	-	Wangerooze

Elektrische treinstellen

401	118	-	-	59 stellen ICE-1
402	46	-	-	46 stellen ICE-2
403	50	-	-	50 stellen ICE-3
406	13	-	-	13 stellen ICE-3M
410	1	-	-	ICE Experimental
411	60	-	-	ICE-T, 7-delig
415	11	-	-	ICE-T, 5-delig
420	202	2	-37	
423	447	-	-	
424	40	-	-	S-Bahn Hannover
425.0	156	-	-	
425.2	82	-	-	
426	41	-	-	
427	5	-	+5	5-delige Flirt, Rostock
450	4	-	-	2-systeemtrams Karlsruhe
472/3	53	-	-9	S-Bahn Hamburg
474.0	60	-	-56	idem
474.1	54	-	54	Idem, 2-systeem
480	78	9	-	S-Bahn Berlin, Viertelzug
481	494	4	-	S-Bahn Berlin, Viertelzug
481.5	3	-	-	S-Bahn Berlin, Halbzug
485	135	80	-	S-Bahn Berlin, Viertelzug

Dieseltreinstellen en -motorwagens

605	19	-	-	ICE-TD
610	20	-	-	Pendolino
611	50	-	1	Neitec
612	191	-	-2	Regioswinger
614	84	6	-	
618	1	-	-	Prototype Lirex
624	27	21	3	
634	24	24	-	
626	2	-	-1	NE81, ex Kahlgrundbahn

628.1	0	-	-3	Prototypen
628.2	146	2	-	
628.4	297	3	1	
628.9	6	-	-	
640	30	-	-	LINT27 motorwagens
641	35	-	-	
642	235	1	-	Desiro
643.0	75	-	-	Talent 3-delig
643.2	26	-	-	Talent 2-delig Aachen
644	62	-	-	DE-Talent, Köln
646.0	30	1	-	GTW 2/6
646.2	13	-	-	GTW 2/6
648.0	6	-	-	LINT41, Kiel
648.1	21	-	-	LINT41, Dortmund
648.2	7	-	-	idem
648.25	27	-	-	LINT41, Braunschweig
650.0	27	-	-	Regioshuttle
650.1	23	-	-	idem
650.2	3	-	-	idem
650.3	28	-	-	idem
672	20	-	-	LVT/S Burgenlandbahn
772	6	2	-	Ferkeltaxen, museum
798	2	-	-	Uerdingen

Toelichting:

- Type:** De *Baureihe* zoals die door DB gehanteerd wordt. In enkele gevallen wordt onderscheid gemaakt naar subseries.
- Aantal:** Het aantal locs / treinstellen dat per 1.1.2008 in het wagenpark van DB is opgenomen, dus inclusief het aantal buiten dienst staande locs en treinstellen.
- BD:** Het aantal locs / treinstellen dat op 1.1.2008 buiten dienst stond
- Mut:** De verandering in het aantal aanwezige locs / Treinstellen ten opzichte van 1 november 2006

Infrastructuur

- De uit 1934 stammende **Rethelhubbrücke** in het Hamburgse havengebied zal de komende jaren worden vervangen. Net als de Kattwykbrücke is dit een gecombineerde spoor/weg-brug. Dagelijks maken 40 tot 50 goederentreinen en 11.000 auto's gebruik van deze brug. De nieuwe brug wordt een dubbele klapbrug met een van het autoverkeer afgescheiden spoor. De bouw begint in 2009.
- Oude tijden herleven. In de DDR was het gebruikelijk om seinen en bovenleidingmasten met helicopters te plaatsen. Deze methode wordt nu steeds vaker door DB Netze toegepast. Op 22 en 23 maart werden in Stendal op deze manier nieuwe seinen geplaatst; op 8 en 9 april gebeurde hetzelfde tussen Landshut en Mühlendorf.
- In **Kehl** is begonnen met de bouw van een nieuwe dubbelsporige spoorbrug over de Rijn ter vervanging van het bestaande enkelsporige exemplaar.
- In **Weiden** is een nieuwe computergestuurde beveiliging (ESTW) in gebruik genomen.
- Het **Bundesverwaltungsgericht** in Leipzig heeft de afbraak van een spoorbrug over snelweg A9 in de lijn Bad Lobenstein – Triptis verboden. Deze **Thüringer Oberlandbahn** is eigendom van de Deutsche Regional Eisenbahn (DRE) en zou door dit bedrijf worden gereactiveerd voor toeristisch en goederen-vervoer. De brug zou moeten wijken voor een verbreding van de autosnelweg.
- De planningsprocedure voor de capaciteitsuitbreiding van de verbinding met de **JadeWeserPort** in Wilhelmshaven is opgestart. In 2011 moet de lijn geheel dubbelsporig en geëlektrificeerd zijn. Bij Sande wordt het tracé verlegd naar een route buiten het dorp.
- De ambtenaren van de gemeente Schachdorf-Ströbeck waren behoorlijk geschokt door het aanbod van DB om het op de monumentenlijst staande stationsgebouw van Ströbeck over te nemen. De verbazing betrof niet de vraagprijs, maar het feit dat DB het gebouw een jaar eerder, zeer tegen de zin van de gemeente, zelf afgebroken had!

Te koop

DB Netze heeft maar liefst vier lijnen in Brandenburg te koop aan geboden. Het reizigersvervoer op deze lijnen ligt sinds eind 2006 stil. Het gaat om de volgende lijnen:

- **Milmersdorf – Templin Stadt** (8,9 km); de koper moet de komende jaren € 3 mln investeren in vernieuwing van de bovenbouw;
- **Werneuchen – Tiefensee** (7,3 km), waar vanaf 2010 geïnvesteed moet worden in de vervanging van overwegen;
- **Neustadt (Dosse) – Neuruppin West** (26,2 km), die gesloten is gesloten vanwege de slechte toestand van de baan. Heringebruikname vergt forse investeringen, doch de PEG lijkt geïnteresseerd te zijn.
- **Neuruppin Btf Rheinsberger Tor – Herzberg (Mark)** (11,6 km); ook deze lijn kent fors achterstallig onderhoud.

In HOV-RN berichten wij regelmatig over de verkoop van spoorlijnen door DB Netze. De verkoop vindt meestal plaats wanneer de lijnen geen vervoer meer kennen. In sommige gevallen worden zelfs in gebruik zijnde lijnen te koop aangeboden, meestal op het moment dat forse investeringen in de infrastructuur nodig zijn. DB Netze moet het Duitse spoorwagennet namelijk minimaal kostendekkend exploiteren, waardoor grote investeringen een goede reden zijn om lijnen te sluiten, zeker wanneer die door concurrenten van DB worden gebruikt. DB Netze mag de lijnen namelijk pas (laten) opbreken als er geen partijen zijn die de lijn willen behouden. Op die manier verdwenen sinds de eeuwwisseling 177 spoorlijnen of gedeelten daarvan met een gezamenlijke lengte van 2.120 kilometer! De laatste jaren is het aantal verdwenen kilometers spoor sterk afgenomen (zie tabel); de snelheid waarmee tot verkoop en veelal opbraak overgegaan wordt is echter sterk toegenomen.

Jaar	Aantal lijnen	Lijnlengte (km)
2000	41	440,0
2001	22	282,0
2002	13	205,0
2003	29	258,0
2004	28	398,0
2005	21	326,0
2006	11	96,8
2007	12	114,6
Totaal	177	2.120,4

De decentralisatie van het regionale spoorvervoer (*Regionalisierung*) heeft echter ook tot de reactivering van spoorlijnen geleid. Sinds 1994 reactiveerde DB Netze in totaal 7 lijnen of gedeelten daarvan met een totale lengte van 55 kilometer. Een groter aantal lijnen, namelijk 49 met een totale lengte van 640 kilometer, is sinds 1994 door andere infrabeheerders overgenomen en gereactiveerd. Op 10 lijnen (170 km) vindt alleen toeristisch vervoer plaats, de overige lijnen hebben een reguliere dienst.

Museum

- Het DB Museum in Neurenberg heeft het programma voor 2008 gepubliceerd. Hoogtepunt zijn ritten met de gereviseerde "Adler" in zowel Nürnberg (27 april, 3, 4, 11, 17 en 18 mei tussen Nürnberg en Fürth), Koblenz (31.5 en 1.6) en Halle (5 en 6 juni). Ook de TEE "Rheingold" zal deze zomer herleven. De brochure met alle evenementen vindt u hier: http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/infomaterial/museum/museum_jahresprogramm.pdf.
- Tussen 18 en 20 april worden met de locs 064 491-4 en 260 114-4 bijzondere ritten gereden tussen Siegelsdorf bei Fürth en Markt Erlbach. Info op www.fotozuege.de.
- De tandradlocomotieven 3 en 11 (bouwjaar 1929) van de Bayerische Zugspitzbahn zijn verhuisd naar het Deutsches

Museum in München. Beide locs waren tot begin maart nog af en toe in de normale dienst te bewonderen.

- Sinds kort kan het 11 kilometer lange traject **Kranenburg – Groesbeek** per spoorfiets of draisine bereiden worden. Meer informatie op <http://www.grensland-draisine.eu/nl/index.php>.

EUROPESE UNIE

Goederennet

De Europese Ministerraad heeft op 8 april ingestemd met plannen van de EU-commissie om een Europees netwerk voor goederentreinen te ontwikkelen. Op dit netwerk zou het goederenvervoer voorrang moeten krijgen, waardoor de snelheid en betrouwbaarheid worden vergroot. Dit netwerk zou dan ook met voorrang moeten worden voorzien van ETCS. De lidstaten hebben daarbij toegezegd de plannen van de diverse betrokken partijen, zoals infrastructuurbeheerders, vervoerders, verladers en industrie, te coördineren. Nog dit jaar moeten concrete voorstellen worden ingediend; in 2012 wil men de corridors vaststellen.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 9332, 16552, 16620, 16676, 16774 en 88515.

Nieuw in dienst zijn nu de 27300-en tot en met de 27345.

Als laatste werd de 36060 voorzien van het volledige Italië/Modalor pakket en vernummerd in 36360.

Diesel locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 63180, 63539, 63568, 63598, 63633, 63658, 63659, 63694, 63711, 63739, 63771, 63783, 63796, 63825, 63854, 63859, 63867, 63936, 63958, 63978, 64051, 66056, 66161 en 67328.

Nieuw in dienst kwam eindelijk de 75002 en verder is de serie 75000 nu in dienst tot en met de 75071. Van de zware rangeerlocomotieven serie 6000 zijn nu in dienst: 60003-60036, 60038-60046 en 60049.

Eindelijk werd weer eens een 66400 vernummerd na rectorisatie: 66449 werd 69449.

Begin april werd de 66286 als eerste afgeleverd met nieuwe motor ten behoeve van Infrastructure en daarbij vernummerd in (6)69286. Omdat schijnbaar nog niet is gekozen voor een nieuwe kleur voor de Infratak werd de loc herschilderd in.... het standaard blauw. Wel werd de loc voorzien van een groot Infra-logo op de cabines.

Tot ieders verrassing werd de 67580 bij zijn recente revisie afgeleverd in.... Historisch blauw. Behalve de oude schildering werd de loc voorzien van de oude ijzeren letters (SNCF) en cijfers, de oude rode SNCF-schildjes voorop, behield de loc zijn luchtroosters en werden er geen prefix of nieuwe logo's aangebracht! De locomotief is hiermee ongetwijfeld een doel voor hobbyisten, en kandidaat voor museaal behoud.

Een overzicht van het aantal locomotieven dat inmiddels de 'En Voyage' kleurstelling heeft:

BB 7200	15
BB 8500	12
BB 9200	3
BB 9300	6
BB 15000	9
BB 16000	9
BB 17000	21
BB 22000	18
BB 25150	1
BB 25200	8
BB 25500	8

BB 26000	4
BB 63500	4
BB 67400	26
CC 72000	2
CC 72100	28

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden X 2807, X 2816, X 4737, X 4788, Z 5321, Z 5421 en Z 6326

Tussen Basancon en Valdahon werden in april nog steeds twee motorrijtuigen serie X 2800 ingezet. Er is nog steeds een handvol in dienst voor reservediensten.

Snel internet in TGV

Wat de Nederlandse Spoorwegen vooralsnog niet lukt, lukt de Franse spoorwegmaatschappij SNCF wel: breedband internet aanbieden in de trein.

De SNCF kondigde op 26 maart jl. een test aan met wifi-verbindingen in de TGV's van en naar Duitsland, Luxemburg en Zwitserland.

Zowel in de eerste als in de tweede klasse kunnen reizigers surfen op een storingvrije internetverbinding terwijl hun trein met 320 kilometer per uur over het TGV-Estracé snelt.

De Franse spoorwegen maken gebruik van de satelliet en zogeheten wifi-relays op de grond om de permanente internetverbinding te garanderen.

In december 2007 deden 6000 reizigers mee aan een eerste test met een snelle draadloze internetverbinding in de TGV's op binnenlandse lijnen in Frankrijk. Deze test was volgens de SNCF succesvol en daarom heeft het bedrijf nog eens 19 miljoen euro vrijgemaakt voor een tweede testfase, op internationale treinverbindingen.

De SNCF werkt daarbij samen met andere bedrijven, zoals Orange, Eutelsat en Alstom Transport. Die zijn geselecteerd in een Europese aanbestedingsprocedure.

Tijdens de testfase willen de betrokken bedrijven duidelijkheid krijgen over een aantal vragen. Zo moet blijken welke prijs de reizigers bereid zijn te betalen voor de internetverbinding.

Er bestaan plannen om de test in drie TGV-treinen in de periode tot en met 2010 uit te breiden naar 52 TGV's die rijden op 2000 kilometer spoor naar het oosten van Frankrijk en naar de oostelijke buurlanden.

In Nederland bestaan al jaren plannen voor internet in de trein. Tot een paar maanden terug waren NS en KPN bezig met het realiseren van internet, actuele reisinformatie en infotainment in intercity's. Het project kwam echter tientallen miljoenen euro's te kort om rendabel te zijn en werd eind vorig jaar afgeblazen. *(bron: ANP)*

GROOT BRITTANNIË

De Britse premier Brown weet te melden dat het Engelse spoor op een miljard reizigers per jaar zit, het hoogste aantal sinds 1945. Na de veel te goedkope verkoop van het spoor door de Conservatieven in de 90'er jaren (nadat die 18 jaar lang BR verwaarloosden) is er een enorme investeringsgolf op gang gekomen. Veel achterstallig onderhoud en vooral nieuw materieel met ook nu weer grote bestellingen. En nog steeds zijn de treinen vol tot overvol. Ook het goederenvervoer loopt nog steeds op. Aan de westkust-hoofdlijn, de drukste van Engeland, gaat 6 miljard pond besteed worden. Brown deelde mee dat er pas in 2012 nieuw wagenmaterieel voor deze lijn komt. Deze opmerking is ons niet duidelijk want VIRGIN die de lijn exploiteert heeft pas 2 jaar geleden nieuwe treinstellen ingezet. De WCML loopt van Londen via Crewe en Carlisle naar Glasgow. Onderweg zijn er aftakkingen naar Birmingham, Manchester en Liverpool. Recent was het Londense St. Pancras Station aangepast

voor de Eurostar; kosten onofficieel 700 à 900 miljoen pond! Nu wil men de buurman King's Cross ook renoveren c.q. moderniseren; kosten bedragen 500 miljoen pond. En er is nog een grote modernisatie op komst, namelijk van Birmingham New Street (doet denken aan Den Haag Centraal). Dit is waarschijnlijk het drukste hoofdstation van heel Engeland. De capaciteit moet met de helft omhoog. Ook hier bedragen de kosten zo'n 500 miljoen pond. De stationschef verzuchtte eens in de pers: "elke dag een wonder dat hier geen botsingen hebben plaatsgevonden". De al zo'n 30 jaar rijdende 125 treinstellen die vooral in West-Engeland en op de transversalen ingezet worden (max. snelheid zo'n 200 km/h) zijn aan vervanging toe. Hitachi (Japan) en een combinatie van Bombardier en Siemens gaan waarschijnlijk de nieuwe treinen leveren. Ze gaan HS-2 heten. Vroeger reden de 125-ers ook op de Westkust- en Oostkust-hoofdlijnen.

KONGO

In het voormalige Belgische Kongo gaan de Chinezen het hele weg- en spoorverkeer opknappen en uitbreiden. Er is hiervoor een Chinese vervoermaatschappij opgericht die 3 miljard van de totaal 6,5 miljard dollar financiert. Het verschil kan de regering in China gaan lenen. Het gaat om 3000 km. spoor en 4000 km. weg. Vele jaren geleden legden de Chinezen de Tanzam spoorlijn (inmiddels verloederd) al in recordtijd aan.

ZWITSERLAND

Zie materieeloverzicht op de volgende bladzijde.

Gevarieerde berichten

Nieuw medium in Singapore: Tunnel TV

Singapore heeft er een nieuw medium bij: TV voor metro-passagiers. Niets bijzonders zou je denken, ware het niet dat de TV-schermen in kwestie niet in de treinstellen zijn gemonteerd, maar op de tunnelwand waar de trein langs raast. Hoe zit dat? Heel vernuftig. SMRT, de metro-exploitant, heeft op een tunnelwand een reeks van in totaal 360 LCD-schermen geïnstalleerd. Wanneer de trein er langs rijdt, vertonen die schermen een TV-spot die precies is gesynchroniseerd met de snelheid van de rijdende trein, 45 km/h. Door die synchronisatie lijkt het voor de passagiers in de trein alsof ze uit het raam naar een stilstaand scherm kijken. De 360 schermen zijn 73cm hoog en zitten op korte afstand van de treinramen, wat een duidelijk zichtbaar en bijna raamvullend beeld oplevert. De hele schermenreeks is 72 meter lang. SMRT verwacht dat het nieuwe medium niet alleen een extra exploitatiebron oplevert, maar ook bijdraagt aan de aantrekkingskracht van de metro. Eerste klanten voor het nieuwe medium zijn StanChart (een locale bank), de Singaporese Marine (wervingsadvertenties) en M&Ms.

bron: www.molblog.nl

22 Maanden cel voor Duitse zwartrijder

Zeker 22 maanden kan een Duitser niet doen wat hij al minstens 102 keer eerder heeft gedaan: zwartrijden. Een rechtbank in de stad Essen legde hem een celstraf op van een jaar en tien maanden.

De drastische maatregel werd ingegeven door de overtuiging van de rechter dat boetes en verwaardelijke straffen weinig effect hadden op de man. Tussen oktober 2006 en februari 2007 werd hij maar liefst 102 keer zonder kaartje in de trein gesnapt. Als reden voor het zwartrijden gaf de dader verving op. *(bron: ANP)*

ZWITSERLAND

Tractiepark van de **Schweizerische Bundesbahnen** per 01-01-2008.

<u>Type</u>	<u>Aantal</u>	<u>Bestand</u>
Re 4/4 II	254	11101, 11108, 11109, 11111, 11112, 11114, 11116, 11118, 11120 - 11222, 11124 – 11136, 11138 - 11140, 11143 – 11159, 11161 - 11168, 11170 - 11177, 11179 – 11185, 11187 – 11267, 11269 - 11275, 11277 - 11281, 11283 - 11306, 11308, 11309, 11311, 11312, 11314 - 11322, 11324 – 11370; 420 160, 420 169, 420 178, 420 186, 420 268, 420 276, 420 307, 420 310.
Re 421	26	421 371 - 421 381, 421 383 – 421 397.
Re 450	115	450 000 - 450 114.
Re 460	119	460 000 - 460 118.
Re 474	12	474 002 - 474 005, 474 009, 474 012 - 474 018.
Re 482	50	420 000 - 420 049.
Re 484	24	484 001 - 484 021, 484 101 - 484 103. E 484 SR)
Ae 6/6	113	11403 -11405, 11407, 11411, 11413 - 11419, 11421 - 11438, 11440 - 11446, 11448 – 11462, 11664 - 11480, 11483 - 11485, 11488, 11490, 11491, 11493 - 11495, 11497 – 11499, 11501 - 11507, 11509 - 11518, 11520; 610 420, 610 439, 610 447, 610 463, 610 482, 610 486, 610 487, 610 489, 610 492, 610 496, 610 500, 610 508, 610 519.
Re 6/6	89	11601 - 11611, 11613 - 11632, 11634 - 11641 – 11643 - 1164, 11648 -11654, 11656, 11657, 11659, 11662 - 1164, 11666 - 11668, 11670 - 11685, 11688, 11689; 620 112, 620 033, 620 042, 620 047, 620 055, 620 058, 620 060, 620 061, 620 065, 620 069, 620 086, 620 087
TGV PSE	2	112, 114
TGV POS	1	4406
RAe 8/8	1	1021 (Churchillpfeil)
RABDe 500	44	500 000 -500 043 (ICN)
RABDe 510	17	510 000 - 510 009, 510 011 - 510 017 (Mirages)
RABe 514	35	514 001 - 514 035 (DTZ)
RABe 520	17	520 000 - 520 016 (GTW)
RABe 521	30	521 001 - 521 030 (GTW)
RABe 522	1	522 001 (FLIRT)
RABe 523	13	523 001 - 523 013 (FLIRT)
RABe 524	13	524 001 - 524 013 (FLIRT TILO)
RABe 526	9	526 651 - 526 659 (FLIRT SEEHAS)
RBE 540	56	540 006, 540 007, 540 009 - 540 018, 540 020 - 540 022, 540 024, 540 027 - 540 032, 540 034 - 540 040, 540 043 - 540 048, 540 050, 540 052 , 540 053, 540 055 - 540 58, 540 060 - 540 069, 540 071, 540 075, 540 77, 540 078.
Bem 550	5	550 000 - 550 004 (1500V)
RBDe 560	117	560 000 - 560 083, 560 100 – 560 132 (NPZ)
RBDe 561	10	561 000 - 561 005, 561 171 - 561 174 (NPZ Basel DB)
RABe 562	6	562 000 - 562 005 (NPZ Basel SNCF)
RBe 4/4	1	1404
Ee 3/3	64	16340, 16351, 16358, 16362, 16363, 16365, 16367, 16368, 16371, 16375, 16381 – 16383, 16386 - 16388, 16390, 16391, 16393, 16396 - 16399, 16401, 16402, 16404, 16406, 16408 – 16412, 16422 - 16430, 16433. 16435 - 16442, 16445 - 16460
Ee 3/3 II	7	16511 - 16517
Ee 934	8	934 551, 934 553 - 934 556, 934 558 – 934 560
Ee 6/^II	8	16811 – 16818
Em 3/3	29	18807 - 18810, 18812 - 18816, 18818 - 18825, 18827 - 18832, 18835 - 18836 - 1838, 18840, 18841
Bm 4/4	39	18401, 18403, 18405 - 18408, 18410, 18412 - 18416, 18419, 18420, 18422 - 18446
Am 840	4	840 001 - 840 004 (G 2000 SR)
Am 841	40	841 000 - 841 039
Am 842	5	842 000, 842 001 (G 1204), 842 011 -842 013 (G 1000)
Am 843	73	843 001 – 843 028, 843 050, 843 052 - 843 095 (G 1700)
Bm 6/6	3	18505, 18511, 18513
Am 6/6	5	18521 - 18523, 18525, 18526
203	2	203 558, 203 652 (ex DB)

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-rn@hov-rn.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Bij Koog-Zaandijk botste de 8744 op 13-03 met een auto. Daarbij werden de 290 8750 en 380 8044 beschadigd aan draaistellen en treeplanken. Het treinstel kwam naar RB Haarlem.
- Op 14-03 werd van een aantal ICL-rijtuigen bij Hilversum de ramen ingegooid. De 22-91 335, 311 en 094 liepen als trein 1548 ruitschade op, terwijl van trein 1559 de 22-91 710 en 291 gehavend raakten.
- Een dag later botste de 8649 als trein 3076 tussen Anna Paulowna en Schagen met een bromfiets. Het stel kon in dienst blijven. De bewuste bromfiets was eerder die avond in het spoor in brand gestoken. Door personeel van een andere trein was het brandje geblust en het wrak van de bromfiets naast het spoor gelegd. Op mysterieuze wijze was de brommer weer in het spoor terechtgekomen.
- De 4221 kwam die dag als 1755 bij Gouda in aanraking met een loshangende hangdraad. De defecte frontruit werd later op de dag in Groningen hersteld.
- Eveneens op 15-03 botste de 7436 als trein 6345 bij Lisse met een auto. Het busje botste tegen de zijkant van de trein en ging er na de botsing vandoor (!). Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam.
- In de Houtrakpolder ontspoorde op 17-03 de zesde wagen van een 38 wagens tellende goederentrein.
- De 827 had op 20-03 bij Oudenbosch als trein 5180 een aanrijding met een auto. Het treinstel kwam op 28-03 naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Plan T 530 strandde in de vroege ochtend van 27-03 als trein 5512 bij Baarn met rookontwikkeling in een draaistel. Bij onderzoek bleek een motor vastgelopen te zijn. Het treinstel kwam na interventie van de ongevalploeg in eerste instantie naar Amersfoort en aansluitend naar Eindhoven. Daar werd het defecte draaistel gewisseld.
- De 8707 had op 27-03 als trein 2047 tussen Maarn en Veenendaal een aanrijding op een overweg. Het treinstel kwam op 28-03 naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Diezelfde dag werd stel 9401 in Alkmaar uit de dienst genomen met rookontwikkeling onder de mBvk1. Het treinstel kwam na onderzoek en na het buiten dienst zetten van de tractie-installatie in dat rijtuig, naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam.
- De 2946 botste op 29-03 in Leidschendam met een juk. De Bk1 raakte aan de neus beschadigd, terwijl het stel met één as ontspoorde. Op 03-04 werd het treinstel samen met de bij Hoek van Holland beschadigde 2937 gestald te Den Haag HS, in afwachting van overbrenging naar Haarlem.
- Op 31-03 kraakte DDM-1-stam 6901 met loc 1855 bij binnenkomst in Enkhuizen het juk van spoor 1. Het stootjuk schoof enkele decimeters op en de spoiler van de 6901 raakte licht beschadigd (hetgeen door de beschadigingen die door de schroefkoppeling zijn veroorzaakt, nauwelijks opvalt). De stam werd 's avonds als 4571 weer in dienst genomen. Tussendoor had de fraaie combinatie 519 + 518 de honneurs waargenomen.
- Sprinter 2937 botste op een met knipperlichten en bomen beveiligde overweg in Hoek van Holland op 02-04 als trein 4122 met een vrachtwagen. De vrachtwagenchauffeur raakte bij de aanrijding – die alleen veroorzaakt kan zijn

door moedwillig door de bomen te rijden – gewond. Erger is dat opnieuw een SGMm minder beschikbaar is voor de dienst.

- Toeval of niet: de 519 strandde op 02-04 als trein 6314 in Leiden met brand in een tractiemotor – drie dagen voor een reeds gepland bezoek aan het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Het treinstel kon pas enkele uren worden afgevoerd.
- Loc 6432 botste op 05-04 in de Amsterdamse Westhaven met een vrachtwagen.
- Op 09-04 ging het materieel van trein 7450 in Ede-Wageningen onbedoeld aan de rol, passeerde zachtjes een stoptonend sein en koppelde net zo zachtjes met een voor vertrek gereedstaande PROTOS van Connexion. Bij het voorval ontstond geen schade.
- Een van de inmiddels landelijk ingezette videoschouwtreinen reed op 10-04 in Emmen door het (gesloten) hek van de spoor aansluiting naar de AKZO. De videoapparatuur op de locomotief raakte daarbij beschadigd, terwijl het even duurde eer de loc weer los was van het hek.

Nederlandse Spoorwegen

V250

- AnsaldoBreda leverde op 26-03 het eerste, nog ongeletterde V250-treinstel af. Het treinstel, dat in tegenstelling tot SLT niet snel een design award zal winnen (zie onder), werd naar de bekende testring bij Velim in Tsjechië gesleept. Daar zal het treinstel worden beproefd alvorens het naar verluidt in de loop van de zomer naar Nederland komt.

SLT

- NS heeft voor het uiterlijk van het nieuwe Sprinter-materieel een prijs gewonnen. Het ontwerp van SLT is ingestuurd voor de *Good Design Awards* van de Chicago Athenaeum Museum of Architecture and Design, The European Centre for Architecture, Art, Design and Urban Studies en Metropolitan Arts Press. Een hele mond vol, maar belangrijker is dat de SLT een *Good Design Award* heeft gewonnen in de categorie Transport.
- In het onderhoudsbedrijf Leidschendam is inmiddels gestart met het aanpassen van enkele werkputten. De sporen 7 en 8, in het oude gedeelte van de werkplaats, worden van een aangepaste werkvloer voorzien. Ook komen er hoogwerkers.
- Treinstel 2602 werd op 04-04 in Amersfoort tussen remwagens gerangeerd en met een 6400 naar Bentheim gebracht. Het treinstel ging retour naar Hennigsdorf om enkele hardnekkige storingen te verhelpen.
- Omstreeks 12-04 zal naar verwachting vierwagentel 2401 vanuit Hennigsdorf naar Amersfoort worden gesleept, waarna de 2601 spoedig zal volgen vanuit het testcentrum in Wildenrath. Wanneer ook de 2402 teruggekeerd is, zal de hele proefserie van vier treinstellen in Nederland aanwezig zijn.

VIRM

VIRM-schadebakken per 11-04					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade
mBvk1/2	290 8558	8676	Bunde	10-03-2008	botsschade
mBvk1/2	290 8662	8676	Bunde	10-03-2008	botsschade
mBvk1/2	290 8676	8707	Maarn	27-03-2008	botsschade
mBvk1/2	290 8698	8707	Maarn	27-03-2008	botsschade
ABv3/4	380 8076	8676	Bunde	10-03-2008	botsschade
ABv3/4	380 8131	8731	onbekend	05-03-2008	botsschade
ABv3/4	380 8107	8707	Maarn	27-03-2008	botsschade
ABv5	380 8248	8707	Maarn	27-03-2008	botsschade

ABv5	380 8229	8676	Bunde	10-03-2008	botsschade
ABv6	380 8388	8707	Maarn	27-03-2008	botsschade
ABv6	380 8342	8676	Bunde	10-03-2008	botsschade
ABv6	380 8420	8739	Amsterdam Slot.	29-11-2007	brandschade
mBv7	260 8851	8707	Maarn	27-03-2008	botsschade
mBv7	260 8820	8676	Bunde	10-03-2008	botsschade
Wagenwerkplaats Amersfoort					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade

Op 06-03 liep de 8668, bij een onbekende gelegenheid beschadigd, in Haarlem binnen. Daar werd al spoedig besloten tot een bakwisseling met de 8731, die bij een aanrijding met een betonblok op 05-03 in het onderhoudsbedrijf Onnen was gearriveerd. De 1834 sleepte de 380 8131 op 25-03 van Onnen naar Haarlem, waarna een kundige NSR-machinist de 380 8068 op 27-03 naar het noorden sleepte. In Onnen werd zo een nieuwe 8668 samengesteld, waarvan vijf van de zes bakken niet oorspronkelijk ook in deze stam hadden gereden. De ‘nieuwe’ 8668 bestaat uit de 290 8723, 290 8724, 380 8068, 380 8265 en 380 8412. De bakken die theoretisch een 8731 vormen, staan in bovenstaande tabel. Op 03-04 kwam vervolgens de 8656 op de baan met bakken uit vooral de 8668: naast de rijtuigen 260 8818, 380 8239, 290 8643 en 290 8599 uit laatstgenoemde VIRM waren alleen de 380 8340 en 380 8056 nieuw.

Het revisiebedrijf Haarlem leverde op 27-03 een nieuwe 9420 af. De op 03-11-2005 in Wijhe zwaar beschadigde mBvk 290 8539 is nog niet hersteld; wel is de ABv3/4 weer op de baan. Samen met de mBvk's 290 8684 (ex-8711) en 290 8510 (ex-9405) en de ABv6 380 8386 (8705) vormt hij andermaal een gemixte VIRM. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam, waar met name de ABv3/4 een aantal constructiewijzigingen moest ondergaan die de bak in Haarlem gemist had.

In de nacht van 19- op 20-04 worden met verschillende combinaties VIRM-en proefritten gehouden over emplacement Gouda. Het doel is vast te stellen in hoeverre de wijzigingen die op proef bij een aantal stellen zijn aangebracht, afdoende zijn.

Thalys

In de nacht van 01- op 02-04 maakte een Thalys-treinstel proefritten over het noordelijke deel van de HSL-Zuid. Doel van de ritten was de status van het stofprobleem in de Groene-Harttunnel te bepalen. Na een grootschalige schoonmaak, waarbij volgens krantenberichten 20 ton (!) stof verwijderd is, is nog niet duidelijk of het probleem thans definitief uit de wereld is. Opvallend is dat het Rijkswaterstaat als eindverantwoordelijke voor de aanleg van de HSL-Zuid telkens weer lukt problemen te krijgen. Of het nu ligt aan de gebrekkige projectleiding of dat het gewoon domme pech is, feit is wel dat de meest onwaarschijnlijke problemen bij de bouw van de HSL-Zuid de kop opgestoken hebben.

DDM/DD-AR

Op blz. 90 was per abuis het treinstamnummer weggelaten van de mDDM die door een losliggende lasplaat beschadigd raakte. De gehavende **7865** kwam naar het revisiebedrijf Haarlem, alwaar de 280 7287 werd uitgenomen. De overige bakken kwamen aansluitend naar Leidschendam. Daar werd Bv 280 7293 van de tijdelijke 7300-stam 7364 gebruikt om de 7865 weer aan te vullen. De 7364 kwam derhalve te vervallen.

In navolging van stam 7849 (blz. 2007-312) heeft mDDM-stam 7854 een iets aangepaste reminstallatie gekregen. Middels het zogeheten *remblending* wil NS meer gebruik

maken van de elektrodynamische rem, zodat de pneumatische rem minder vaak hoeft te worden gebruikt. Met de stam zullen op 06-05 remproefritten tussen Utrecht en Zwolle worden gereden.

Samenstelling DDM-1-stammen per 28-03											Samenstelling DDM-1-stammen per 08-04										
6901	6818	6625	6824	6617	6833	6907	6818	6625	6824	6617	6833	6901	6818	6625	6824	6617	6833				
6903	6815	6623	6801	6626	6828	6902	6877	6674	6812	6631	6836	6904	6815	6623	6801	6626	6828				
6904	6814	6633	6837	6615	6826	6903	6815	6623	6801	6626	6828	6905	6806	6628	6803	6673	6826				
6905	6806	6628	6803	6673	6821	6904	6814	6633	6837	6615	6826	6906	6817	6616	6834	6634	6802				
6906	6817	6616	6834	6634	6802	6905	6806	6628	6803	6673	6821	6907	6811	6675	6807	6613	6876				
6907	6811	6675	6807	6613	6876	6906	6823	6616	6834	6634	6802	6911	6877	6674	6812	6632	6878				
6911	6877	6674	6812	6632	6878	6907	6811	6675	6807	6613	6876	6912	6827	6671	6822	6635	6813				
6912	6827	6671	6805	6614	6813	6912	6827	6671	6822	6635	6813	6913	6823	6621	6841	6612	6838				
6913	6823	6621	6841	6612	6838	6913	6808	6621	6841	6612	6878	6914	6822	6631	6836	6622	6825				
6914	6822	6631	6836	6622	6825	6914	6832	6627	6804	6618	6825	6915	6831	6670	6816	6622	6835				
6915	6831	6670	6816	6624	6835	6915	6831	6670	6816	6622	6835										

ICM

Medio juni zal het revisiebedrijf Haarlem een ICM-treinstel van de deelserie ICM-2 binnennemen om op proef de modernisering uit te voeren. Voor de ICMm-treinstellen was de late winter eind maart hun eerste koudeperiode. Die bleken ze niet helemaal zonder kleerscheuren door te komen. Enkele treinstellen moesten het onderhoudsbedrijf Onnen opzoeken met defecte filters en omzeters.

SGM

SGM-schadebakken per 11-04			
RB Haarlem			
nummer			
reden			
Bk1 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
Bk1 2943	Hoek van Holland	08-02-2008	botsschade
AB 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
AB 2979	Amsterdam Zuid	12-11-2007	botsschade
Bk2 2964	Rotterdam Centraal	20-11-2006	botsschade
Bk2 2979	Amsterdam Zuid	12-11-2007	botsschade

Het eerste gerenoveerde tweewagenstel arriveerde op 26-03 in Nederland. Getrokken door een Railion-1600 kwam het 2133 genummerde treinstel naar Leidschendam, waarbij tijdens het omlopen de loc te Den Haag HS een ontmoeting plaatsvond met SLT-treinstel 2402. Achter de 2133 verschuilt zich de voormalige 2033. De SGM-1-stellen worden vernummerd van 2021 – 2035 in 2131 – 2145, terwijl de treinstellen van de proefserie SGM-0 de nummers 2111 – 2125 krijgen. Nog steeds is niet duidelijk of de 2008 wordt opgeofferd om een driewagenstel weer op de baan te krijgen.

Bij de ombouw hebben de SGM-tweetjes een eerste-klasseafdeling teruggekregen. Die is gesitueerd in de bak die bij de bouw van de treinstellen in 1975-1980 juist geen ABk maar Bk was! Naar verwachting komen de eerste omgebouwde tweetjes met ingang van het wijzigingsblad van 22-05 in dienst. Eerst in december van dit jaar zal het eerste omgebouwde SGM-0-treinstel worden geleverd. De ombouw hiervan omvat tevens het aanbrengen van een rijtuigovergang tussen de bakken. Na 34 jaar krijgen de oudste Sprinters deze dus alsnog.

Op 04-04 vertrokken vanuit het onderhoudsbedrijf Leidschendam de 2024 en 2026 naar Bombardier voor modernisering.

Tijdens de winterse periode eind maart viel een groot aantal SGMm-treinstellen uit. Sneeuw drong de hoogspanningskast binnen en veroorzaakte daar sluiting. Meerdere treinen strandden met snelschakelaars die niet meer in te krijgen waren. Op 28-03 stonden niet minder dan elf driewagenstellen defect in Leidschendam. Naar het schijnt, was de oorzaak van de problemen reeds lange tijd bekend bij NS en valt onder de garantie van de ombouw bij Bombardier. Zoals ook het ‘winterproof’ maken van VIRM jaren langer duurde dan gepland, zal ook pas eind dit jaar de aanpassing van

SGMm op dit punt een feit zijn. In de dagelijkse exploitatie ontstond een fors tekort aan Sprinterdrieën, dat door met name SGM-tweetjes, Plan T/V en DD-AR opgevangen werd. De 7460 was bijvoorbeeld op 31-03 en 01-04 in de serie 4000 te zien, waarbij maar weer eens bewezen werd dat ook in de spits met DD-AR, dat met de komst van SLT veel uit stopdiensten zal verdwijnen, heel goed de rijtijden en stationnementen van SGMm te halen zijn. Op de Hoekse Lijn werd een Plan V gesignaleerd in de SpitsPendels naar Vlaardingen.

- De gemoderniseerde tweewagenstellen worden door Bombardier geleverd met de verhoogde aanzetversnelling. De driewagenstellen hebben die ook al, maar om koppelen met niet-aangepaste treinstellen (aanvankelijk ongemoderniseerde drietjes maar natuurlijk ook tweewagenstellen) mogelijk te laten blijven, werd de oude aanzetversnelling gehandhaafd. In het weekeinde van 03- en 04-05 wordt van alle drietjes de nieuwe aanzetversnelling in bedrijf gesteld. De afgelopen maanden zijn tijdens onderhoudsbeurten in Leidschendam al enkele voorbereidingen getroffen. Vanaf dat moment mogen de resterende tweetjes definitief niet meer met 2900-en gekoppeld worden. Vanaf dat moment kunnen de verbouwde tweetjes wel met driewagenstellen gecombineerd rijden. Dat zal planmatig dan nog niet gebeuren, omdat eerst met de omloopwijziging in juni de eerste drie gemoderniseerde tweetjes een eigen omloop krijgen in de treinserie 7400 Rhenen – Amsterdam Zuid.

Mat '64

- De 871 is nabij de hulpwerkplaats Eindhoven inmiddels volledig onttakeld en langs de oude losweg aldaar geplaatst. Het treinstel is totaal gestript: zelfs de zijruiten zijn gedomonteerd.

TRAXX

- Op 17-03 maakten de TRAXX-locomotieven E 186 116 en 115 met zeven ICRm-rijtuigen een rit voor genodigden over de HSL-Zuid. De trein reed in het kader van het congres over hogesnelheidstreinen *Eurailspeed* in Amsterdam. De genodigden stapten op Duivendrecht in, waarna via Schiphol en Hoofddorp de HSL-Zuid werd bereikt. De rit eindigde in Rotterdam.

- TRAXX 113 haalde op 07-04 in Emmerich vier nieuwe TRAXX-locomotieven op die NS Hispeed van Angel Trains geleasd heeft. De E 186 112, 118, 119 en 120 kwamen de gelederen versterken. De beide eerste locomotieven zullen enige tijd vast worden ingezet voor proefritten op de HSL-Zuid, terwijl de 186 119 en 120 bij het nieuwe onderhoudsbedrijf in de Amsterdamse Watergraafsmeer werden gestald. Vooralsnog blijken alle locomotieven op die plaats te verblijven. Daar verblijven meestal ook de andere TRAXX-locomotieven die NS Hispeed al eerder heeft verkregen. De locomotieven worden geregeld gebruikt voor proefritten, terwijl het overbrengen van ICRm-rijtuigen die voor garantiewerk van de HST-PRIO-ombouw overgebracht worden van de Watergraafsmeer naar Haarlem en terug, blijkens meldingen van lezers doorgaans ook door TRAXX-locomotieven wordt verzorgd.

- E 186 117 werd in de week van 25-03 door een loc van RRF van de Watergraafsmeer naar de Kijfhoek gesleept. Tot medio april zal de loc daar voor proefnemingen gebruikt worden.

1800 & 1700

- De batterijen van de locomotieven serie 1800 beginnen aan het eind van hun levensduur te komen. De regels voor het 'dood' opstellen van een 1800 zijn daarom aangescherpt, om problemen door uitgeputte batterijen te voorkomen.

Rangeerlocomotieven

- Loc 703 was als enige 700 nog niet voorzien van de gewijzigde rangeeropstaptreden, omdat de Leidschendamse 700 als enige een zijdelings wegklapbare automatische koppeling had om te kunnen koppelen met de DD-AR-stuurrijtuigen en 1700-en aan de zijde van de automatische koppeling van laatstgenoemden. Omdat deze functionaliteit niet gemist kon worden, werd het mechaniek overgezet op loc 701.

ICR

- In januari, februari en maart werden de laatste ICRm-rijtuigen die in 2003 in het kader van een grote ruilactie voorzien werden van Benelux-stuurstroomkabels, teruggebouwd naar stuurstroomkabels voor de 1700. Destijds werden deze rijtuigen extra benodigd voor de Beneluxdienst. Om ze snel inzetbaar te hebben, kregen ze de stekers en stekerdozen van de toen nog bestaande AB-rijtuigen, die toen naar de IJssellijn waren verhuisd. Nu successievelijk ook de Beneluxstammen met de 1700-kabel gaan rijden, zijn de 20-70 216 – 218, 10-70 351, 353, 370 – 373 alle weer teruggebouwd. De 20-70 219 is bij zijn ombouw tot BDs uiteraard ook teruggewijzigd. Als laatste werden in de tweede week van maart de 10-70 351 en 353 door het onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer afgeleverd.

- De reden dat veel Beneluxstammen nu ook op de 61-aderige stuurstroomkabel van de 1700 rijden, is de komst van veel Maastrichtse ICRm-en die van huis uit geen Beneluxkabel bezitten en die ook niet gekregen hebben bij de ombouw tot HST-PRIO. Alle oorspronkelijke Beneluxrijtuigen hebben bij hun modernisering tot ICRm ook de 1700-kabel gekregen, maar de tien provisorisch omgebouwde 'IJssellijn'-rijtuigen dienden weer in oorspronkelijke staat gebracht te worden. Tevens blijken alle stuurstandrijtuigen Bs aan de niet-cabinezijde ook voorzien van de 61-aderige stuurstroomkabel. Ze zijn daarmee niet geschikt voor gebruik met de 1700; onveranderd kunnen ze alleen een NMBS-loc reeks 11 aansturen. Om tenslotte de verbinding van de 61-polige kabel van een Beneluxstam naar de Belgische loc te maken, is een verloopstekker ontwikkeld. Deze verbindt de 1700- en de NMBS-kabel (aan de buitenzijde van het rijktuig) met elkaar, waarna met de bestaande kabelverbinding de connectie met de (niet-omgebouwde) loc wordt gemaakt.

Avmz

- In het onderhoudsbedrijf Maastricht heeft lange tijd Avmz-rijtuig 19-90 257 verbleven. Het rijktuig heeft daar als eerste Avmz/ICL de aanpassingen aan het deurslot (aanbrengen van een extra pin) ondergaan als de ICK-rijtuigen enkele jaren geleden.

Revisiebedrijf Haarlem

ICM revisie				VIRM LT1 + nawerk			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
4029	25-03	4025	27-03	8628	17-03	8655	17-03
4030	03-04	4023	11-04	9412	25-03	8664	04-04
4031	11-04			8664	31-03	9412	31-03
				8621	07-04	8621	11-04
				9422			
ICRm nawerk HSA							
binnengekomen		afgeleverd					
20-70 418 (correctie)	11-03	20-70 418	27-03				
20-70 209	11-03	20-70 209	27-03				
20-70 207	11-03	20-70 207	27-03				
82-70 976	11-03	82-70 976	27-03				
10-70 491	11-03	10-70 491	27-03				
10-70 492	11-03	10-70 492	27-03				
20-70 571	11-03	20-70 571	27-03				
20-70 218	27-03						
82-70 975	27-03						
10-70 488	27-03						
10-70 487	27-03						

20-70 417	27-03						
20-70 418	27-03						
20-70 217	27-03						
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
8744	17-03	botsschade		7462			12-03
7865	18-03	schade vloer		4206			19-03
8676	21-03	brandschade		4012			20-03
1834	25-03	sleeploc		927			20-03
380 8131	25-03	botsschade		8628			21-03
8707	28-03	botsschade		8744			21-03
827	28-03	botsschade		5211 (82-77 011)			21-03
2937	07-04	botsschade		7865			27-03
2946	07-04	botsschade		1834			27-03
3417	07-04	nawerk herstel vloer		380 8068			27-03
				9420			27-03
				8656			03-04
				3417			04-04
				4248			07-04
				3417			09-04

Revisiebedrijf Tilburg

ICM Cw compressor				700 Cw rangeertrede			
<i>binnengekomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengekomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
4071	19-03	4054	19-03	703	1903	703	27-03
4065	26-03	4071	26-03				
4093	03-04	4065	03-04				
4065	10-04	4090	10-04				
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
711	30-01	ontsporingsschade		1746			21-03
6407	27-02	defecte dieselmotor					
6506	29-02	botsschade					
1768	09-04	wijziging isolatie draaistellen					

Connexion

PROTOS

Volgens onbevestigde berichten zal Connexion het PROTOS-prototype van FTD kopen en als zesde treinstel aan haar vloot toevoegen. Niet bekend is of de surséance van betaling waarin FTD eind maart kwam te verkeren, deze plannen zal doorkruisen.

Mat '64

De 840 werd op 04-04 door Connexion aan NS Financial Services teruggeleverd. Het treinstel werd op 05-04 door een lezer gespot tussen Amersfoort en Amsterdam. Na een onderhoudsbeurt in het onderhoudsbedrijf Amsterdam kwam het treinstel weer in NS-dienst.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Arriva

GTW

Arriva heeft voor het onderhoud aan de elektrische GTW-treinstellen een contract gesloten met NedTrain. Het onderhoud zal plaatsvinden in het onderhoudsbedrijf Leidschendam; dagelijks onderhoud en service zullen door de lokale NedTrain-vestigingen in Rotterdam en Dordrecht worden uitgevoerd.

Wist u dat...

- op de zeer regenachtige 16-03 zowel de 507 (trein 9847) als de 4024 (trein 736) te maken kregen met waterlekkage in respectievelijk de cabine van de Bk1 en het compartiment van de mBDK?
- die dag ook de 503 met waterlekkage bij een frontruit te maken kreeg als trein 3729?
- de 4234 op 12-03 uit dienst genomen werd omdat van de sBFk een deur van de doorloopkop tijdens het rijden een forse opening vertoonde?

- steeds meer treinen in de Noordoost compleet uit ICMm-treinstellen bestaan?
- de 1616 aan één zijde weer is voorzien van cijfers in het NSR-lettertype?
- er één ICL-Aimz is zonder klasseaanduidingen?
- op 19-03 trein 5829 in Nijkerk keerde in plaats van Amersfoort Vathorst omdat trein 5830 defect stond in Vathorst?
- daardoor twee SGMm-en in Nijkerk te zien waren, die daar zelden komen?
- ICM 4035 op 15-03 de treinen 6344 en 6355 reed?
- de vier rytuigen Plan E/L van de Stichting Historisch Dieselmaterieel in de nacht van 27 op 28 februari van Groningen naar de voormalige wagenwerkplaats Amersfoort werden overgebracht en daar op het buitenterrein van Herik Rail een plaatsje vonden?
- de zes voormalige Overnight-Express-vrachtrijtuigen die niet door derden zijn overgenomen, zich nog steeds in de werkplaats Neumünster bevinden?
- DF-rijtuig 09-90 056 van EETC op 17-03 in diezelfde werkplaats in Neumünster werd gezien?
- RRF-loc 1 (ex-684) per dieplader op 28-03 in de Amsterdamse Watergraafsmeer werd bezorgd?
- het locje sedert 01-04 de rangeerwerkzaamheden met de DB Autozug-treinen verzorgt?
- een RRF-V100 op 23-03 de drie door EETC van Euro Express uit Münster gehuurde rijtuigen naar Bentheim bracht?
- op 04-04 een Herik Rail-WR op de verbindingssbaan tussen de Westelijke Splitsing bij Rotterdam en de Delfhavense Schiebruggen werd gesignaleerd, gesleept door een onbekend gebleven diesellocc?
- op 02-04 een stam ICRm met BDs in de serie 1900 werd gesignaleerd?
- het hier de vervanging voor een defect geraakte ICK-compositie betrof in de treinen 1953 Eindhoven – Venlo en 1964 Venlo – Den Haag?
- de 4057 op de mBDK een blauw NS-logo heeft?
- de 1312 op 12-04 mat '36-treinstel 252 naar Bentheim sleepte, daarbij gebruikmakend van de twee in NS-kleuren gestoken ex-Overnight Express-vrachtrijtuigen?
- Dat de in de blauw met rode afleveringstoestand teruggebrachte Kameel op zaterdag 15 maart jl. een afleveringsproefrit, tevens instructierit reed voor een aantal machinisten?
- Het vanuit Tilburg via Nijmegen, Arnhem naar het Spoorwegmuseum ging?

HSL-Zuid na de zomer in gebruik

De HSL tussen Amsterdam en Rotterdam wordt na de zomer in gebruik genomen. De problemen met het veiligheidssysteem zijn zo goed als opgelost, zodat de eerste flitstreinen in het najaar over de lijn rijden.

Die verwachting hebben de Nederlandse Spoorwegen uitgesproken op het wereldcongres over hogesnelheidstreinen in Amsterdam. Door de vele tegenvallers was het begin dit jaar taboe om nog langer richtdata te noemen voor de oplevering van de HSL, die 7,2 miljard euro heeft gekost. De spoorlijn van Amsterdam naar Antwerpen en Brussel had eind vorig jaar al in gebruik moeten zijn. Maar door aanhoudende problemen met het nieuwe, geavanceerde veiligheidssysteem ERTMS is dat niet gelukt.

Minister Eurlings (Verkeer) twijfelde er onlangs nog aan of de HSL dit jaar klaar zou zijn.

Toch voorspelde NS-topman Aad Veenman dat dat gaat lukken. Over enkele weken beginnen de eerste testritten met passagiers. Dat zijn nog geen betalende reizigers, maar 'figuranten'. Die laatste experimentele fase neemt ongeveer

een halfjaar in beslag. Daarna wordt geleidelijk een dienstregeling opgestart. Veenman: „Vanaf 2009 zal je die zien groeien..”

Het duurt overigens nog maanden voordat de echte 'flitstreinen' met ruim tweehonderd kilometer per uur over de HSL razen. Door de vele tegenvallers worden de HSL-treinen te laat afgeleverd. Daarom rijden er de eerste maanden lease-locomotieven die maximaal 160 kilometer per uur halen. Toch duurt de rit tussen Rotterdam en Amsterdam dan nog maar 36 minuten in plaats van 1 uur.

Het zuidelijke deel van het tracé tussen Rotterdam en de Belgische grens wordt naar verwachting begin december in gebruik genomen. Tegen die tijd levert fabrikant Ansaldo-breda ook de eerste snelle HSL-treinen. NS Hispeed, het samenwerkingsverband van NS en KLM dat de treinen gaat rijden, heeft samen met de Belgische spoorwegen negentien van die treinen besteld.

Reizigers die op topsnelheid naar Antwerpen en Brussel willen reizen moeten nog langer wachten. De software van het ERTMS-systeem in de treinen hapert nog bij de grens naar België. Volgens de NS duurt het tot ver in 2009 voordat de volledige dienstregeling tussen Amsterdam en Brussel wordt gereden.

Meer treinen op Betuweroute

Sinds begin dit jaar rijden er wekelijks tussen de 75 en 90 treinen over de Betuweroute.

Dat meldde minister Camiel Eurlings van Verkeer op 1 april jl. in een brief aan de Tweede Kamer. De capaciteit van de spoorlijn is nog altijd beperkt wegens noodzakelijke veiligheidstesten met de systemen en de locomotieven. Op dit moment kan er slechts om de anderhalf uur één trein per richting rijden over het tracé. Dat de spoorlijn aan de maximale capaciteit zit is onder deze omstandigheden dus niet zo verwonderlijk.

Vanaf mei, als de testfase is afgerond, gaat de capaciteit fors omhoog. Tegen die tijd vervallen de beperkingen voor locomotieven en kan het aantal ritten verder worden uitgebreid.

Spoorbeheerder Keyrail verwacht met name een groeispurt met ingang van de nieuwe dienstregeling eind dit jaar. Dan moeten er dagelijks vijftig goederentreinen per richting over het spoor tussen de haven van Rotterdam en het Ruhrgebied in Duitsland snellen.

Eind 2013 moet dat aantal zijn verdriedubbeld naar 150 per dag per richting. Om dat te halen, is het wel noodzakelijk dat Duitsland het voorgenomen derde spoor tussen de Duitse grens en Oberhausen tijdig oplevert.

Station Breda lang weekeinde dicht

Breda is van vrijdagochtend 2 mei tot en met maandagochtend 5 mei onbereikbaar met de trein. Bouwers plaatsen in dat weekeinde het dak van de tunnel die onder de nieuwbouw van het station doorloopt.

De rails worden letterlijk weggeslepen. De NS zet tussen Dordrecht, Lage Zwaluwe en Tilburg bussen in die twee keer per uur rijden.

Het Breda Jazz Festival valt vrijwel tegelijk met de sluiting van het station. Het festival trekt ongeveer 200.000 bezoekers maar volgens ProRail komt een relatief klein deel (2000 personen) met openbaar vervoer van buiten de stad.

De nieuwe tunnel vormt de eerste bouwphase van het nieuwe station in Breda. In de zogenoemde OV-terminal in Breda komt onder meer een perron voor een verbinding met de HSL. Volgens de huidige planning is het terminalcomplex in 2011 klaar.

(bron nu.nl)

Plannen voor sneller treinen gaan door

De betwiste plannen voor snellere treinen gaan toch door. De Tweede Kamer gaf donderdag 10 april jl. minister Eurlings het groene licht om 40 miljoen euro te steken in reistijdverbetering via spooraanpassingen. Zo gaat 20 miljoen naar het traject Sittard-Heerlen.

De minister zegde toe dat hij binnen twee maanden uitsluitend zal geven over een andere voorgenomen investering van 70 miljoen in spoorveiligheid. Hij gaat Brussel daarvoor proberen te 'bewerken'.

De Europese regels verzetten zich tegen een goedkopere variant van het ATB-beveiligingssysteem in plaats van het moderne Ertms. De Nederlandse Spoorwegen pleiten voor ATB. ProRail en goederenvervoerders zijn er tegen. Eurlings beloofde een "extra gang" naar Brussel om in elk geval die over de streep te trekken.

Het onderzoeksbureau van de Kamer kraakte onlangs nog voorstellen van Eurlings om treinen harder te laten rijden. Er lag een CDA-PvdA-amendement aan ten grondslag om voor 70 miljoen de reistijd tussen de Randstad en andere delen van het land te verbeteren. Die stonden onder druk door de nieuwe NS-dienstregeling voor 2007.

PvdA-fractievoorzitter Diederik Samsom zag de 20 miljoen voor 97 seconden reistijdwinst op het Limburgse tracé eerst niet helemaal zitten.

Hij liet zich overtuigen door de bewindsman, die aanvoerde dat er twee miljoen mensen jaarlijks op het traject reizen en de investeringen zorgen voor een betere verbinding naar Duitsland.

VVD en GroenLinks vroegen nog naar de 'dekking' van de maatregelen. Eurlings verzekerde dat de 70 miljoen niet ten koste gaat van de uitgaven voor achterstallig onderhoud. Met name GroenLinkser Wijnand Duyvendak vreesde dat indirect de treinreiziger de dupe wordt omdat het geld uit het potje spoorbeheer moet komen.

(bron nu.nl)

Tevredenheid klanten NS blijft stijgen

Ook in het eerste kwartaal van 2008 is de waardering van treinreizigers over de prestaties van NS verder gestegen. 75% van de klanten geeft een 7 of hoger voor de dienstverlening (67% in het 1^e kwartaal van 2007). Een recordwaardering die terug te vinden is in alle belangrijke kwaliteitsaspecten. De stijging van het klantoordeel over op tijd rijden springt het meest in het oog: van 39% een jaar geleden naar 51% over het afgelopen kwartaal. Volgens de internationale 5 minuten norm reed 93,8% van de treinen op tijd. Ook de waardering voor informatie bij ontregelingen steeg fors: van 49% naar 54%.

MUSEUMNIEUWS

Stoomtram Hoorn - Medemblik

Museumstoomtram viert 40-jarig bestaan in mei 2008

Op Hemelvaartsdag 23 mei 1968 werd met de stoomlocs 18 en 30 van de Tramweg-Stichting en van de NS gehuurde rijtuigen een excursie tussen Hoorn en Medemblik georganiseerd. De eerste rit van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik was daarmee een feit. De 'tram' bestond uit drie zg. Blokkendoosrijtuigen, die tussen Amsterdam en Alkmaar werden getrokken door een Motorpostrijtuig. Deze werd hier vervangen door een diesellocc serie NS 2200, waarmee naar Hoorn werd gereisd.

Excursie

Op Hemelvaartsdag 2008 – donderdag 1 mei – zal deze excursie worden herhaald. Rond 9 uur wordt uit Amersfoort

vertrokken met dezelfde treinsamenstelling als toen. Om 9.45 uur kunt u ook instappen te Amsterdam Centraal, waarna koers wordt gezet naar Hoorn. Hier wordt de trein gesplitst, waarbij een rijtuig met loc 18 en twee rijtuigen met loc 30 naar Medemblik worden gebracht. Onderweg is het mogelijk foto's te maken. Op de terugweg worden beide treinen gecombineerd. Via Purmerend wordt rond 18 uur Amsterdam Centraal bereikt. De excursietrein is rond 19 uur terug in Amersfoort. De excursie wordt net als in 1968 georganiseerd door de Nederlandse Vereniging voor Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen. Meer informatie:

www.nvbs.com

Stoomfestival

Vanaf vrijdag 23 mei tot en met zondag 25 mei 2008 wordt het jubileum verder gevierd met een stoomfestival rond het onlangs gerestaureerde stationsgebouw aan het IJsselmeer te Medemblik uit 1887. Niet alleen kan er met diverse treinen en trams (sommige wellicht van buiten het museum) van Hoorn naar Medemblik worden gereisd, ook rijden er vele extra historische stoomtrams tussen Medemblik en Twisk en zal er rond het station een groot aantal historische stoomvoertuigen en werktuigen te bewonderen zijn. Vanaf het station varen stoomschepen over het IJsselmeer en kan de internationale zeilregatta worden bewonderd. Aan het einde van iedere dag vindt in Medemblik een optocht van deelnemende stoomvoertuigen plaats.

Het evenement wordt op dit moment nog in detail uitgewerkt. Meer informatie vindt u binnen enkele weken op de website: www.museumstoomtram.nl of telefoon: 0229-214862

Werkplaatsnieuws in het kort :

- Ten behoeve van het onderzoek naar de staat waarin esselocomotief 101 van de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij verkeerde, is inmiddels een groot aantal onderdelen verwijderd. De kast van de locomotief is geheel losgenomen en de motor is verwijderd. Onder andere is een geheel versleten tandwiel ontdekt en blijkt de locomotief her en der anders is geconstrueerd dan de tekeningen aangeven. In de loop van het jaar zal een restauratieplan voor de historische locomotief worden opgesteld;

- Het gereconstrueerde frame voor gesloten goederenwagen E67 van de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij is geheel geklonken. De wagen zal gerestaureerd worden in een uitvoering waarin wagen E97 destijds dienst deed in het moderne tramstel getrokken door diesellocomotief 101;

- Thans wordt de gereviseerde motor en versnellingsbak ingebouwd in het hersteld onderstel van motordraisine 78. Het betreft hier het originele baaninspectievoertuig voor de spoorlijn Hoorn-Medemblik.

- Nu de draaistellen voor rijtuig ZVTM AB8 gereed zijn, wordt gewerkt aan de bouw van draaistellen voor rijtuig RTM 334

- De Oostenrijkse rijtuigen 55 en 60 (het buffetrijtuig) ondergaan thans de levensduurverlengende behandeling, waarbij zijn donkergroen zullen worden geschilderd.

- Gesloten goederenwagen NS 5060 ondergaat een uitgebreide revisie om te zijner tijd in Medemblik te worden gebruikt in de tentoonstelling die de Museumstoomtram daar hoopt te realiseren.

- Locs 5, 16 en LTM 26 hebben de technische proefrit gemaakt en zijn gereed voor de dienst in 2008.

Tramweg Stichting

Motorwagen GTr307 (Gemeentetram Amsterdam) rijdt na 55 jaar weer op eigen kracht.

In de nacht van 1 op 2 maart 2008 werd motorwagen GTr 307 van de Gemeentetram Amsterdam overgebracht van de voormalige CW Lijsterbesstraat naar remise Scheveningen.

Dat gebeurde voor het eerst op eigen kracht na 55 jaar. De wagen was daags ervoor gekeurd zodat de overbrenging gelijk de eerste proefrit werd. Op een slepend remblok na verliep deze rit probleemloos. Door een jarenlang verblijf in de openlucht en een mislukte restauratiepoging eind jaren '80 was de GTr 307 in deplorabele staat gekomen: vrijwel geheel uiteengenomen, onderdelen verspreid opgeslagen en de wagenbak in verregaande staat van verval. Vanaf 1999 heeft de Stichting Tramwerk i.s.m. de Tramweg Stichting het herstel ter hand genomen en daarbij de normen van de Veres (Vereniging van Restauratoren) gehanteerd. Een uitdaging daarbij waren ondermeer de bouw van nieuwe sleeprijng schakelkasten naar oud model. In de komende maand zullen in Scheveningen een aantal werkzaamheden plaatsvinden waaronder inbouw van een VETAG-installatie. Op 10 maart werd de wagen gekeurd zodat bij een volgende overbrenging de andere, nog nieuwe, schakelkast zal worden belast.

Ander materieelnieuws

In de nacht van 1 op 2 maart werd ook bijwagen NZH B303, nu voorzien van een nieuw wielprofiel en nieuwe spiraalveren, overgebracht achter de H312 van de Lijsterbesstraat naar Scheveningen. Motorwagen 14, de ex H4, ex 294, voorzien van interieur, nadert zijn voltooiing. De wagen heeft nieuwe wielbanden en de truck is gestraald en gerepareerd. Ook werd het frame gebikt en voorzien van een nieuwe coating. De truck van Ombouwer 77 zal nu in elkaar gezet gaan worden en kan dan worden verenigd met de bak die in de TS werkplaats te Scheveningen staat. Bijwagen GTr 663, die samen met de GTr 307 een historische combinatie vormt, nadert eveneens zijn voltooiing. Zie

www.tramwerk.nl of www.tramwegstichting.nl voor meer informatie.

Stichting RoMeO - Stichting Museum v/h Rotterdamsche Tramweg Maatschappij

Historische tocht Rotterdam – Brouwersdam met rondvaart op de Grevelingen

Op donderdag 1 mei a.s., Hemelvaartsdag, organiseren de Stichting RoMeO en de Stichting Museum v/h Rotterdamsche Tramweg Maatschappij een gecombineerde tram-busboottocht van Rotterdam naar de Grevelingen en terug. Dit wordt een reis uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. Om 10.00 uur vertrekt een vierasser van de RET van het Willemsplein naar Carnisselanden, het eindpunt van lijn 25. Van daar vertrekt een historische streekbus van de ZWN (Zuid West Nederland) via de Hoekse Waard en over het eiland Goeree-Overflakkee naar Ouddorp. Bij de RTM Remise aan de voet van de Brouwersdam wacht een stoomtram om de reizigers naar het eindpunt Middelpaats Haven te brengen. Bij Middelpaats Haven kan worden overstapt op de MS Grevelingen voor een rondvaart over de Grevelingen. Deze rondvaart duurt ongeveer twee uur.

Historisch vervoersgebied

De rit met de elektrische tram voert vanaf het Willemsplein over de Erasmusbrug door Rotterdam Zuid naar Barendrecht. In vroegere jaren kon men in Barendrecht komen met de stoomtram van de RTM vanaf het beginstation aan de Rosestraat. De bustocht voert dwars door het historische vervoersgebied van de RTM-trams. Onderweg is veel te zien. Op Goeree-Overflakkee volgt de bus delen van de route waar vroeger de tram reed. In Ouddorp krijgt u de gelegenheid het museum en de remise van de RTM te bezoeken. De stoomtram vertrekt om 14.00 uur van de RTM Remise naar Middelpaats Haven. Na de rondvaart vangt de retourrit aan. Naar verwachting bent u rond 19.00 uur weer terug op het Willemsplein.

De kosten van deze dagvullende combitocht bedragen slechts EUR 35,00 per persoon. U kunt deelnemen aan deze tocht door EUR 35,00 over te maken op bankrekening nummer 34.68.72.839 bij de Rabobank te Noordwijkerhout t.n.v. Vereniging PPI onder vermelding van „Combitocht 1 mei”. U kunt uiteraard voor meer personen inschrijven. Echter, de deelname is beperkt tot 48 personen. Dus haast u om u aan te melden! Dat kan tot uiterlijk maandag 28 april. Naast het beleven van een onvergetelijke dag historisch reizen steunt u met uw deelname het vrijwilligerswerk aan het onderhoud van het historische materieel van de Stichting RoMeO en de Stichting v/h RTM. Raadpleeg ook de websites van RoMeO: www.stichtingromeo.nl en RTM: www.rtm-oudorp.nl

In aansluiting op vorenstaand bericht werd bekend gemaakt dat op woensdag **7 mei een extra stoomrijdag** is ingepland. Er werd in de streek geklaagd dat men geen raad wist met de lange meivakantie en dat heeft tot het besluit geleid een extra rijdag toe te voegen. De trams vertrekken op deze dag met stoom om 12.00 u., 13.30 u. en 15.30 u.

Stoomtrein Valkenburgse Meer

Stoomlocomotieven

Alle drie de stoomlocs die in de revisie zijn staan sinds 16 februari weer op hun wielen en is de nieuwe stoomketel geplaatst. Sinds die tijd wordt er hard gewerkt om de cabines en de beplating weer aan te brengen en alle leidingen aan te sluiten. Er moet nog het nodige richt- en klinkwerk verricht worden, maar ze zien er tenminste weer uit als stoomlocs.

Stoomloc 4

Ook deze locomotief kwam op 16 februari voor het eerst sinds lange tijd weer op eigen wielen te staan. In drie dagen tijd is de voetplaat op originele wijze geklonken hetgeen voor veel mensen leuk was om van nabij dit ouderwetse vakwerk te zien. Nu de voetplaat gereed is kon de opbouw geplaatst worden alles passend gemaakt worden. De ketel van deze locomotief is al beproefd.

Stoomloc 5 en 8

De werkzaamheden aan de stoomlocs 5 en 8 verlopen ook voorspoedig. Stoomloc 5 is al enkele malen proefgestookt en heeft al kort op eigen kracht gereden. Aan stoomloc 8, de Henschel, wordt op dit moment ook met man en macht gewerkt. Nadat de nieuwe ketel was geplaatst kon een begin worden gemaakt met het opbouwen van het machinistenhuis. Deze moest geheel worden vernieuwd en zal eerdaags met behulp van klinknagels worden gemonteerd. Er is intussen ook al begonnen met het aansluiten van diverse leidingen.

Motorlocomotieven

Eind februari is motorloc 76 in de werkplaats gekomen en is de huif van de motor weggenomen om de motor te kunnen inspecteren. Er is nog geprobeerd of de originele motor van deze loc nog tot leven te wekken is, maar de kans daarop lijkt klein. Mocht dit niet mogelijk zijn dan wordt een andere motor geplaatst. De technische toestand van de loc valt tot nu toe mee. De hele aandrijflijn blijkt nog los te zijn en kan met de hand getornd worden. Er is een overzicht gemaakt van alles dat nieuw nodig is voor deze loc zoals hardglasruiten in rubbers, luchtketels met leidingen, verlichting etc. Motorloc 76 is inmiddels bijna helemaal uitgekleeft. Binnenkort gaan de wielstellen er onder vandaan om van 750 naar 700 mm spoorwijdte geperst te worden. Het onderstel wordt weggebracht om gestraald te worden. Met de vele dieselritten tijdens vakanties is deze loc zeer gewenst en het is te hopen dat herstel binnen afzienbare tijd mogelijk zal zijn.

Stoomlocloods

In de afgelopen maand zijn de ramen in de dakopbouw geplaatst. Het resultaat is zeer fraai. Ook liggen inmiddels de

sporen op hun plaats. De sporen 1 en 2 zijn alleen voor 70 cm. Op spoor 3 kan zowel materieel voor 70 cm spoorwijdte als ook voor 75 en 90 cm terecht. Binnenkort kunnen de nieuwe wissels op hun plek gelegd worden en kan het aansluiten van de sporen beginnen. De bestrating in de loods is nu bijna klaar en ook wordt er hard gewerkt aan de elektrische installatie. De nieuwe stoomlocomotievenloods wordt naar verwachting nog voor de zomer in gebruik genomen. Website: www.smalspoormuseum.nl

Stichting VSM - Vrienden Spoorweg Materieel

Met VSM-stoom naar Limburg

De VSM organiseert op **zondag 29 juni 2008** een bijzondere stoomrit van Apeldoorn naar Limburg.

Een rit, welke herinneringen zal oproepen aan de gedenkwaardige ritten die de VSM in haar beginjaren reed naar Sittard en Valkenburg ter opluistering van "het station van de maand". Maar dit jaar zal gereden worden met twee 23-ers! De VSM-trein zal dus bestaan uit de stoomlocs 23 071 en 23 076 en de VSM-blokkendozen stam aangevuld met enkele restauratie-rijtuigen. Deze trein zal omstreeks 9.00 uur uit Apeldoorn vertrekken (rond 10 uur opstappen in Arnhem mogelijk) via een aantrekkelijke route richting Limburg. We zullen daar de van klassieke beveiliging voorziene lijn van de ZLSM berijden en onderweg het depot bezichtigen. De aankomst in Apeldoorn zal rond 20.00 uur zijn (uitstappen in Arnhem rond 19 uur). De exacte tijden zijn nog niet bekend.

Plaatskaarten. Deelname aan deze unieke rit kost €65,- per persoon. Voor kinderen tot 16 jaar bedraagt het tarief €25,-.

Plaatsbewijzen voor deze rit kunt u bestellen door overmaking van het totaalbedrag op bankrekening 39.33.92.333 ten name van Stichting VSM te Beekbergen, onder vermelding van "Limburg" het aantal en type kaartjes. Vermeld bij elektronische betaling s.v.p. uw volledige adres! Bestellingen moeten voor 1 juni binnen zijn om met zekerheid verwerkt te kunnen worden.

Tijdig voor 29 juni ontvangt u dan uw plaatsbewijzen en de dienstregeling van de trein en indien besteld uw toulons en reservering voor de maaltijden. Kijk voor dit laatste ook op www.stoomtrein.org en voor de laatste info over de rit.

HSL Testtrein in Madurodam

In miniatuurstad Madurodam is de nieuwe HSL - net als in het echt - nog niet het test-stadium te boven. Terwijl de HStreinen (er is een mini-Thalys in aanbouw) nog niet klaar zijn, scheurt een miniatuur-testvoertuig over de nieuwe lijn. Bijzonder is dat de treinen met naar verhouding hoge snelheid door het landschap zullen razen, maar dat de lijn daarna abrupt ophoudt in de onderhoudskelder, met een remweg van circa 3 meter. Aan het einde van het spoor bevindt zich een op gasdruk werkend remsysteem. Omgerekend naar de werkelijkheid betekent dit dat de miniatuurreizigers binnen honderd meter een remkracht van zo'n 250 km/h naar 0 km/h moeten verwerken. Ongetwijfeld een argument voor de miniatuur-Pieter van Vollenhoven om veiligheids gordels verplicht te gaan stellen.....

Westlandsche Stoomtramweg-Maatschappij

Misschien aardig nog eens de WSM op te voeren in het HOV-RN. Om de N223 te kunnen verbreden (een meerjarig project van 2008-20??) is men afgelopen week begonnen de baandam van de voormalige WSM-lijn Delft-Naaldwijk tussen de Lier en Westerlee af te graven. Weer een stukje railgeschiedenis weg..... (Frank Pennin)

B O E K E N

Bij uitgeverij Waanders (www.waanders.nl) verscheen een fotoboek met de titel "**Nederlanders onderweg**"; ANP Photo-beeld van Nederland door Erik Somers en René Kok. Niet alleen de uitzendingen van de radionieuwsdienst, maar ook het fotoarchief van het Algemeen Nederlands Persbureau (ANP) is een begrip in het Nederland. Al meer dan zestig jaar leggen persfotografen van ANP-Photo dagelijks actuele gebeurtenissen in Nederland vast. Dit leverde een omvangrijk en uniek archief opgeleverd van vele honderdduizenden nieuwsfoto's op. Het ANP beheert daarnaast het beroemde Polygoon Fotoarchief dat talloze beelden bevat uit de vooroorlogse jaren en de tijd van Duitse bezetting. De publicatie *Nederlanders onderweg* presenteert een pakkende en verrassende selectie van foto's over een turbulente periode van meer dan zeventig jaar waarin het verkeer en vervoer in Nederland ingrijpend veranderden. De fotoselectie levert schitterende beelden op – zowel kleur als zwart/wit - van de groei van het wagenpark, de fietstaxi's in de oorlog, het eerste DAF-je in de jaren vijftig, de eerste autosnelwegen, het snel groeiende openbaar vervoer, de bouw van steeds meer viaducten, tunnels en bruggen, auto- en spoorwongelukken, de witkar uit de jaren zestig, de autoloze zondagen uit de jaren zeventig en de snel groeiende files. Treinen en trams zijn rijk vertegenwoordigd in dit handzaam formaat 335 bladzijden tellend fotoboek. Naast de vele "leuke" onderwerpen passeren ook ongelukken en rampen de revue. Bij elke foto is een kort verhelderend fotobijchrift met de datum opgenomen. Wij raakten niet uitgekeken in dit boek dat wij als absolute aanrader willen klassificeren. Ook zeer geschikt om iemand cadeau te doen, zeker gezien de vriendelijke prijs van € 17,95. ISBN 978 90 400 8372 3

UHLE & KLEIMANN (Postfach 1543, 32295 Lübbecke, Dld) Het is weer april en dus tijd voor het **Kursbuch der deutschen Museums Eisenbahnen 2008**. Al meer dan 25 jaar verschijnt dit boekje. Dit jaar is het weer dikker, namelijk 4 bladzijden meer. Meer dan 200 dienstregelingen en vermeldingen van musea. Het boekje bevat ook vermeldingen van materieel. Men begint in Berlijn (provincie Brandenburg) en gaat verder per provincie. Er is een aantal zwart/wit foto's opgenomen (de cover is in kleur). Veel totaler dan dit boekje kan kernachtige info niet zijn, denken wij. Elk jaar komen er meer lijnen bij. Het heeft er alle schijn van dat er in Duitsland meer is dan in het hobbyland Engeland. Dit is echter maar een indruk. Er zitten lijnen en plaatsen bij waar we nooit eerder van hoorden. 166 blz. volgepakt met info. En dan de prijs: 5,50 euro + 2,50 euro verzendkosten! Dat is nog eens netjes in deze dure tijd! ISBN 3-928959-50-6, formaat 15 X 20 cm.

T E N T O O N S T E L L I N G

100 Jaar Hofpleinlijn (1908), Het spoor een eeuw elektrisch

In de zomermaanden besteedt Museum Swaensteyn aandacht aan een honderdjarig fenomeen: de Hofpleinlijn, de spoorlijn van Rotterdam-Hofplein naar Scheveningen-Kurhaus. Deze spoorlijn had een enorme impact: binnen een half uur was men van Rotterdam op het Scheveningse strand. En veel zakenmensen uit Rotterdam vestigden zich buiten, omdat ze met de trein snel hun werk konden bereiken. Het grote succes van de Hofplein-spoorlijn leidde tot een landelijke elektrificatie van het bestaande spoorwegnet. Als eerste kwam in 1927 de belangrijkste spoorlijn Amsterdam-Rotterdam onder de draad.

De Hofpleinlijn in het kort

In 1908 werd voor het eerst in Nederland een spoorlijn in gebruik genomen, waar in plaats van stoomtreinen elektrische treinen reden. De Zuid-Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij, kortweg ZHESM, kreeg van het ministerie concessie voor de aanleg van een spoorweg van Rotterdam via Pijnacker en Leidschendam-Voorburg naar Den Haag en Scheveningen. De stroomvoorziening zou worden geleverd door een eigen centrale, die gebouwd werd aan de Vliet in Leidschendam. Hier werden ook de werkplaats en de remise voor het elektrische materieel gevestigd en een aantal dienstwoningen.

De fraaie rijkstrijtuigen werden gebouwd bij de firma J.J. Beijnes te Haarlem. Bovendien werd nog een achttal rijkstrijtuigen overgenomen van de HIJSM, de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Op 1 oktober 1908 werd de verbinding Rotterdam-Den Haag geopend en zeven maanden later volgde het baanvak naar Scheveningen.

Startproblemen

In de beginfase had men te kampen met de nodige problemen, omdat veel nieuwe elektrische constructies nog niet aan de praktijk waren getoetst. Er werd al gauw veel gebruik gemaakt van de moderne treinstellen. Vooral in het zomerseizoen vormden zich lange rijen reizigers op de perrons, dat tot gevolg had dat extra treinen moesten worden ingezet. De maximum snelheid op rechte stukken bedroeg 90 km/h.

In 1926 ging men over van wisselstroom naar gelijkstroom en werd de stroomvoorziening overgedragen aan de gemeentelijke centrales van Rotterdam en Den Haag. De eigen centrale in Leidschendam werd stopgezet en ontmanteld.

Randstadrail

Er heeft in de afgelopen decennia een diversiteit aan treintypes op de Hofpleinlijn gereden, die met vaak typische benamingen werden aangeduid: blokkendoos- en stroomlijn-materieel, "hondenkoppen" en sprinters. Nog voor het 100-jarig bestaan kwam de lijn in handen van RandstadRail, een combinatie van HTM en RET. Ook aan de meest recente ontwikkelingen wordt aandacht besteed.

De Blauwe Tram

In dezelfde periode wordt aandacht geschonken aan de opheffing van de NZH-lokaaldienst Voorburg/Viaduct-Den Haag(-Scheveningen) - de Blauwe Tram - die een halve eeuw geleden ondanks protesten van de Voorburgse burgerij werd opgeheven en vervangen door een busdienst van de HTM. Op de avond van 10 mei 1958 verloor Voorburg een riante tramverbinding na een laatste rit in de nachtelijke uren en begeleid door tientallen luid claxonnerende auto's. Op de voorzijde van deze laatste tram was een rouwkrans bevestigd en een bord met de veelzeggende tekst : Die rot bus wordt nooit zo knus"

De tentoonstelling

Op de tentoonstelling, een initiatief van het **Historisch Genootschap "De Blauwe Tram"**, wordt ook voor niet-treinen tramliedhebbers een pakkend beeld gegeven van deze tot de verbeelding sprekende verbindingen. Modellen, oude foto's en audio-visuele producties zorgen voor een stukje nostalgie voor jong en oud. De tentoonstelling werd mede mogelijk gemaakt dankzij bijdragen van de RET, HTM en de Stichting A.L.H.J. van Ravesteyn Fonds

Lokatie Historisch Museum Leidschendam-Voorburg (Museum Swaensteyn), Herenstraat 101 te 2271 CC Voorburg. 070 386 1673.

www.swaensteyn.nl info@swaensteyn.nl

Openingstijden: woensdag t/m zondag 13.00 tot 17.00

Rondleidingen : op afspraak

Lezers schrijven

Geachte redactie,

Uw overzicht van taken en verantwoordelijkheden op het spoor (maart editie) is voorzover ik kan nagaan bijna correct. Slechts de benaming van mijn eigen dienst is niet juist. Sinds 2005 heet de spoorwegininspectie niet IVW Divisie Rail, maar IVW Toezichtseenheid Rail. Deze TE bestaat uit 4 units: Inspectie, Onderzoek, Toelating en Continuering en Kennis, Advisering en Berichtgeving.

Ir. W.R. Beukenkamp
Inspectie Verkeer en Waterstaat
Toezichtseenheid Rail

Goedenmiddag,

Op pagina 60 van de uitgave van februari staat een tweetal paragrafen over Connexxion. Hierin staat volgend citaat:

Omdat Connexxion in al haar wijsheid heeft besloten geen reservematerieel achter de hand te houden, moest worden omgezien naar een alternatief.

Naar mijn mening is dit niet een probleem dat door Connexxion (of welke andere vervoerder dan ook) wordt veroorzaakt. Ook bij de andere vervoerders zie je dit probleem ook, maar door de omvang van het park valt het naar mijn idee wat minder op.

Door het aanbesteden wordt het OV in Nederland geleidelijk aan in kleine stukjes ter grote van een flinke postzegel opgedeeld. Aangezien hierop voor lage prijzen wordt ingeschreven en de aanbesteden partij vaak niet voldoende geld voor goed OV (over) heeft is er niet genoeg geld om (voldoende) reservematerieel achter de hand te houden. Hier speelt ook schaal een grote rol. Als 'grote broer' NS 1 reservestel op 50 treinstellen heeft is dit 2% van het park. Als Connexxion dit zou moeten doen (1 reserve op 5 stellen) is dat al 20%, dus 10 keer zo veel! De kosten die dit stel veroorzaakt moeten echter wel weer op de een of andere manier worden terugverdiend. Dus in plaats van ieder keer meer kleine deelparken te maken, zou de minister voor het regionale vervoer een grote pool op moeten zetten voor het materieel. In de contracten moet dan worden opgenomen dat vervoerders verplicht zijn om materieel uit deze pool te gebruiken. In Nedersachsen is iets dergelijks al dagelijkse praktijk. Op een park van dusdanige omvang is het economisch wel rendabel om (ongemarkeerde) reservestellen te hebben. Nu moet dit alleen nog doordringen tot de landelijke en regionale politiek. Maar in plaats van te kijken naar goede en werkende initiatieven in het buitenland zijn wij Nederlanders in het immer uitbreidende Europa onszelf steeds meer naar binnen aan het keren.

Met vriendelijke groet,

Giljam Otten

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, april 2008, nummer 2008-4 * Na de vaste nieuwsrubrieken: De blauwe WR in Nederland * De goederenwagens van Railion Nederland 1-1-2008 * Nieuwe metrostellen voor Rotterdam * De stoomtractie in depot Wolsztyn * Een markant locomotieftype: Krokodillen (vervolg) * Verenigingsnieuws * Agenda * Boekbespreking * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, april 2008, nr. 3 (253) * Naast de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: Testen bij Siemens in Wegberg-Wildenrath * Tien jaar concurrentie op het goederenspoor * Coradia Lirex komt naar Beieren * Veertig jaar metro in Rotterdam * Uitgebreid verslag Neurenberg 2008 * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, april 2008, nr. 4 * Nebenbahnen in Duitsland * Railforum * Railview * Railmusea * De Blokrem: het remblok * Proefrijden rond Hennigsdorf * De reizigerstreinen in de USA (deel 4A) * Modelspoorartikelen * Railpers * Railmemo * www.railhobby.nl

Autobuskroniek, editie 01-2008 * Fotopagina: Novio Nijmegen * Busnieuws * Wagenparkoverzichten * Bedrijfsberichten * Het streekvervoer in het uiterste Zuidoosten van Zuid-Limburg * Busflitsen * Concessie-overzicht per 1 januari 2008 * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws * ISSN 1384-0436 *

De Stoomtram, maart 2008, nr. 115 * Materieelnieuws * Medemblik onder stoom 23-25 mei 2008 * BankGiro loterij steunt Museumstoomtram * Restauratie station Medemblik * Personenrijtuig ZVTM AB8 in restauratie * Restauratie oudste stoomloc van Nederland NS 6513 * www.museumstoomtram.nl

Op Oude Rails, maart 2008, nr. 225 * Van de redactie * Per NZH-tram pootje baden in de Noordzee (1) * Nieuws vanuit de TS-depots Scheveningen en Rotterdam * Stichting Stichts Tram Museum * Stoomtram Hoorn-Medemblik * De Amsterdamse Museumlijn * RTM Oudorp * De geschiedenis van de stoomtram, elektrische tram en Blauwe Tram in Noordwijk * www.tramwegstichting.nl

Miljoenenlijn Expresse, maart 2008, nr. 77 * ZLSM koestert grote ambities * Nieuwe aanwinst: Belgische stoomkraan * Nieuwe aanpak baanonderhoud gaat veel geld kosten * DVD Vrijwilligers op het spoor * Roll out voor stoomloc B 1289 * Korte berichten * Avonturen van een conducteur * De Kolenbaan van Kerkrade naar Simpelveld in 1872 * Langs de baan * www.miljoenenlijn.nl

Schweizer Eisenbahnrevue 4/2008, 49 blz. A4 voor 10,30 euro. Uitgebreid Zwitsers en Internationaal nieuws (ook overzee). Vervolgens een artikel, met kaart, over de nieuwe hogesnelheidslijn in Spanje van Madrid naar Barcelona met enkele zijtakken. De bedoeling is aansluiting op het Franse net. Verder locs serie 189 voor de Betuweroute, een lang artikel, gevolgd door een zeer technisch verhaal over noodreinstallaties in verband met de Lötschberg Basistunnel. Dan een interessant verhaal over de wenselijkheid om DB te privatiseren. Als verlengde van de Gotthardroute wordt in Italië begonnen met de aanleg van de Ceneri-tunnel. Een goed verhaal over Alstom als fabrikant van Regionaal en S-Bahn materieel. Vervolgens een artikel over een Zwitserse ontsporing. Het renoveringsprogramma voor SBB Eurocity wagons. Verlies marktaandeel voor het spoor in het transitverkeer. Tenslotte een artikel over een nieuwe werkplaats in Heiden (Rohrschach-Heiden Bahn, een korte particuliere lijn naar een zeer artistiek dorp). www.minirex.ch

Fern-Express nr. 1 van 2008 is voor het leeuwendeel gewijd aan het spoor in Bulgarije. Mooie kleurenfoto's vooral. Het eerste artikel gaat over de smalspoor Rhodopen lijn: 750 mm. spoor van de toeristisch eerste orde. Behalve diesel ook wat stoom. Vervolgens een algemeen verhaal over het Bulgaarse spoor met de nadruk op de politieke en territoriale ontwikkeling van het land. Diverse Balkanoorlogen in de 19^e eeuw zorgden nogal eens voor grenswijzigingen. Dan het materieel nu: van de stoomlocs is een zeer uitgebreid nummerschema opgenomen tot 1936 en erna. Verder veel kortere schema's van modern materieel. Jammer is dat er niet wat zwart/wit foto's zijn opgenomen van de door Henschel en Borsig gebouwde stoomgiganten van weleer. De reis gaat verder naar een museumdorp in Siebenburgen, de zogenoemde Kaas-Express (Zwitserse tramwagens). Een korte verhandeling over de electrificatie van het zogenoemde Bosnaspoor Sarajevo (Bosnië) - Ploce (Bulgarije) gaat vooraf aan het laatste artikel over de toekomst van de Diakopto-Kalavrita lijn (smalspoor met redelijk modern dieselmaterieel). Dit was het voor Bulgarije. Het slotartikel is gewijd aan Griekenland: licht en schaduw bij het Griekse spoor (OSE). Verder zijn er natuurlijk internationale berichten. 51 blz. A4, prijs 10,80 euro. www.fern-express.de

VIDEO

Eisenbahn Video Kurier nr. 75: speelduur 60 minuten, 19,80 euro, bestelnr. 8075. Hoofdt thema is de Berliner Stadtbahn 125 jaar. Verder bezoek bij de MPSB, Vias tractiewissel bij de Odenwaldbahn, succes bij de privatisering van de Buttell-Weserbahn, Fotozug met loc 50 2740. In de terugblik 50'ers in de DB-personeelsdienst. Tenslotte de nieuwe PROTOS-stellen en Bahnnews. Vooral het eerste item (Berliner S-Bahn) is belangwekkend.
<http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Video Kurier nr. 76: 60 minuten, 19,80 euro, bestelnr. 8076. Hier is een stoomitem het hoogtepunt: Dampf in der Hohenlohe met locs 23,38 en 64. Verder een rit met de ICE naar Paris-Est, 30 Jahre Sauschwänzlebahn in Zuid-Duitsland bij de Zwitserse grens met de bekende brug en slingeroute met veel fraaie stoom, het Gotthard-jubileum waarbij de buitenlandse stoom niet over de "berg" mocht. Dan nog 120 jaar Steinachtalbahnhof Sonneberg-Lauscha. Interessant zijn ook de herinneringen aan de 52 op de Semmering in Oostenrijk. Tenslotte weer Bahnnews en een korte terugblik getiteld Strom für die Bahn.

PROGRAMMA RAILTHEATERS

Railtheater Amsterdam (RTA)

Zaal: Slootermeerschool, Burg. Fockstraat 85 te Amsterdam
Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

17/04: Filmprogramma "Met stoom door Oostenrijk", presentatie: W. Dijkman.

24/04: Diaprogramma "Bosspoorwegen en suikerstoom" in Roemenië, Filippijnen en Indonesië. Presentatie: Frits van der Gragt.

Railtheater Voorburg (RTV)

Zaal: Herenstraat 77 te Voorburg, naast de Oude Kerk
Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

25/04: Diaprogramma "De Blauwe Tram Voorburg - Scheveningen" Samenstelling: Historie Theater Voorburg.

Meer info op: www.railtheater.nl

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 31 mei 2008: Tentoonstelling over het goedertransport per spoor "VRACHT84NL" in het Spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

De **Corus Excursietrein** rijdt dit jaar op de volgende zondagen: 27 april, 25 mei, 29 juni, 27 juli, 31 augustus, 28 september, 26 oktober. Kijk op <http://www.csy.nl/dienstregeling.php>

1 mei 2008 (Hemelvaartsdag): Nationale Oude Trein- en Tramdag.

1 mei 2008: jubileumrit Museumstoomtram van Amersfoort naar Hoorn. Lees meer bij het Museumnieuws onder "Stoomtram Hoorn Medemblik".

1 mei 2008: Historische tocht Rotterdam – Brouwersdam met rondvaart op de Grevelingen. Lees meer bij het Museumnieuws onder "Stichting RoMeO - Stichting Museum v/h Rotterdamsche Tramweg Maatschappij".

1 t/m 4 mei 2008: Sporen naar het verleden bij de SGB
<http://www.destoomtrein.nl/cms/>

3 en 4 mei 2008: 10-17 uur: Modelbouw en Miniatuur in de Evenementenhal te Rijswijk. www.evenementenhalrijswijk.nl

7 mei 2008: Extra stoomrijdag RTM www.rtm-ouddorp.nl

10 mei 2008 t/m 14 september 2008: Tentoonstelling 100 Jaar Hofpleinlijn. Museum Swaensteyn, Herenstraat 101, 2271 CC Voorburg www.swaensteyn.nl

Openingstijden: woensdag t/m zondag 13.00 tot 17.00

11 en 12 mei 2008: Stoomtreindagen SSN Museumstoomdepot, Bosdreef 75 te Rotterdam. www.stoomstichting.nl

16, 17 en 18 mei 2008: Dordt in stoom.

www.dordtinstoom.nl

17 mei 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

24 mei 2008: DB stoomloc 01 1066 naar Amsterdam

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

24 en 25 mei 2008: Stoomweekend in Friesland.

<http://www.friesestoomtreinmaatschappij.nl/Home>

14 en 15 juni 2008: Stoom- en Dieseldagen bij de Stoomtrein Valkenburgse Meer.

www.smalspoormuseum.nl/Menu/index.html

29 juni 2008: stoomrit van Apeldoorn naar Limburg. Lees meer bij het Museumnieuws onder "Stichting VSM - Vrienden Spoorweg Materieel"

12 en 13 juli 2008: Stoomtreindagen bij de ZLSM.

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

16 augustus 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

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

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

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

www.stoomtrein.org

21 september 2008: Dieseldag bij de ZLSM.

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

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

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

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

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

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

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

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

Zie ook de berichten in de rubriek buitenlands stadsvervoer bij Berlijn, Frankfurt Oder, Leipzig, Woltersdorf, Freiburg, Hannover-HSM, Graz, Basel en Bern.

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

24 t/m 26 april 2008: Busworld Istanbul (Turkije)

www.busworld.org

11 mei 2008: Stoomlocspektakel in Bebra (D). Verwacht worden o.a. 01 1066, 50 3552, 01 118, 41 1144, 03 2204, 03 1010, 52 1360. <http://www.eisenbahnverein-bebra.de/seite11.htm>

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

23 augustus 2008: Schwerin: 100 Jaar elektrische Tram. Meer info volgt.

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

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

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

1802 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