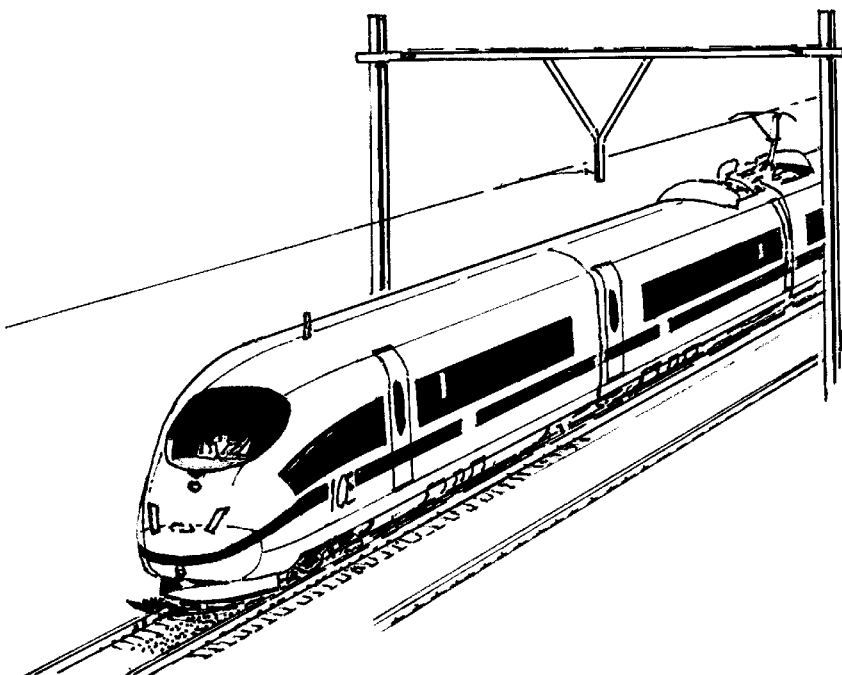
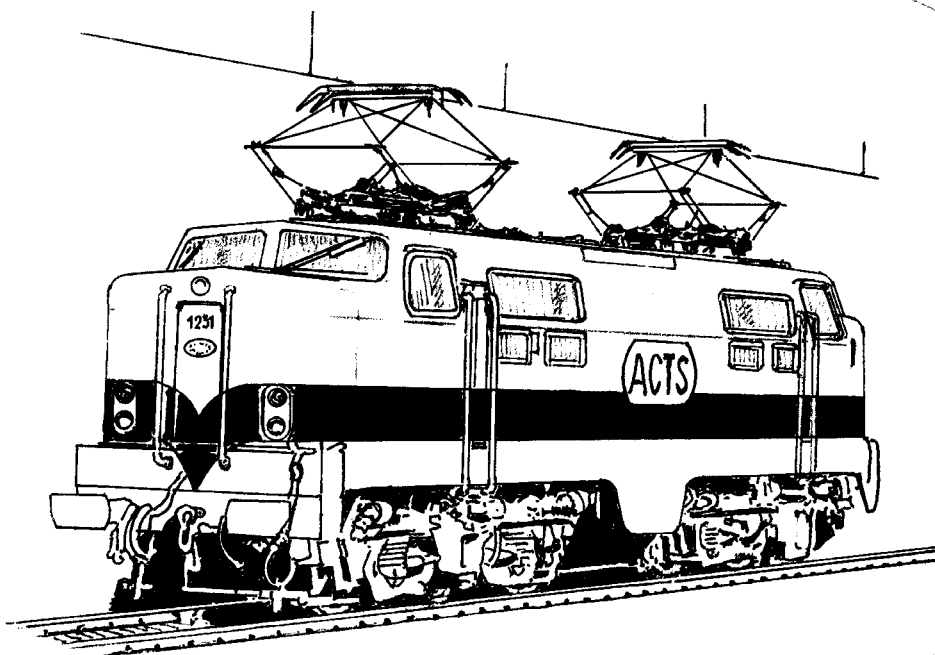
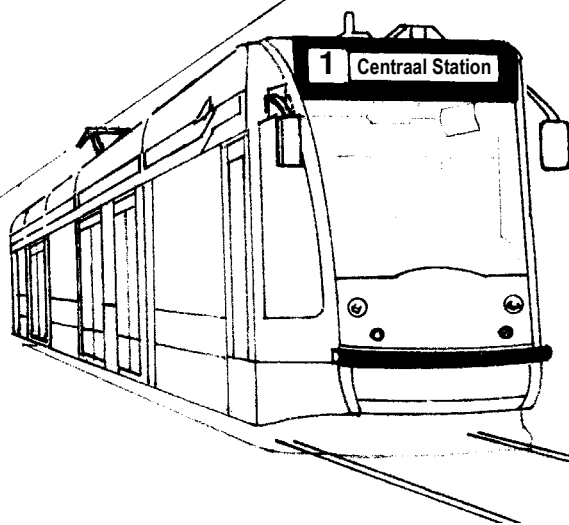


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

52^e Jaargang, nr. 601 - december 2009



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

Waarin opgenomen Railnieuws-Expres

52^e JAARGANG, NUMMER 1
Editie 601
December 2 0 0 9

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

Deze editie kwam tot stand met
medewerking van:

Lars Blaauw
Jan van Driel
Mark Grootendorst
Keimpe Hazewindus
Bram de Kievit
Rob Liesker
Theo Neutelings
Kees Pronk
Kees Verhulst
Hans Verkerk
Chris Vonk
Chris Westerduin

Planning en eindredactie:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verscheen in 2009 nog één keer
en kan gratis worden gedownload
vanaf onze website
www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2009. Niets uit deze uitgave
mag worden overgenomen zonder
schriftelijke toestemming van de
redactie.

“Naschok”

Komt Het Openbaar Vervoer – Railnieuws terug ? **Nee**, zeer zeker niet ! We zijn er vorig jaar mee gestopt en dat blijft zo. Een aantal leden van het voormalige redactieteam kampt echter nog met ontwenningverschijnselen en wilde graag nog één keer aan de slag. Bij wijze van oudejaarsstunt is daarom besloten nog één keer een editie van Het Openbaar Vervoer – Railnieuws uit te brengen. Een complete actuele editie, zoals u gewend was, kon het dus niet meer worden: het is een willekeurige greep uit het nieuws. Het verdwijnen van HOV-Railnieuws zorgde voor een schok; beschouwt u deze editie als een naschok.... Veel leesplezier, fijne Kerst en een goed 2010.

Minister Plasterk bezoekt Mobiele Collectie Nederland

Op 28 november jl. heeft minister Plasterk een oriënterend kennismakingsbezoek gebracht aan de Mobiele Collectie Nederland (MCN). Als locatie hiervoor was Rotterdam uitgekozen.

Voor MCN was het hoofddoel van dit bezoek de minister enthousiast te maken voor het mobiele erfgoed. In zijn beleidsbrief aan de Tweede Kamer van 28 september jl. over de modernisering van de monumentenzorg had hij al opgemerkt, dat hij aandacht wilde besteden aan de knelpunten rond werkend mobiel erfgoed, zoals die voortkomen uit de toenemende wet- en regelgeving op het gebied van arbo, milieu, veiligheid enz.

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) zal door het Ministerie van OCW als beleids-instrument worden aangewend. Tevens wil de minister het "Revolving Fund", zoals dat nu reeds bestaat voor het varend erfgoed uitbreiden naar de overige drie sectoren van het mobiel erfgoed (weg, rail en lucht). Daarvoor wil hij € 1 mln. reserveren.

MCN-voorzitter Jaap Nieweg (tevens vertegenwoordiger van de vereniging Historisch Railvervoer Nederland) sprak aan het eind van het bezoek enkele woorden tot de minister en legde hem drie concrete vragen voor:

1. Uit uw beleidsbrief en de gevoerde discussie hierover in de Vaste Kamercommissie voor OCW begrijpt MCN dat het Nationaal Register Mobiel Erfgoed leidraad zal worden voor beleid ten aanzien van het mobiele erfgoed. Is dat een juiste conclusie?
2. MCN zou graag nauw betrokken worden bij het genoemde onderzoek naar knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving bij het werkend behoud van mobiel erfgoed, vanwege de expertise die op dat terrein de afgelopen jaren is opgebouwd. Kan en wil de Minister daarover toezeggingen doen?
3. Eigenaren en museummedewerkers hebben de afgelopen decennia een schat aan kennis en kunde opgedaan bij het behoud en de presentatie van werkend mobiel erfgoed. Is de Minister bereid met MCN in gesprek te gaan over 'certificering' in het kader van de regeling 'Erkenning Verworven Competenties' om het mobiele erfgoed ook in de toekomst op verantwoorde wijze werkend te houden met aldus 'gecertificeerde vaklieden'?

De eerste twee vragen werden door de minister met een volmondig "ja" beantwoord, terwijl hij over de derde vraag graag samen met MCN, én met zijn Directeur Cultureel Erfgoed, de heer Bersée verder wil spreken.

Het bezoek

De tramremise Hillegersberg in Rotterdam was verkozen als uitvalsbasis voor deze kennismakingsdag. De minister had zijn echtgenote en de heer Bersée meegenomen. MCN was zeer vereerd met dit gezelschap. Na een rondleiding langs de prachtige collectie stadstram van de stichting ROMEO werd met het elektrisch motorrijtuig 515 van de RET, een van de fameuze "vierasser" uit de jaren '30, naar de Maas gereden, waarbij de minister zelf optrad als bestuurder. In de Rijnhaven lag het motorjacht "De Maze" klaar (het voormalige directievaartuig van de Rotterdamse Havendienst), dat koers zette naar het Havenmuseum. De Maze werd daarbij begeleid door een aantal historische schepen uit de collectie van het Havenmuseum, zoals de stoomsleper de Volharding, die zojuist Sinterklaas in Rotterdam had afgeleverd en zich luid fluitend bij de historische vloot voegde.

Tijdens de vaartocht kwamen enkele historische vliegtuigen van de Stichting Fokker Four overgevlogen, lesvliegtuigen (Fokker S-11 "Instructor") waarmee de Fokkerfabriek na de Tweede Wereldoorlog uit zijn as herrees. Bij het Havenmuseum was een presentatie georganiseerd met de historische Figuee-kraan van het museum én met een typisch jaren 1950-ensemble

voor zandvervoer, bestaande uit de zandaak "Door gunst verkregen" en een oude GMC vrachtwagen met een zandtrechter.

Tot slot werd de minister opgewacht door een aantal historische automobielen die een belangrijke rol in het leven van de minister gespeeld. In zijn Amerikaanse periode reed de heer Plasterk in een 1968 Chevrolet Camaro. De eerste auto van het echtpaar Plasterk was een Saab 96 en ook die was present.

Na een korte rondleiding door het Maritiem Museum werd het programma afgerond, waarbij Jaap Nieweg namens MCN de vragen voorlegde aan de minister (zie hierboven). Tenslotte kreeg de minister het bekende ICN/MCN-boek "Erfgoed dat beweegt" uitgereikt en sprak hij nog enkele mooie woorden, waaruit bleek dat de kennisgeving met het mobiel erfgoed hem goed bevallen was.

Een volledig verslag met foto's van het bezoek van minister Plasterk aan de Mobiele Collectie Nederland is terug te vinden op www.mobiel-erfgoed.nl

AMSTERDAM

Noord/Zuidlijn

Afgelopen dinsdag 15 december was het dan eindelijk zover. De raadscommissie die een raadsenquête heeft gehouden over de Noord/Zuidlijn kwam met een 474 pagina's tellend rapport. Voorzitter Maurice Limmen kon niet anders concluderen dat in 2002 nooit het besluit had mogen worden genomen om de Noord-Zuidlijn aan te leggen. Zowel B&W als de gemeenteraad hebben zich laten leiden door de politieke wens om dit megaproject aan te leggen zonder te weten of dit ook wel technisch en financieel mogelijk was. De politiek reageerde als een blind paard en zag alleen de wens om politiek te scoren bovenaan staan. Geluiden tegen de aanleg werden genegeerd en onderzoeken waren te rooskleurig of werden helemaal niet uitgevoerd. De Noord/Zuidlijn moest en zou er komen.

Reeds in 1991 werd besloten om een diepe boortunnel aan te leggen om de overlast bovengronds te beperken zonder zich te realiseren wat de financiële gevolgen zouden zijn. In 1996 werd een tweede keuze gemaakt met grote gevolgen. Door het tracé door de Ferdinand Bolstraat aan te leggen en niet langs de Boerenwetering moesten twee buizen boven elkaar komen te liggen. Hogere kosten en grotere risico's speelden geen rol. In 1997 werd een referendum gehouden waarbij er sprake was van grote weerstand tegen de aanleg van de lijn, maar omdat het opkomstpercentage te laag was werd de uitkomst zonder enig gevolg terzijde geschoven. In 1998 werd de deal gesloten met het Rijk waarbij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een eenmalige bijdrage wilde leveren en voorts bedong dat alle meerkosten voor rekening van de gemeente Amsterdam zouden komen. Bij dit alles vond geen verder onderzoek naar mogelijke stijging van de kosten plaats en ook werd niet onderzocht of Amsterdam het project wel alleen aankon. Bij het opstellen van de bouwcontracten kwam het risico steeds meer op het bordje van de gemeente terecht en steeds minder op dat van de aannemers. Steeds duidelijker werd dat de kosten steeds meer uit de pas gingen lopen. Vanuit het ambtelijk apparaat begon men signalen te geven dat het project volledig uit de klauwen liep maar de politiek wilde

dit niet horen omdat de aanleg koste wat kost moest doorgaan. Gevolg was dat de ambtenaren niet meer tegen de politiek ingingen. Het afsluiten van een verzekering voor de aanleg van de lijn, met mogelijke gevolgen voor de bebouwing en het opschorten van de werkzaamheden, kostte de gemeente Amsterdam een vermogen omdat de verzekeraars niet veel zagen in een dergelijk risicovol project. In 2002 vond alsnog een heroverweging plaats over de aanleg van de lijn omdat de kosten inmiddels de 2 miljard Euro begonnen te naderen. Toch bleef de politiek het megaproject omarmen en besloten werd gewoon door te gaan. Hierna kwamen jaarlijks weer financiële problemen naar boven en uiteindelijk zou het op ruim 3 miljard Euro uitkomen. Maar elke keer ging de gemeenteraad akkoord met de verdere aanleg. Verzekeringen aan de Vijzelgracht gaven aan dat er niet goed was ingespeeld op de technische problemen met de aanleg van de lijn en het werk moest dan ook worden stilgelegd. Voor wethouder Tjeerd Herrema, die al zijn twijfels had, was dit het moment om het bijltje er bij neer te gooien. Hij kon zich niet meer achter het project stellen dat de stad te veel geld kostte en tot te veel bouwtechnische problemen leidde. De gemeente Amsterdam liet hierna een onderzoek uitvoeren door de commissie Veerman, die wel erg snel tot de conclusie kwam dat de lijn gewoon afgebouwd moest worden. De gemeenteraad vond het toen tijd om zelf een onderzoek in te stellen middels een raadsenquête waarbij onder ede ambtenaren en bestuurders ter verantwoording konden worden geroepen. De commissie kan niet anders concluderen dat zowel de stadsbestuurders (B&W) als de gemeenteraad hoogmoed moet worden verweten. Men had nooit mogen besluiten de lijn aan te leggen omdat het een risicovol project was waarvan niemand kon zeggen hoeveel het uiteindelijk zou gaan kosten en wat de eventuele gevolgen voor de bebouwing zouden zijn bij de aanleg van de lijn. Veel last heeft de commissie gehad bij het onderzoek naar de stukken. Door het gemeentelijk apparaat werd het onderzoek tegengewerkt doordat men de stukken niet gaf of dat deze plotseling weg zouden zijn. De enquêtecommissie heeft toen maar zelf de stukken uit de archieven opgedoken.

De raadscommissie raadt de gemeente Amsterdam aan alvorens te starten met het boren van de tunnel alsnog een nieuw onderzoek te doen naar de eventuele problemen aan de bebouwing.

Afgelopen maand werd een staaltje van zwaar transport uitgevoerd dat als goed is verlopen mag worden beschouwd. In een zevental avonden werden vanaf de Oosterdoksdam met zware transportvoertuigen de onderdelen van de boor voor de Noord-Zuidlijn via de PH-kade naar het Damrak gebracht en aldaar in de bouwput gehesen. Deze transporten konden alleen in de nachtelijke uren worden uitgevoerd omdat het tramverkeer niet gehinderd mocht worden. Met als sluitstuk het graafwiel, dat in de nacht van 2 op 3 december in de bouwput werd getakeld. In de bouwput zullen nu de onderdelen met elkaar worden verbonden en volgens de huidige planning zal in maart 2010 de boor vanaf het open Damrak de grond in gaan en zijn weg richting Vijzelgracht banen. Veel ambtenaren van het projectbureau zullen op dat moment met samengeknepen billen staan te kijken daar er nog altijd grote angst bestaat voor verdere verzakkingen aan gebouwen in de omgeving.

Overigens verloopt de afhandeling van de schade aan de bewoners op de Vijzelgracht naar het oordeel van de ombudsman volgens plan en gedraagt de gemeente zich hierbij netjes. Voor een groep bewoners rond PH-kade en Damrak bestaat in maart 2010 bij de start van de boorwerkzaamheden de mogelijkheid om tijdelijk hun intrek te kiezen in hotels in verband met de mogelijke overlast. Ook bewoners van de Ferd. Bolstraat en Scheldestraat kunnen tijdens de boorwerkzaamheden elders verblijven, zij kunnen zelfs gebruik maken van de luxe van het Okurahotel.

De grote animator van de Noord-Zuidlijn, bouwgoeroe Johan Bosch, maakt het allemaal niet meer mee. Hij was door wethouder Tjeerd Herrema al op een zijspoor gerangeerd en alleen nog adviseur en heeft nu eieren voor zijn geld gekozen en de Noord-Zuidlijn verlaten. Hij treedt in dienst bij de Dienst Infrastructuur van Rijkswaterstaat. Dat hij vertrekt op het moment dat de uitslag van de raadsenquête in aantocht is kan geen toeval zijn.

B&W van Amsterdam hebben de gemeenteraad voorgesteld om het boren van de tunnel voor de Noord/Zuidlijn in twee delen uit te voeren. In eerste instantie het gedeelte van het CS tot de Vijzelgracht en daarna het trajectgedeelte Station RAI tot de Vijzelgracht. Volgens de commissie Veerman zou dat tijdswinst opleveren maar de gemeentelijke rekenmeesters hebben inmiddels becijferd dat dat niet klopt en dat ook hierbij op zijn vroegst de Noord/Zuidlijn in 2017 gereed zal zijn. Het enige dat wel opschiet zijn station RAI, het uitgraven van station Ceintuurbaan en de bovengrondse werkzaamheden aan de Noordkant van de lijn en aan de Zuidkant van de lijn. De werkzaamheden aan het Rokin en de Vijzelgracht gaan in een laag tempo en er is op beide bouwplaatsen maar een beperkt aantal mensen aan het werk. De resultaten van de gemeentelijke enquêtecommissie houden gelijke tred met de wijze waarop de Noord-Zuidlijn wordt aangelegd. Ze verlopen uitermate traag en ook hierin treedt een fikse vertraging op.

Dienstregeling 2010

Zondag 13 december werd in vrijwel geheel Europa bij de meeste vervoerbedrijven weer de nieuwe jaardienstregeling ingevoerd. Ook in Amsterdam werd een nieuwe jaardienstregeling van kracht. Vooral bij de bus deed zich hierbij een aantal aanpassingen in de lijnvoering voor:

Lijn 15: Deze buslijn werd ingekort tot het traject Station Sloterdijk - Station Zuid. Het oostelijk deel van deze buslijn maakt onderdeel uit van de nieuwe lijn 65.

Lijn 41: Deze buslijn werd ingekort tot het Muiderpoortstation. Het gedeelte tussen Muiderpoortstation en KNSM-eiland werd onderdeel van de nieuwe lijn 65.

Lijn 60: Dit is een nieuwe buslijn tussen de Staatsliedenbuurt en Station Sloterdijk. De route van deze lijn is als volgt: Station Sloterdijk – Radarweg – Haarlemmerweg - lus door Staatsliedenbuurt via Van Hallstraat - Kostverlorenstraat - Frederik Hendrikplantsoen – Nassaukade - Nassaplein en terug via de Haarlemmerweg.

Lijn 65: Is een nieuwe buslijn die het oostelijk deel van de lijnen 15 en 41 vervangt. De route van de nieuwe buslijn is als volgt: Station Zuid – Strawinskyalaan – Beethovenstraat – Stadionweg – Apollolaan – Muzenplein – Churchilllaan – Scheldestraat – Scheldeplein – Rooseveltlaan – Victorieplein – Vrijheidslaan – Berlagebrug - Mr. Treublaan - Prins Bernhardplein - Julianaplein (Amstelstation) - Hugo de Vrieslaan - Wethouder Frankeweg – Galilei-

plantsoen - Archimedesweg – Molukkenstraat – Javaplein – Molukkenstraat – Veelaan – Cruquiusweg - C. van Eesterenlaan - J. van Hegellaan – Verbindingsdam – Azartplein - KNSM-laan vv.

Lijn 315: Deze buslijn is opgeheven.

Lijn 359: Deze nachtbuslijn is op IJburg verlengd via de Pampuslaan naar de halte Pieter Oosterhuisstraat.

Dienstregelingen

Tramlijnen

De lijnen 1, 5, 13, 17 en 24 kregen in de vroege ochtend extra vroege ritten vanaf het Centraal Station. Het gaat hierbij om betere mogelijkheden voor extra vroege treinreizigers vanuit de regio.

De tramlijnen 1,2 en 5 rijden op zaterdagmiddag en zondagmiddag om de 6 minuten ipv. om de 7½-minuten.

Overigens hebben alle tramlijnen een nieuwe dienstregeling gekregen.

Buslijnen

Lijn 15 rijdt overdag om de 10 minuten en in de spitsuren om de 5 minuten.

Lijn 33 heeft in de vroege ochtend en op zondag meer ritten (rijdt frequenter).

Lijn 34 rijdt in de ochtendspits om de 7½ minuut ipv. om de 10 minuten.

Lijn 36 rijdt in de vroege ochtend enkele extra ritten die aansluiten op de vroege treinen vanaf Station Sloterdijk.

Lijn 37 rijdt op zondag om de 15 minuten ipv. om de 30 minuten.

Lijn 60 rijdt van maandag t/m zaterdag om de 10 minuten en 's avonds en op zondag om de 15 minuten.

Lijn 65 Deze nieuwe buslijn rijdt op maandag t/m vrijdag in de ochtendspits om de 7½ minuut, in de ochtend om de 15 minuten, in de middag en middagspits om de 10 minuten en in de avonduren om de 15 minuten. Op zaterdag en zondag wordt in de vroege ochtend om de 30 minuten gereden en de rest van de dag om de 15 minuten.

Ook bij de buslijnen kregen de meeste lijnen een nieuwe dienstregeling.

Metrolijnen

De frequenties van de metro zijn niet gewijzigd. Wel kregen de lijnen 50 en 53/54 nieuwe dienstregelingen.

Nieuw busstation in gebruik

De officiële opening van het busstation aan de achterzijde van het CS, het eerste deel van het nieuwe hooggelegen busstation, vond plaats op zaterdag 12 december met het aanrijden van een Amerikaanse bus en een gelede en standaardbus van Arriva. Wethouder Hans Gerson gaf toe dat het busstation eigenlijk nog niet klaar was omdat oa. de overkapping nog ontbreekt maar dat wordt gecompenseerd door de leuke tocht die de reizigers maken door via het station met allemaal winkeltjes naar het busstation te lopen waar je vervolgens volledig uit je kleding waait. Als in de toekomst NS ooit besluit te poortjes te sluiten dan blijft het nog mogelijk door het station te lopen omdat er twee extra tunnels worden aangelegd voor de passanten die naar het busstation en de pontveren willen lopen. Ook deze tunnels worden opgeleukt met winkeltjes. Wat niet verteld werd was dat het bestaande streekbusstation moest wijken voor de aanleg van een nieuwe brug die de PH-kade via de Oostelijke Ondergang met de Piet Heinkade moet verbinden. Deze brug zal op termijn de Oosterdoksdam vervangen en is van

economisch belang voor het nieuwe hotel dat momenteel wordt gebouwd aan de oostzijde naast het CS. Niet de belangen van de reizigers maar die van de economie hebben hier de doorslag gegeven, net zoals dat al eerder gebeurde bij Station Zuid en binnenkort bij station Sloterdijk.

Tenslotte vertrekken de bussen van Connexion naar Zaanstad (91,92 en 94) nu vanaf de Kamperbrug en de laatste bussen van Arriva in de dagdienst kunnen niet vanaf het busplatform achter het CS vertrekken maar vanaf het PH-plantsoen omdat NS om 0.45 uur de westelijke onderdoorgang afsluit. NS was niet te vermurwen om de westelijke tunnel tot 1.30 uur open te houden.

Brug over het IJsselmeer

Over dit project heeft de Ministerraad onlangs een uitspraak gedaan. Op voorstel van de Rekenkamer ziet deze raad geen belang bij de aanleg van een nieuwe brug voor een spoorlijn of metrolijn vanaf Diemen of IJburg naar Almere dat een nieuwe wijk wil en mag bouwen om tot verdere woninguitbreiding te komen. Almere wil deze woningen graag bouwen aan de zijde van het IJsselmeer en acht het daarbij van belang om een vaste OV-verbinding aan te leggen. De Rijksoverheid, de laatste jaren toch al geteisterd door de hoge kosten voor dit soort megaprojecten (de Betuwelijn, de HSL Zuid en de Amsterdamse Noord/Zuidlijn) ziet niets in dit project dat tussen de 6 en 9 miljard euro zou gaan kosten. Men geeft de gemeente Almere twee jaar de tijd om met een stuk goedkopere oplossing te komen en anders zal het naar het z.g. ronde archief verdwijnen.

Prikactie

Dit keer niet van de vakbonden maar van de landelijke GG en GD. Op maandag 23 en dinsdag 24 november werd voor alle Amsterdamse kleuters en voor ouders van baby's een vaccinatie gehouden in de RAI. Daar er veel kinderen met ouders werden verwacht met kinderwagens en buggy's had ook GVB maatregelen genomen om dit vervoer te kunnen verwerken, zeker omdat er ook werd aangedrongen om niet met de auto maar met het openbaar vervoer te komen.

De maatregelen waren daarbij voor de lijnen 4, 15, 50 en 51 als volgt:

Lijn 4 reed op beide dagen de gehele dag met vier extra's die vanuit remise Havenstraat kwamen. Hierbij werden zoveel mogelijk de tweerichting Combino's ingezet omdat die naast de lage vloer ook nog eens door de vele deuren over veel ruimte voor kinderwagens beschikken.

Op 23 november reden vanuit remise Havenstraat op lijn 4: 2201, 2202, 2203 en 2204; op 24 november werden de 2201, 2203, 912 en 907 ingezet.

Lijn 15 reed op beide dagen op de meeste diensten met gelede bussen. Alleen op de spitswagens in de ochtendspits en in de middagspits reden standaardbussen. Om hiervoor voldoende bussen te hebben reden op beide dagen vanuit Noord/Zuid de leenwagens 302, 322, 446, 455, 457, 568 in West. Daarnaast reden op beide dagen ook enkele nieuwe gelede bussen in dienst. Gereden hebben in ieder geval op 23 november de 343 op lijn 15 en de 345 en 347 op lijn 21.

Lijn 50 reed op 10 van de 11 dw's met drie gekoppelde stellen. Alleen een van beide Zilvermewoudiensten reed met slechts twee stellen.

Lijn 51 reed op beide dagen de gehele dag (dus ook tussen de spitsen) met 12 dw's om de 7½ minuut, waarbij alle diensten met twee gekoppelde stellen werden gereden.

Kortom een goede actie van GVB om dit extra vervoer aan te kunnen. Op 14 en 15 december werd deze actie in de RAI herhaald voor de tweede prik tegen de Mexicaanse griep. Maar lijn 15 is toen bij de RAI vervangen door lijn 65.

Dat het echt nodig was hebben uw redacteur en enkele medehobbyisten mogen ervaren. Toen zij na een bespreking bij GVB vanaf station Sloterdijk met lijn 15 mee wilden rijden viel er een dw uit door personeelsgebrek. Hierdoor ontstond een gat in de dienstregeling van 20 minuten. Het aantal kinderwagens dat in de bus verscheen zorgde echter voor een blokkade van de uitstapdeuren hetgeen tot een overvolle bus en lange halte-rijtijden leidde.

Infrastructuur

Spoorwerkzaamheden vinden vanaf 23 november plaats op de Westermarkt (langs de tramhates).

Spoorwerkzaamheden vinden voorts plaats op Admiraal de Ruijterweg tussen Jan van Galenstraat en Krommert, de Amstelveenseweg tussen de Overtoomse Sluis en de Oranje Nassaulaan, in de Muiderstraat tussen Mr. Visserplein en Nieuwe Herengracht, op de Overtoom tussen 1^e Const. Huijgensstraat en Nassaukade en op de NZVBW bij de Rosmarijnsteeg.

Op de J.Drijverweg wordt de halte Spelderholt voor lijn 33,38 en 361 richting Buikslotermeer opgehoogd.

Nieuwe hoge haltes zijn ook verschenen op de Amstelveenseweg bij de Oranje Nassaulaan en op de kruising met de Koninginneweg/Zeilstraat (richt. Hmc). Toch jammer dat hier geen tram- en buslijnen halteren.

De nieuwe hoge haltes in de 2^e Nassaukade op de brug van de De Wittenkade zijn eigenlijk iets te kort. De trams stoppen nu met de kop net voorbij de halte waardoor de achterzijde wel op de halte staat. Inmiddels is de halte stadinwaarts voorzien van eenabri met halte-informatie.

Sinds maandag 30 november is de snelheidsbeperking langs de bouwkuip bij de RAI (van station RAI naar Station Zuid) opgeheven. In de kuip is nu de vloer gelegd en ook de wanden schieten op.

Ruim drie maanden na oplevering van het station lijkt het dan toch eindelijk te gebeuren. Op het dakloze station zijn de eerste onderdelen voor de nieuwe abri's verschenen.

Bij station Kraaiennest wordt nog altijd gewerkt aan het afbreken van de bestaande stationshal. De tijdelijke in- en uitgang van het station bevindt zich nu aan de andere zijde van de Karspeldreef en is voorzien van een vaste trap en een lift.

OV-Chipkaart

De nieuwe kaart blijft de gemoederen bezighouden; zo ontstond er op zondag 1 november een storing in de apparatuur op metrostation Reigersbos toen een nooddeur bij de poortjes was geforceerd door een zwartrijder. Hierdoor konden de reizigers die met hun chipkaart reisden niet in- en uitchecken. Vooral de reizigers die op saldo reizen en het station uitgingen kregen hierdoor te maken met een afschrijving van het maximale bedrag van € 4,00. Zij allen moeten nu een formulier invullen om hun teveel betaalde geld terug te krijgen. Toch weer lastig als je als normaal betalende reiziger de dupe wordt van een

zwartrijder die alle regels aan zijn laars lapt. Hopelijk kan door middel van de toezicht-camera's in het metrostation de dader alsnog in de kraag worden gegrepen.

Gratis OV-65 plussers

Blijkens een evaluatie van de proef met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers aan het begin van het afgelopen jaar is dit maar gedeeltelijk geslaagd. Het aantal reizigers groeide met slechts twee procent, terwijl de doelstelling toch was om meer 65-plussers in tram, bus en metro te krijgen. Het rapport over de evaluatie van het gratis reizen van maart t/m mei liet zien dan van de 87.000 Amsterdamse ouderen 59% een gratis OV-chipkaart aanvraag. Net zoveel als bij de eerder genomen proef in Rotterdam. De meeste ouderen die van de gratis chipkaart gebruik maakten waren mensen die al eerder met het openbaar vervoer reizen en ze deden dat in de proefperiode alleen maar vaker.

De tweede doelstelling, ouderen meer deel laten nemen aan "maatschappelijke activiteiten" is ook gedeeltelijk gehaald. Een vijfde van de deelnemers aan de proef ondernam extra activiteiten. Het ging vooral om winkelen of boodschappen doen, gevolgd door wandelen, parkbezoek en culturele uitstapjes. In Rotterdam is echter de proef omgezet naar het definitief gratis laten reizen van de 65-plussers. Helaas ziet het er voor de Amsterdamse oudjes minder gunstig uit.

Brand

Op zondagochtend 22 november brak in de vroege ochtend (8.45 uur) brand uit in de loodsen van een aantal kleine bedrijfjes aan de Havenstraat (het terrein waar ook de museumtramlijn rijdt). Bij de loodsen die in het vuur opgingen behoorde ook die van Keep them rolling (historische legervoertuigen).

Door de brand was de remise Havenstraat van 9.00 tot 14.00 uur stroomloos. Personeel vanuit remise Havenstraat werd met busjes naar remise Lekstraat gebracht en kregen vandaar een wagen mee naar hun lijn. Naast een aantal Combino's verscheen daardoor ook een aantal Blokkendozen op Havenstraat-lijnen (o.a. op lijn 1 en 2). De wagens rukten 's middags in naar de Havenstraat en werden vandaar teruggebracht naar Lek.

Materieel tram

Het aantal wagens dat op lijn 16 en 24 moet bijspringen is momenteel weer wat toegenomen waarbij het meestal 11G-wagens zijn die worden ingezet.

Buiten dienst staan momenteel:

819(H), 831(H), 918(H), 2014(H), 2026(HWR), 2029(H), 2048(HWR), 2056(HWR), 2061(H), 2074(HWR), 2098(L), 2103(L), 2112(L) en 2143(L).

Blokkendozen

De 813 die op 14 november na een defect weer in dienst kwam werd voorzien van een nieuwe motor.

De 781 is tijdelijk beplakt als Kersttram. De in het wit beplakte wagen is voorzien van kleine groene denneboompjes en een Kerstgroet van GVB. De wagen kwam hiermee op 9 december in dienst als 9-2c.

Lagevloertrams

De 827 kwam na herstel van zijn aanrijdingschade (met Connexionbus op het Valeriusplein) op 12 december weer in dienst als 24-12. De wagen heeft nog geen wagennummer op de voorzijde.

Na herstel van hun defecten kwamen de 829(HWR) en 908 weer in dienst.

Combino's

De 2053 kwam na herstel van zijn aanrijdingschade (in remise Havenstraat tegen een muur gereden na zijn ontsporing) weer in dienst. Eveneens kwamen de 2021 en 2306 na hun onderlinge aanrijding bij het CS weer in dienst.

De aanrijding op het Surinameplein op maandag 23 november betrof de 2061 van lijn 1 die achter op de 2029 van lijn 1 reed. Beide wagen hadden uiterlijk weinig schade doch het is maar de vraag hoe het staat met de bodemplaten van beide wagens.

Na herstel van zijn defect kwam de 2051 weer in dienst. Bij de Combino's kan indien nodig een snelheidsbeperking voor een deel van het traject worden ingebouwd. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij werkzaamheden aan de sporen. Ook zijn er in de stad enkele vaste plekken waarop dit in de programmatuur is ingebouwd, zoals bijv. bij de Hortusbrug en onder het viaduct van de Mr. Treublaan (richt. Victorieplein).

Weense tram

Op 2 december werd in de HWR in Diemen per trailer wederom een Weense trams vanuit Utrecht afgeladen.

Metro/sneltram

De afgelopen twee weken reden er zoals gebruik door materieelgebrek vaak enkele diensten op lijn 50 met slechts twee in plaats van drie stellen. Voorts reden er op lijn 51 op de spitsdiensten regelmatig losse wagens. Alleen op 23 en 24 november (prikdagen in de RAI) reed lijn 50 op een dw. na met allemaal drie stellen per dw. en op lijn 51 werd de gehele dagen met 12 dw's om de 7½ minuut gereden.

Op zaterdag en zondag rijdt lijn 50 momenteel met twee stellen per dw. ipv. met drie stellen.

Materieel

Een opknapbeurt kregen de 16 en 24. Beide metrostellen kregen een blauw uiterlijk, werden voorzien van een kunstinterieur en werden zowel het interieur, de banken en de ruiten voorzien van een anti-graffitilaag.

Na herstel van defecten kwamen de 29, 30, 34, 45 en 87 weer in dienst.

Buiten dienst staan momenteel aan de Lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg de 7, 11, 12, 23, 37, 48, 59, 67, 74, 78, 98, 100 en 101, in de HWR staan BN-stel 65 en CAF-stel 88 en aan het opstel terrein Spaklerweg staan de 18 en 51 buiten dienst.

Materieel bus

Standaardbussen

Een schilderbeurt met nieuwe logo's en nieuwe wagennummers kregen de 118 en 134.

De 264 reed evenals de nieuwe gelede 342 tijdelijk rond met een speciale zijbeplakking als Sinterklaasbus. Met deze bus bezocht de goedheilig man diverse kindertehuizen.

Demobus 210 (chipkaartbus) is aan de buitenzijde voorzien van een aangepast uiterlijk. In de maand december was de bus te bezoeken van 10.30 tot 14.30 uur op diverse lokaties.

Gelede bussen

Een schilderbeurt, nieuwe logo's en nieuwe wagennummers kregen de 456 en 458.

De 10 nieuwe gelede Mercedes Citaro-geledes 341/350 werden inmiddels allemaal afgeleverd. Even waren enkele nieuwelingen in dienst te zien in verband met de inzet van gelede bussen op 23 en 24 november op lijn 15. De

nieuwe bussen wijken uiterlijk licht af van hun 40 voorgangers. Aan de achterzijde wordt naast het lijnnummer nu ook de eindbestemming getoond.

GVB krijgt hybride brandstofcellbussen

Op donderdag 3 december hebben alle bij de ontwikkeling betrokken partijen voor de nieuwe waterstofbus getekend. GVB participeert als enig openbaar vervoerbedrijf in Nederland al sinds 2001 in de ontwikkeling van de brandstofcel en waterstof als schone, alternatieve energiebron. De ontwikkeling en exploitatie van deze bijzondere bussen draagt bij aan een schoon, leefbaar en bereikbaar Amsterdam.

Naast GVB zijn ook Daimler Mercedes, EVO-bus, VDL, Shell en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deelnemers aan het project.

De nieuwe bussen waarmee GVB gaat testrijden zijn hybride brandstofcellbussen. Een brandstofcelbus gebruikt waterstof als energiebron; de waterstof wordt in de brandstofcel omgezet in energie (elektriciteit). Door de elektromotor is een brandstofcelbus geluidsarm en trillingvrij, uit de uitlaat komt alleen water. De Phileas hybride brandstofcelbus wordt naast de brandstofcel voorzien van een energieopslagsysteem dat bestaat uit accu's en ultracapacitoren. Een ultracapacitor is een supercondensator die in korte tijd zeer grote hoeveelheden energie kan opslaan en vrijgeven. Hierin worden remenergie en teveel in de brandstofcel geproduceerde energie opgeslagen. Zo wordt efficiënter met de opgewekte energie omgegaan en is dus minder waterstof nodig. Ook worden de prestaties – bijvoorbeeld bij het optrekken – van de bus verbeterd.

Het project kost 6 miljoen Euro en wordt gefinancierd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (€ 4 miljoen), de Stadsregio Amsterdam (€ 1 miljoen), de gemeente Amsterdam (€ 0,5 miljoen) en de Nederlandse busproducent VDL/APTS (€ 0,5 miljoen). De Phileas hybride brandstofcellbussen worden speciaal voor GVB ontwikkeld en gebouwd. Daarbij wordt samengewerkt met het Keulse vervoerbedrijf RKV; zij gaan met twee identieke bussen rijden.

Op 7 december was er een expertmeeting over de nieuwe brandstofcelbus. De nieuwe bus is het vervolg op de eerste proef waarbij in een negental steden (7 in Europa, 1 in China en 1 in Australië) bussen proefreden; in Amsterdam waren dit de 001/003. De nieuwste uitvoering is een vervolg op deze bussen. In de nieuwe uitvoering verbruikt de bus minder waterstof en kan volstaan worden met minder opslagruimte. Ook zijn de accu's kleiner en is de techniek verder verbeterd. Het gewicht van de bus is dan ook een stuk minder waardoor er meer reizigers vervoerd kunnen worden. Toch bevindt de bus zich nog in een proefstadium en zal de bus pas in 2017/2018 echt op de markt kunnen komen. Veel hangt ook af van de nieuwste Europese normen, waarbij het er naar uitziet dat alleen hybride dieselbussen en hybride brandstofcellbussen nog aanvaardbaar zijn voor een beter milieu.

De tijd van aardgasbussen en LPG-bussen lijkt voorbij. Voorlopig is de brandstofcelbus nog niet voor de normale markt geschikt door de hoge ontwikkelingskosten en het ontbreken van vulstations. GVB heeft als enige bedrijf in Nederland een vulstation voor waterstof.

De twee bussen voor GVB worden in het najaar van 2010 geleverd.

DEN HAAG

Nog één keer Haags Nieuws...

Het is alweer een jaar geleden dat HOV-RN voor de 600e keer verscheen en het leek ook ons aardig om na een jaar waarin we niet zijn verschenen nog één keer met een editie te komen.

Wat gebeurde er dit jaar in Den Haag? We kunnen niet alle details beschrijven zoals u dat van ons gewend bent/was, maar we zullen enkele highlights de revue laten passeren.

Infrastructuur

Het afgelopen jaar zijn er veel werkzaamheden uitgevoerd op het Haagse tramnet. De omvangrijkste werkzaamheden waren in het stadsdeel Escamp. Tramlijn 6 moest een dikke maand omrijden via de Apeldoornselaan en de Paul Krugerlaan omdat de Dierenselaan op de schop ging. Gelukkig wordt er nu wel rekening gehouden met de toekomst en worden de meeste trajecten zoveel mogelijk aangepast aan eventueel breder materieel. Na de Dierenselaan volgde de spoorvernieuwing op de befaamde Haagse Zevensprong. Daarbij verdwenen de verbindingbogen vanaf de Loosduinseweg naar de Paul Krugerlaan welke nog recentelijk werden gebruikt door tramlijn 6 bij de zojuist genoemde werkzaamheden op de Dierenselaan. Hoewel het weghalen van verbindingbogen niet slim is, zijn de gevolgen voor het tramverkeer in het geval van een calamiteit op deze plek niet zo nijpend. Het jaar 2009 heeft voor RandstadRail op het gebied van omleidingen bij calamiteiten weinig voortgang opgeleverd. Het geschikt maken van de lus bij Leyenburg en het kunnen berijden van de lus bij De Uithof zijn op de valreep van 2009 gerealiseerd. Het weer in gebruik stellen van de keerlus bij De Uithof heeft echter als doel de doorstroom te verbeteren. Een derde tram moest met passagiers regelmatig wachten tot er een tram van De Uithof vertrok. De keerlus bij Leyenburg is handig maar deze is enkelsporig en kan 'last' hebben van een wagen van tramlijn 6. In de loop van 2010 krijgt RandstadRail meer 'lucht' wanneer het traject van tramlijn 2 tussen Kraayenstein en de aansluiting bij de Apeldoornselaan geschikt is gemaakt voor RandstadRail voertuigen. Het is jammer dat bij de recentelijke vernieuwing van het traject in Loosduinen geen rekening is gehouden met het toen al genomen besluit dat de tramlijn breder materieel krijgt. De halte Burgemeester Hovylaan moet weer op de schop en ook de halte Loosduinse Hoofdstraat moet gewijzigd worden. In het najaar van 2009 is men vreemd genoeg wel gestart met het aanpassen van de haltes van tramlijn 6 aan de Leidschendamse kant. Daar zijn nu haltes te vinden met een afneembare metalen strip.

In juni werd er tijdelijk een uitwijkspoor op de Escampaan gelegd om de hoofdsporen aldaar te kunnen vervangen. Hierdoor was het niet nodig om de lijnen 4 en 6 om te leiden. Vreemd genoeg werd niet alles verwijderd en herinnert een wissel in het hoofdspoor nog altijd aan het feit dat daar ooit een keerlus lag. In oktober werd in Delft begonnen met het verleggen van de sporen van lijn 1. Dit was nodig in verband de bouw van de spoortunnel. Bij Madurodam werd een keerlus aangelegd voor korttrajectdiensten. In juni werd er als proef een tramlijn 8K in dienst gesteld welke tussen Den Haag CS en Madurodam reed. Opmerkelijk detail van deze tramlijn was dat er in de ochtendspits een andere route werd gereden dan in

de avondspits. Omdat er geen keerlus ligt in de buurt van het Centraal Station werd er voor gekozen om in de ochtend de lus door het centrum tegengesteld te berijden. De ambtenarenstroom beweegt zich immers 's ochtend van het Centraal Station naar het ministerie bij Madurodam en 's middags weer terug naar het Centraal Station. Tijdens de zomerdienst verdween tramlijn 8K lijn weer totdat de jaardienst 2009/2010 van start ging. Lijn 8K kwam toen weer terug naast een 'echte' lijn 8 die tussen Vrederust en Madurodam ging rijden. In de eerste week van lijn 8 bleek dat de computers die de lijnnummers moeten aangeven deze lijn nog niet kenden en daardoor filmde de trams 8K. Lijn 8 is een spitslijn en wordt zowel 's ochtends als 's avonds gereden met de trams van lijn 9. Vanaf Vrederust wordt er één slag lijn 8 gereden naar Madurodam en weer terug om vervolgens vanaf Vrederust weer als lijn 9 verder te gaan. Op 1 juli 2009 werd de keerlus Madurodam officieel geopend. Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Tineke Huizinga reed de 3070 door de lus.

De keerlus bij Madurodam ligt er voor een periode van vijf jaar. Deze keerlus gaat ook een rol spelen tijdens de beoogde aanpassing van tramlijn 9 voor bredere voertuigen. Dit zal voor wat betreft de Nieuwe Parklaan nog aardig wat voeten in de aarde hebben. Tramlijn 9 heeft daar immers weinig ruimte.

In mei 2009 werd ook het oude beroemde viaduct bij "De Put" (Vaillantlaan) vervangen. Dit was een enorme klus. De lijnen 11 en 12 waren aan elkaar gekoppeld via de Delftselaan en de lijnen 1, 9 en 17 werden omgeleid omdat ook de sporen op het Stationsplein werden vervangen. In één keer werden alle sporen aangepakt tussen Hollands Spoor en de Wouwermanstraat.

Tramlijn 19

De werkzaamheden aan de aanleg van tramlijn 19 zijn in 2009 verder gegaan. Er zat lange tijd weinig schot in de aanleg maar in de tweede helft van 2009 werden de sporen vanuit Leidschenveen en de Vliettunnel eindelijk aangesloten op het Haagse tramnet bij de Heuvelweg. In feite kan er nu vanuit Leidschendam via Leidschenveen naar Nootdorp worden gereden of weer naar Den Haag via tramlijn 15. Het is een tijd de bedoeling geweest om deze lijn als lijn 8 door het leven te laten gaan, maar in de volksmond is het altijd lijn 19 gebleven. Bovendien stond er op veel borden langs de route de tekst "aanleg tramlijn 19". En nu lijn 8 weer is teruggekeerd in Den Haag is definitief besloten om tramlijn 19 ook echt als lijn 19 te exploiteren. Vanuit Ypenburg is lijn 19 aangesloten op het tramnet van lijn 1 bij de Vrijenbanselaan. Er kan dus naar Delft worden gereden. Het laatste deel van lijn 19 dat begint in Delft-Westvest moet nog worden aangelegd. Vermoedelijk zal lijn 19 dan ook eerst een verkorte route gaan rijden tot in de buurt van station Delft.

De winkeliers in Leidschenhage keken er reikhalzend naar uit: nog vóór de feestdagen van 2009 een tram voor de deur en dus meer winkelpubliek. De rails lag er inmiddels. Maar het heeft weer niet zo mogen zijn: de Sytwendetunnel is nog steeds niet vrijgegeven voor tramexploitatie. Zuur voor de middenstand en de toekomstige passagiers. Die tunnel ligt er al jaren en juist nu men hem eindelijk wilde gebruiken komt men tot de ontdekking dat de veiligheid niet goed is gewaarborgd. Beetje jammer dat de verantwoordelijken dit niet eerder hebben kunnen oplossen.

Nieuwe tramlijn 5

Op donderdagmorgen 9 april 2009 werd aan het Noorderstrand de nieuwe StrandExpress gedoopt. Verkeerswethouder Peter Smit doopte de 3010 met het lijnnummer 5 door zeewater vanuit een klein emmertje tegen de voorruit van de 3010 aan te gooien. Na de doop reed wethouder Peter Smit de 3010 naar de halte Circustheater. Een maand eerder was de nieuwe StrandExpress van start gegaan om tijdens de zomermaanden passagiers te vervoeren tussen Scheveningen en het eindpunt Nootdorp van lijn 15. Op Paaszondag 12 april 2009 reed de StrandExpress (tramlijn 5) voor het eerst vanaf Nootdorp naar Scheveningen Noorderstrand. De route vanaf Nootdorp ging via tramlijn 15 naar het Rijswijkseplein. Vanaf het Rijswijkseplein volgde lijn 5 de route van tramlijn 17 tot het Centraal Station. Vanaf het Centraal Station ging de route verder over tramlijn 9. Of deze lijn succesvol was is maar de vraag.

TW6000-en

Hoe is het gesteld met de TW6000-en? Weet u het nog? HTM had acht van deze Duitse trams in Den Haag in de stadskleuren geschilderd. Dat waren de 6037, 6053, 6055, 6057, 6058, 6064, 6098 en 6099. Ook had HTM twee van deze trams in het geel geschilderd en geschikt gemaakt voor rijden op NS-spoor. Dat betekent andere wielflenzen en inbouw van een downchopper, zodat op 1500 V gereden kon worden. Dit waren de 6016 en de 6021. Op 14 december 2008 is er een einde gekomen aan de exploitatie van de tramlijn Houten-Houten-Castellum waarop deze twee trams dienst deden. Deze lijn lag parallel aan een gedeelte van de spoorlijn van Utrecht naar 's-Hertogenbosch en werd geopend op 8 januari 2001. Het baanvak was 1,9 km lang en daarmee de kortste van de reguliere trambedrijven van Nederland. In januari 2009 is de 6016 als eerste van de reeks gesloopt. De 6021 en 6055 staan hun lot af te wachten in Hannover en de overige trams staan hun lot af te wachten in de remise Lijsterbesstraat en worden regelmatig op een andere plek binnen de remise geplaatst. Het is nog niet duidelijk of dit sloop zal betekenen.

De GTL's

Nog twee jaar en de Haagse stadstrams van de eerste serie zijn zo'n 30 jaar oud. In principe betekent dit dat deze trams zijn afgeschreven. Momenteel is HTM bezig om nieuwe trams te bestellen. Een pakket van eisen zal worden opgesteld en dan kunnen de trambouwers offertes uitbrengen. Het ziet er naar uit dat een klein deel van de eerste GTL's toch nog een opknopbeurt zal krijgen, omdat ze nog niet gemist kunnen worden.

Op 21 maart 2009 keerde de mock-up (3200) van de GTL terug naar de Lijsterbesstraat in Den Haag. Deze mock-up was op 13 november 2004 naar het depot van de Tramweg Stichting aan de Rotterdamse Keenstraat overgebracht en had daar dienst gedaan als "koffieruimte". De mock-up gaat nu gebruikt worden voor de verbouwing en mid-life update van de GTL II -serie (3100-en). Deze klus zal door HTM Railmaterieel worden aanbesteed. Het transport terug naar Den Haag werd uitgevoerd door transportonderneming Brouwer onder auspiciën van de Tramweg Stichting.

Reclame-trams

In tegenstelling tot Amsterdam, rijden er in Den Haag (en Rotterdam) nog steeds reclame-trams rond. Begin 2009 was er de Unox-tram die reclame maakte voor de Nieuwjaarsduik. Hierbij een greep uit de reeks reclame-trams die in 2009 hebben gereden: 3005 Emmen, 3007 Lyca Mobile, 3019 Twee samen, 3026 India, 3027 Phonehouse, 3027 Converse, 3027 Veteranendag, 3028 Turkije, 3031 UGG, 3038 CBS, 3043 Tic Tac, 3045 Unox (Nieuwjaarsduik), 3059 Dominicaanse Republiek, 3059 Tunesië, 3066 Alternate, 3069 Burlington, 3069 UGG, 3073 All you need is love, 3083 Boswandeling, 3096 Emmen, 3096 Koninklijke Landmacht, 3105 CBS en 3110 Be my guest. Het ziet er vooralsnog niet naar uit dat HTM zal stoppen met de reclame-trams.

A32 trams

Vanaf zondag 13 december 2009 kwam er een voorlopig einde aan de inzet van de zes A32-lichttrails van HTM tussen Alphen aan den Rijn en Gouda. Deze trams hebben bijna zeven jaar lang de dienst verzorgd op dit traject. De komende drie jaren nemen de Nederlandse Spoorwegen de diensten weer over en worden er Sprinters ingezet op dit traject. De frequentie gaat ingaande de nieuwe dienstregeling omhoog waarbij in de spitsuren veel vaker zal worden gereden. Het is nog niet helemaal duidelijk wat er met de overbodige zes A32-trams van de HTM zal gaan gebeuren. Er zijn verhalen dat de lijn Zwolle-Kampen wordt geëlektrificeerd en dat de trams daar zullen gaan rijden, maar een definitief besluit is er nog niet genomen. Er schijnen ook onderhandelingen te zijn met het trambedrijf van Croydon. Wellicht kan de RET eens denken aan deze trams bij warm zomerweer en koude winters, daar hun metro's dan problemen onder vinden.

HOVM/Museumtrams

Op 21 mei 2009 is het Haags Openbaar Vervoer Museum "Remise" weer voor het publiek geopend. Nieuw is dat er toegang moet worden betaald, maar voor dat geld (€ 3,50) krijg je ook een vervoersbewijs voor een korte rit met één van de museumtrams. Het museum is geopend van april t/m oktober, op zondagen van 13.00 uur t/m 17.00 uur. In 2009 werd het gehele tramnet (behalve de trajecten waarop uitsluitend RandstadRailvoertuigen mogen rijden) weer opengesteld voor de museumtrams. Vanwege eerdere extreme slijtage aan de sporen en wielflenzen van de GTL's, mocht er een tijd lang niet met de museumtrams worden gereden. Bij de opening van het museum mocht als eerste lijn 11 worden bereden naar Scheveningen Haven. Op 13 september 2009 werd de keerlus Madurodam voor het eerst bereden door de museumtrams 265 en 1304. De HTM 2 was een dag eerder al te bewonderen in het Centrum van Den Haag op Open Monumentendag.

Op zaterdag 13 juni 2009 reed de Tramweg Stichting met de Blauwe Tram weer tussen Scheveningen en Voorburg. Deze ritten werden gereden ter gelegenheid van Vlaggetjesdag met motorwagen A327 en bijwagen B303. Er werden twee ritten gemaakt. Vanaf Scheveningen Noorderstrand werd er via de trajecten van de tramlijnen 1 en 10 gereden naar Voorburg Station. De route terug vanaf Voorburg Station werd gereden via de trajecten van de tramlijnen 10 en 9.

Op zaterdag 31 oktober 2009 werd in de remise Lijsterbesstraat de aftrap van de route door de flora- en fauna-wijken gedaan door wethouder Peter Smit door een grote taart aan te snijden. Daarna werd door de motorwagen 265 van het HOVM een aantal keren gependeld tussen de remise en het De Savornin Lohmanplein. De 265 was bij deze gelegenheid uitgerust met historische koersborden van lijn 7. Bij het uitrukken van de laatste rit ontspoorde de 265 op het uitrijwissel, maar dit euvel was snel verholpen. Dit evenement werd georganiseerd door de Haagse Stichting Boog.

Buitenlijner 58 is terug in Den Haag sinds april 2008. In de oude werkplaats aan de Lijsterbesstraat en eind 2009 wordt nog druk gewerkt aan de restauratie van deze tram.

PCC 1006

Wie had ooit gedacht dat de 1006 die jaren lang bij Bombardier (BN) in Brugge stond, ooit weer rijvaardig zou worden gemaakt en dan nog wel voor meterspoor geschikt gemaakt zou worden? Wel, dat is nu het geval. De 1006 werd op 19 september 2008 overgebracht van Brugge naar de stelplaats Gentbrugge en heeft daar bijna een jaar vertoefd. In Gent is de tram op metersporige draaistellen gezet en weer rijvaardig gemaakt. Op 15 juli 2009 werd de 1006 getransporteerd naar Knokke en het is de bedoeling om de 1006 in 2010 onderdeel uit te laten maken van het feest dat wordt gehouden ter gelegenheid van 125 jaar Kusttram. Drie dagen later maakte de 1006 (op 18 juli) al een klein testritje bij de stelplaats Knokke. Hoewel het oorspronkelijk de bedoeling was de 1006 te verbouwen naar een replica van een PCC welke ooit aan de Belgische kust heeft gereden, is toch besloten de tram in de Haagse uitvoering te laten. In feite staat de 1006 model voor de eerste serie Europese PCC's welke in België zijn gebouwd.

Ex HTM 290/H10

De oude Haagse tram die vijftien jaar lang in Elsloo stond, is in 2009 gesloopt. De tram stond naast restaurant De Olde Tramhalte. Het restaurant kreeg een andere naam en de tram paste daar niet meer bij. Helaas is het ook niet gelukt om een nieuwe bestemming voor de H10 (ex-HTM 290) te vinden. De Tramweg Stichting werd wel in de gelegenheid gesteld om een aantal originele onderdelen van de tram halen. Daarmee kunnen andere trams gerestaureerd worden.

Ontsporingen en aanrijdingen

Waar gewerkt wordt, worden fouten gemaakt. En waar gereden wordt, worden ook fouten gemaakt. Daar ontkomen we niet aan zolang het mensenwerk blijft. In 2009 was er een aantal ontsporingen en aanrijdingen waarvan we een paar markante zullen noemen. Op 8 mei botste HTM bus 319 bij het OV-knooppunt Leyenburg op RandstadRailvoertuig 4038. Het toeval wilde dat dit precies een jaar minus 1 dag was dat op dezelfde locatie bus 157 tegen de 4025 aan reed. Erg spectaculair was de ontsporing van de 4031 op de kruising Loosduinseweg/Noord-West Buitensingel op 14 mei 2009. De A-bak van de 4031 was al op weg naar de Elandstraat, terwijl de C- en de B-bak naar de Monstersestraat toe wilden. De tram liep flinke schade op en werd uiteindelijk in twee delen afgevoerd naar Duitsland. Aan het eind van dinsdagmiddag 4 augustus 2009 ontspoorde de 3063 met het

voorste draaistel op de Prinsegracht net voor de afrit naar de tramtunnel. Door deze ontsporing konden de tramlijnen 2, RR3, RR4 en 6 niet door de tunnel rijden. Op de Laan van Nieuw Oost Indië maakten de tramlijnen 2 en 6 gebruik van de calamiteitenboog bij Oostinje. Tenslotte ging het op 27 oktober weer mis op de al eerder genoemde kruising Loosduinseweg/Noord-West Buitensingel. PCC-slijpwagen 1139 vond het nodig om met zijn achterste draaistel uit de rails te lopen. RandstadRail lijn 3 kon geen kant op en werd omgeleid via lijn 4 naar Zichtenburg.

Sneeuwpret

HTM legde op zondag 20 december al het tram- en busverkeer stil vanwege de enorme hoeveelheid sneeuw die was neergestreken over de residentie. Voor de bussen was het te link om nog de weg op te gaan en bij de tram had met te maken met defecte wissels en ontsporingen.

Evenementen

Zoals elk jaar vond in 2009 ook weer de CPC-loop plaats, was er weer parkpop, was het weer Prinsjesdag en vond de Veteranendag plaats met de bijbehorende terugkerende omleidingen en extra trams.

Op 31 maart 2009 werd in het World Forum ook nog een conferentie gehouden over de toekomst van Afghanistan. Vanwege de komst van vele belangrijke gasten was het voor de tramlijnen 1 en 10 niet mogelijk het gebied rond het World Forum te passeren. Tramlijn 1 reed tussen het Buitenhof en de Statenlaan via de route van lijn 17 ook naar het Statenkwartier. Spitstramlijn 10 werd flink ingekort en bediende het gedeelte tussen het Haagse Centraal Station en Voorburg Station.

Busnieuws

Op 14 december heeft wethouder Smit (Milieu) namens het Klimaatfonds Den Haag de eerste groene gasbus van HTM onthuld.

Het Klimaatfonds zorgt via CNG Net en Essent voor de levering van 9 miljoen m3 groen gas aan HTM. Dit is voldoende voor ruim twee jaar verbruik van de HTM-aardgasbussen. Dirk le Clercq, algemeen directeur van HTM: 'Dit is uniek. HTM wordt hiermee het eerste CO2-neutrale vervoerbedrijf van de wereld.'

Groen gas wordt gemaakt door de vergisting van biomassa (GFT, mest) of komt vrij bij waterzuivering. Na zuivering wordt het opgewaardeerd tot Slochteren aardgaskwaliteit en ingevoerd op het bestaande aardgasnet.

De busvloot van HTM bestaat in 2011 helemaal uit aardgasbussen. Dit jaar zijn al 45 bussen vervangen. Begin 2011 moeten alle 135 bussen op aardgas rijden. De keuze voor aardgas is een keuze voor het meest duurzame openbaar vervoer. Het heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, omdat een aardgasbus minder roetdeeltjes en stikstofdioxide uitstoot dan een dieselbus. Bovendien zijn de motoren stiller.

De nieuwe bussen zijn niet alleen stiller en schoner, ze beschikken ook over een beeldscherm voor reizigersinformatie. Er is meer beenruimte en de bus is achterin voorzien van een 'sociale opstelling', die door de haakse opstelling de rust in het voertuig bevordert.

De opvallende bult op het dak van de bussen is voor de gastanks.

Uitbreiding nachtnet naar Westland; bussen rijden 's nachts langer door

Vanaf 17 december breidt HTM het nachtnet verder uit. Op vrijdag- en zaterdagavond rijden de bussen tot 6.00 uur i.p.v. tot 5.00 uur. Nachtbus 2 en 6 stoppen voortaan weer bij het Centraal Station en nachtbus 6 gaat behalve vrijdag en zaterdag ook op donderdagnacht naar Zoetermeer rijden.

Iedere vrijdag en zaterdag, voor het eerst op 18 december, gaat een nieuwe nachtbus 7 naar het Westland rijden. Zo worden de gemeentes Poeldijk, Honselersdijk, Naaldwijk, 's-Gravenzande en Monster aangesloten op het nachtnet van HTM. Nachtbus 7 vertrekt vanaf De Uithof en sluit daar aan op Nachtbus 3 vanuit en naar het centrum van Den Haag.

Met de komst van nachtbus 7 zijn er 7 verkooppunten in het Westland bijgekomen. Er zijn verkooppunten in Poeldijk, 's Gravenzande, Monster, Naaldwijk en Honselersdijk.

Een kaartje voor de nachtbus kost vanaf 1 januari 2010 € 4,20. Reguliere vervoerbewijzen zijn niet geldig op de nachtbus. Alle informatie over het nachtnet vindt u op www.htm.net of in de nachtnetfolder verkrijgbaar bij HTM Klantenservice.

ROTTERDAM

Jaaroverzicht RET 2009

Projecten, plannen, exploitatie

In het nu bijna afgelopen jaar werd weer een aantal projecten afgerond; zo was het overgebleven spoor in de 's Gravelandseweg in Schiedam vanaf januari weer als keermogelijkheid te gebruiken bij calamiteiten. Een ander groot project was het vernieuwen en op „tramplus"-niveau brengen van de sporen op de Schiekade en Schieweg vanaf maart tot in mei, waardoor lijn 25 tijdelijk werd ingekort tot C.S. en er een tijdelijke lijn 5 werd ingesteld (gereden met 700-en) tussen C.S. en Schiebroek via achterzijde van het C.S. en Blijdorp, waarbij gebruik werd gemaakt van de pas herlegde bogen vanaf de Bergse Laan naar de Schieweg (richting Schiebroek). Lijn 20 was al m.i.v. 14 dec. 2008 ingekort tot C.S. waarbij lijn 25 een frequentere dienst kreeg, 6 à 7" i.p.v. 10".

Tijdens de herfstvakantie in oktober werd de trambaan in Schiebroek waar mogelijk op „tramplus"-niveau gebracht; o.a. werd toen nabij het Meijersplein een passeerspoor aangelegd en werden enkele halteperrons aangepast. Lijn 25 werd ook toen weer van 17 t.m. 25 oktober ingekort tot Centraal Station terwijl een aparte lijn 5 tussen het C.S. en de Kleiweg met 700-en pendelde. Vandaar reden er bussen naar Schiebroek.

Van medio september tot medio december kon lijn 7 niet naar het Scheepvaartkwartier rijden wegens grootscheepse reconstructie van o.a. De Willemskade, Willemsplein en Westerstraat, waarbij ook hier de haltes op „tramplus"-niveau werden gebracht; ook een groot deel van de sporen werd hier vervangen. Lijn 7 keerde toen via de Westzeedijk en het Droogleeuwer Fortuynplein. In de de Lefevre de Montinylaan in Hillegersberg werden de sporen iets verder uit elkaar gelegd om ook lijn 4 straks met het nieuwe materieel te kunnen bedienen.

De sporen naar het voormalige eindpunt Pelgrimsstraat van lijn 9 zijn al sedert afgelopen voorjaar opgebroken

wegens grootschalige wegwerkzaamheden aldaar in het kader van het ambitieuze project „Parkstad“. Het schijnt de bedoeling te zijn dat deze sporen wel weer worden herlegd.

Een groot project waarvan de aanleg officieel op 2 december 2008 begon en wat waarschijnlijk eind 2010 gereed zal zijn, is de bouw van de nieuwe remise bij de Beverwaard. Deze remise wordt zeer milieuvriendelijk en duurzaam gebouwd, zo wordt voor een groot deel gebruik gemaakt van natuurlijke bronnen zoals aardwarmte en wind- en zonne-energie. Bovenop deze remise komt een parkeerplaats voor c.a. 500 auto's, terwijl hier ook een „trampluss“ halte aangelegd is, zodat automobilisten gemakkelijk op de tram kunnen overstappen. Tevens zijn de sporen hier vernieuwd waarbij een driehoek is ontstaan, doordat al een eerste aanzet werd gegeven voor de aanleg van de „Ridderkerklijn“. Lijn 23 moest hier de afgelopen zomer een aantal weken voor worden ingekort tot de Groene Tuin.

Overigens zal de aanleg van deze lijn naar Ridderkerk pas rond 2012 beginnen; een aantal sportvelden en wat bebouwing moet eerst nog wijken c.q. worden afgebroken. Wel is het Ridderkerkse gemeentebestuur teruggekomen van het plan om de lijn bij het centrum te laten eindigen: „voortschrijdend inzicht“ leidde tot de conclusie dat doortrekking, via het centrum, tot het P&R terrein Oudelande in het oosten van de gemeente toch mogelijk is. (Dit was ook oorspronkelijk de bedoeling van de Stadsregio Rotterdam, maar de bevolking protesteerde hier heftig tegen zodat toen besloten werd de lijn dan maar tot aan het centrum te laten lopen). Wanneer de lijn gereed zal zijn is nog niet duidelijk, vermoedelijk zo rond 2015 (als de komende gemeenteraadsverkiezingen geen roet in het eten gooien!).

Door Burgemeester en Wethouders van Rotterdam werd medio februari het „concept verkeersplan“ gepresenteerd; hierin worden diverse tram-uitbreidingen genoemd zoals een nieuwe verbinding via de Willemsbrug - Rosestraat ter ontlasting van de Erasmusbrug (waarbij er dan wel een nieuwe brug over de Koningshaven moet komen); heraanleg van tramsporen over de Mariniersweg om het Laurenskwartier beter te ontsluiten; een tramverbinding naar „Rotterdam Airport“; de aanleg van een keerlus bij het Wilhelminaplein via de Posthumalaan en Veemstraat; een „trampluss“-verbinding naar de wijk Hoboken (een opwaardering van lijn 8). Of en wanneer al deze plannen realiteit zullen worden is nog onzeker, vast staat wel dat de meeste plannen niet voor 2014 /2018 gerealiseerd zullen worden.

Een keerlus bij de Slinge (t.b.v. calamiteiten op lijn 25) staat al wat langer op het op het verlanglijstje. De politiek heeft in meerderheid besloten dat Blijdorp weer een tramverbinding zou moeten krijgen; men voorziet een 15"-dienst die dan de gehele wijk moet bedienen. Menigeen ging er van uit (of hoopte dit) dat dit dan m.i.v. de nieuwe jaardienst 2010 per 13 december al zou gebeuren, doch dit blijkt niet het geval te zijn. Er worden de laatste tijd weinig mededelingen hierover naar buiten gebracht maar een mogelijkheid van invoering zou zijn wanneer in juli 2010 RandstadRail wordt verlengd via het nieuwe station Statenweg naar C.S. De sporen in de Bergselaan en Stadhoudersweg werden wel reeds deels

vernieuwd. Welke lijn hierheen zal gaan is ook nog niet duidelijk, een goede kans maakt lijn 20 die thans bij het C.S. eindigt. De bewoners van Blijdorp e.o. zijn blijkens een korte enquête voor 80 % voor terugkeer van de tram. M.i.v. 4 januari 2010 zal lijn 20 rechtstreeks vanaf de Mauritsweg naar het C.S. rijden. Dit werd mogelijk doordat de sporen op het westelijk deel van het Weena werden teruggelegd nadat de werkzaamheden aan de verkeerstunnel bij het Weena grotendeels gereed kwamen. Tot dusver maakte deze lijn richting C.S. een rondje door het centrum via de Van Oldenbarneveltstraat – Coolsingel – Hofplein - Weena.

Infrastructuur

Het geheel vernieuwde metrostation C.S. werd op 28 september in gebruik genomen. Het is veel lichter en ruimer opgezet dan het oude station om o.a. het veiligheidsgevoel van de reiziger te versterken. Ook is er veel glas verwerkt en zijn er spiegelwanden toegepast. Overigens is het nog niet af: het oude station moet eerst nog worden afgebroken om het geheel te voltooien. Om het nieuwe station aan te sluiten op de bestaande sporen moest gedurende een weekend in september het metroverkeer worden ingekort tot Beurs. Een tijdelijke tramlijn 1 verzorgde mede het vervangende vervoer.

Ook elders in het metronet werden stations opgeknapt, zoals het station Poortugaal, wat een complete facelift onderging.

In verband met spoor- en wisselvernieuwing was het metroverkeer vanaf Alexander naar Ommoord gestremd tussen 1 en 23 augustus en naar Nesseland tot 17 augustus. Er werd een vervangende busdienst ingezet.

Er zijn serieuze plannen voor een nieuwe metrolijn tussen Kralingse Zoom en het Zuidplein door middel van een (geboorde) tunnel onder de Nieuwe Maas en door Feijenoord. In 2018 zou deze lijn er al moeten liggen i.v.m. de bouw van de nieuwe „Kuip“ (gereed in 2017/2018) en het mogelijk in Nederland te houden W.K. Voetbal in 2018 in dit nieuwe stadion. Dan moet uiterlijk wel in 2012 met de aanleg worden begonnen. De kosten belopen ca. € 3 miljard; de minister wil eerst laten onderzoeken of een sneltram mogelijk een beter (en goedkoper!) alternatief is alvorens toezeggingen te doen. Na 2020 zou deze metrolijn verder moeten worden doorgetrokken via het Waalhavengebied, onder de rivier naar het z.g. „Stadshavengebied“ en verder via het Marconiplein (waar wordt aangesloten op het bestaande net) naar Schiedam. De achterliggende gedachte bij dit geheel is het beperken van het autoverkeer en het aantal parkeerplaatsen bij het nieuwe stadion.

Over het ombouwen voor metro-exploitatie van de N.S. spoorlijn naar Hoek van Holland wordt de laatste tijd weinig vernomen; een moeilijke factor is hier het goederenvervoer wat over een deel van de lijn nog tamelijk intensief plaatsvindt en wat lastig is in te passen bij metro-exploitatie.

De namen Erasmuslijn en Calandlijn zijn per 13 december gewijzigd in lijnletters en lijnkleuren: lijn A (groen) is Ommoord - Schiedam Centrum; lijn B (geel) is Nesseland - Schiedam Centrum; lijn C (rood) is Capelle a/d IJssel - Spijkenisse; lijn D (lichtblauw) is Centraal Station - Spijkenisse en lijn E (donkerblauw) is RandstadRail naar Den Haag (vanaf resp. Hofplein, C.S. en uiteindelijk Slinge). Tot deze wijziging is besloten omdat veel reizigers de vroegere aanduidingen verwarrend vonden.

Trammaterieel

De 700-en reden over het algemeen probleemloos hun diensten; zij waren weinig bij zware aanrijdingen betrokken. Er werden ook dit jaar weer enkele motorrijtuigen in de nieuwe kleur overgeschilderd; achtereenvolgens de 702, 712, 704 en 705. Voorts kwam in het voorjaar de al zeer lang buitendienst staande 750 weer in dienst.

In de maanden februari en maart werden vijftien 800-en voor sloop afgevoerd; de meesten stonden al enkele jaren buiten dienst aan de remise Hilledijk en op het terrein van de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg. Het betrof de 806, 808, 809, 810, 811, 813, 821, 825, 826, 827, 829, 831, 833, 843 en 850. Voor de dienst beschikbaar waren toen nog de 815, 823, 828, 830, 834, 835, 839, 840, 847 en 848. Dit tiental deed vooral op de lijnen 2 en 7 dienst. De 839 kreeg dit najaar een flinke aanrijding met een vuilniswagen en verblijft sindsdien in de Centrale Werkplaats. Mogelijk wordt dit motorrijtuig toch nog hersteld: men kampt n.l. nog steeds met een schaarste aan materieel, wat nog sterker voelbaar werd toen m.i.v. de nieuwe jaardienstregeling op 13 december de frequenties op de lijnen 8, 21, 23 en 25 tijdens de spitsuren iets werden verhoogd (Bij de lijnen 23 en 25 gebeurt dit overigens pas op 4 januari). Daarom werden de afgelopen maanden een viertal 800-en die al langere tijd buiten dienst stonden, de 802, 812, 820 en 822, in de Centrale Werkplaats weer „gereactiveerd” met behulp van onderdelen van o.a. de 816 en 841, die niet meer in dienst zullen komen. (van de 816 werd inmiddels de kop afgezaagd; deze zal fungeren als een speelgelegenheid voor kinderen en wordt in remise Hillegersberg geplaatst). Deze vier 800-en krijgen nog wel de nieuwe kleuren „opgeplakt”. Momenteel staan zij in remise Hillegersberg in afwachting van hun inzet, vermoedelijk na 13 december.

Overigens zijn er buiten de reeds genoemde, nog een drietal 800-en rijvaardig, maar niet inzetbaar voor de dienst, n.l. de 805 (klusjeswagen voor RoMeO), 818 (instructiewagen) en 819 (museumwagen).

Het aantal inzetbare Citadis-motorrijtuigen (serie 2000) verbeterde geleidelijk wel iets, maar de defectstand is nog steeds te hoog. Men is afgelopen najaar begonnen om de onderstellen van deze motorrijtuigen te wijzigen, zo worden ze voorzien van zwaardere steunbalken en nieuwe tandwielkasten. De ervaringen met het eerste behandelde drietal, de 2003, 2013 en 2055 zijn gunstig: vooral het rijgedrag in bogen verbeterde.

Een spectaculair ongeval met dit type motorrijtuig vond plaats op 11 maart toen de 2050 met grote snelheid in de Vierambachtsstraat op de stilstaande 2044 botste. De materiële schade was groot, maar erger was dat er 40 gewonde trampassagiers waren. Verbluffend snel kwamen deze motorrijtuigen weer op de baan dankzij reserve-modules!

De aflevering van de 53 nieuwe Citadis-motorrijtuigen (serie 2100) waarvan de eersten nog in 2009 zouden worden afgeleverd, is (weer) vertraagd; hoewel er al een motorrijtuig gereed is wordt dit nog voor proeven in de Alstom fabriek in la Rochelle gebruikt. De serieaflevering zal vermoedelijk pas tegen de zomer gaan plaatsvinden. In de praktijk zal dit betekenen dat ergens in het najaar van 2010 het nieuwe materieel voor de dienst beschikbaar komt. Overigens wijken deze motorrijtuigen qua uiterlijk niet veel af van de bestaande

Citadis: zij worden alleen iets korter dan de huidige wagens om overal inzetbaar te kunnen zijn (minder uitslag in bogen!) en zullen op tal van punten zijn verbeterd t.o.v. de bestaande motorrijtuigen.

Overigens moet toch ook nog vermeld worden dat het uiterlijk van het trammaterieel sterk te wensen overlaat; veel motorrijtuigen rijden met schade soms maandenlang rond en uitwendig gewassen wordt er nauwelijks. Kortom: het trammaterieel maakt een verwaarloosde indruk, zeker in vergelijking met Amsterdam en Den Haag, dit in tegenstelling tot het autobuspark wat er meestal wel netjes uitziet. Bij met name het oude metromaterieel (type T) ziet vooral het interieur er erbarmelijk uit; vrijwel alle rijtuigen zijn beklad met graffiti of ander geklieder zodat het reizen hiermee bepaald geen genoegen is.

Museumnieuws

Ook dit jaar exploiteerde de stichting ROMEO weer de lijnen 10 en 11; lijn 10 reed weer net als tot 2007 met twee tramstellen in een uurdienst i.p.v. een 2-uursdienst zoals vorig seizoen. Ook werd er nu op vrijdagen gereden. De route werd iets gewijzigd: er werd nu ook door het Oude Noorden en Crooswijk gereden en niet meer langs het Marconiplein, maar weer over de (vernieuwde) Lage Erfbrug. Door de mooie zomer viel het aantal reizigers iets tegen, weliswaar nam het totaal aantal passagiers wel toe, maar per gereden rit was het beduidend lager dan vorig jaar toen de zomer wat slechter uitviel.

Nieuw was ook dat de eerste dienst nu werd gereden met het prachtig gerestaureerde motorrijtuig 1614 i.p.v. een tramstel. Op de 2e dienst reed als vanouds een vierassig tramstel, meestal was dit de combinatie 522 + 1001.

Lijn 11 deed het ook dit jaar weer uitstekend, maar ook hier was het totaal aantal reizigers een fractie lager dan vorig jaar. Hier zag men als regel de 504 en 565 rijden, maar ook de 515, 523 en 537 vertoonden zich er soms. Of lijn 11 het volgend jaar weer zal rijden hangt natuurlijk af van het al dan niet in dienst komen van een reguliere tramverbinding naar Blijdorp.

Over het materieel kan worden vermeld dat van de motorrijtuigen 522, 537 en 565 de dakbedekking werd vernieuwd c.q. hersteld. Ook werden de motorrijtuigen 504, 515, 537 en 565 v.w.b. de VECOM-wisselbediening zodanig gewijzigd dat zij nu ook met beugel voor kunnen rijden, wat op lijn 11 dan ook vaak te zien was. Tevens kwam instructiemotorrijtuig 2101 weer als zodanig in dienst.

Verder moet natuurlijk het gereed komen van „partytram” motorrijtuig 606 worden genoemd; het kwam in de „oude” RET outfit met de oude emblemen en kleuren en voorzien van een luxe interieur voor gezelschappen in dienst. Over de fraaie 1614 werd hierboven al e.e.a. vermeld. Dit motorrijtuig kreeg de oude kleurencombinatie grijs/okergeel weer terug en kreeg ook nieuw meubilair. Enkele werkgroepen hebben een aantal motorrijtuigen onderhanden: motorrijtuig 15, 109, 542 en metrorijtuig 5024. Er is een optie genomen op Type „T” motorrijtuig 5259 als toekomstig museumrijtuig.

Op 28 november werd de voormalige werkplaats aan de Keenstraat van de T.S. ontruimd; er mocht al geruime tijd geen gebruik meer van worden gemaakt i.v.m. bouwvalligheid van deze locatie. Vierasser 509 en slijpwagen 2302 verhuisden naar remise Hillegersberg,

terwijl toekomstig aanhangrijtuig 387 (ex motorrijtuig 178) naar „Tramwerk" in Den Haag ging, waar dan verder wordt gegaan met de restauratie.

Op zondag 24 mei werd weer de jaarlijkse „open dag" in remise Hillegersberg gehouden. De nadruk werd dit keer op het werkmaterieel gelegd.

Autobusnieuws

Hierover valt niet zoveel te melden nadat de nieuwe series 200 en 300 (Mercedes Citaro) in dienst kwamen; de 800-en worden nu ook al wat minder ingezet en worden soms verhuurd aan Q-buzz op de lijnen naar Barendrecht of Ridderkerk. Ook enkele van de overgebleven bussen uit de 600 serie doen dit soms of worden ingezet als leswagen. Gezien zijn nog de 608, 610 en 614.

De noodlijdende lijn 50 die de verbinding verzorgde tussen Rotterdam Airport en Hotel New York via diverse andere hotels in het centrum, werd wegens gebrek aan reizigers reeds m.i.v. de winterdienst per 29 augustus j.l. opgeheven.

M.i.v. 13 december worden nog enkele wijzigingen doorgevoerd, zo zullen op de lijnen 63/64 in de weekends taxibusjes worden ingezet. Dit geldt ook voor de lijnen 49 op zondag en 57 op zondagochtend. Nieuw is buurtbuslijn 62 die Albrandswaard verbindt met Poortugaal, Rhoon en de nieuwbouwwijk Portland. Buslijn 65 verdwijnt en wordt deels vervangen door een nieuwe lijn 79 die Metrostation Rhoon verbindt met het Deltaziekenhuis via Boomgaardshoek. Verder komt er een nieuwe spitslijn 52 tussen Schiedam Centrum en het Schiedamse havengebied, met Vijfsluizen. Deze lijn vervangt Connexion lijn 89. Tot slot komt er een nieuwe lijn 80 op werkdagen tussen Hoogvliet via Gadering naar Spijkenisse Centrum.

Het nachtnet gaat op de schop: voortaan wordt er alleen nog maar in de nachten van donderdag op vrijdag, van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag gereden. Ook wordt het lijnennet aangepast en wordt zoveel mogelijk via „gestrekte routes" gereden.

Overig nieuws

Vanaf 29 januari 2009 kan in de metro alleen nog maar met de OV-chipkaart worden gereisd; de gevreesde chaos bleef uit. M.i.v. 11 februari 2010 geldt dit ook voor tram- en bus, zodat in het RET vervoergebied de strippenkaart dan verleden tijd is (zie ook volgende alinea). Verder mag iedere inwoner van Rotterdam die 65 jaar of ouder is, nadat in 2008 al enkele maanden proef was gedraaid, vanaf 1 januari 2009 gratis met de RET reizen, mits men is voorzien van een speciale OV-Chipkaart.

Het jaar 2008 was voor de RET een vrij goed jaar: er werden bijna 5 % meer reizigers vervoerd dan in 2007; vooral RandstadRail deed het goed met een stijging van 4 % en vervoert nu beduidend meer reizigers dan toen de N.S. hier nog reed. De tram had een plus van ca. 2% (vooral lijn 25 vervoerde meer passagiers) terwijl ook de metro gemiddeld een stijging liet zien. Alleen bij de bus trad een daling van het aantal reizigers op.

Strippenkaart verdwijnt

De strippenkaart verdwijnt helemaal uit Rotterdam. Staatssecretaris van Verkeer Huizinga heeft ingestemd met een voorstel van de stadsregio Rotterdam. Vanaf 11

februari kan daar alleen nog met de OV-chipkaart worden gereisd.

De regio wordt de eerste in Nederland waar alleen met de chipkaart kan worden gereisd. In de metro kan al sinds januari alleen met de OV-chipkaart worden gereisd. De vervoerders in de regio, Connexion, RET en Qbuzz, beginnen in december een campagne om de kaart aan de man te brengen. Eerder zei de stadsregio al dat de vervoerders klaar zijn voor de definitieve overstap. Bewoners van aangrenzende regio's hoeven niet bang te zijn dat ze met zowel stripkaarten als chipkaarten op stap hoeven. De vervoerders in die regio's, Arriva, HTM en Veolia, gaven eerder aan dat reizigers daar vanaf januari met de OV-chipkaart kunnen reizen.

RandstadRail

Infrastructuur

Op de Erasmuslijn werd op 19 december 2008 het nieuwe station Berkel Westpolder geopend. Binnenkort wordt de opening van het nieuwe station Meijersplein verwacht, welke het station Wilgenplas zal vervangen. Het station Statenweg kwam ook al vrijwel gereed; De RET legt nu de laatste hand aan de elektriciteitsvoorzieningen op het traject Melanchthonweg – Centraal Station. Verwacht wordt dat RandstadRail in juli 2010, zij het voorlopig over enkelspoor, zal kunnen doorrijden naar het C.S. Pas in 2011 kan dan worden doorgereden naar de Slinge.

Materieel

In 2009 waren er 54 RandstadRail voertuigen bij HTM (4001-4054). Deze serie zal de komende jaren worden uitgebreid met nog eens 18 voertuigen (4055-4072). Deze extra trams zijn nodig voor de verlenging van lijn 4 in Oosterheem en lijn 2. Over het algemeen ondervinden de RandstadRail voertuigen van HTM weinig problemen. Af en toe zijn er nog wel sein- en wisselstoringen, maar de dienstregeling kan grotendeels volgens plan worden gereden. Nog een keer was er een grote ontsporing op de Kruising Loosduinsekade-Noord-West Buitensingel, maar dat was als een incident te beschouwen.

De RET-rijtuigen van het type SGR 3, serie 5501 t/m 5522, werden geheel afgeleverd en bedienen het traject Rotterdam Hofplein - Den Haag C.S.

Vanaf medio november zijn 14 van deze motorrijtuigen in Leidschendam gehuisvest: 5502, 05, 06, 07, 08, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 19, 20 en 21 en verzorgen sinds medio november de gehele dienst. De overigen staan in de remises Waalhaven en 's Gravenweg. Het in dienst stellen van dit materieel (sinds de zomer van 2008) verliep niet bepaald vlekkeloos: vele storingen aan vooral de software en aircos waren er de oorzaak van dat het oude materieel „Type T" nog vaak moest bijspringen; tijdens de afgelopen zomer reden zij lange tijd vrijwel de gehele dienst!

Eind 2009 leek dit probleem opgelost, zodat de oude voertuigen nu echt konden worden afgevoerd. Maar, het ging in december vriezen en dat leverde wederom problemen op voor de nieuwe voertuigen uit de 5500-serie. En aangezien de oude voertuigen afgevoerd waren, moesten RET-bussen de dienst overnemen wat tot veel overlast leidde. In de HTM-voertuigen die vanuit Zoetermeer Leidschenveen naderden werd omgeroepen: „de RET krijgt hun voertuigen niet opgestart. Als u naar Rot-

terdam wilt, zult u de bus moeten nemen of met dit mooie HTM-voertuig doorrijden naar Den Haag CS waar u de trein kunt nemen”.

Van de vervolgserie „SG 3" (5601 t/m 5642) werden tot dusver de motorrijtuigen tot 5618 afgeleverd. Zij zijn vrijwel gelijk aan de serie 5500 maar met een afwijkend interieur en kleurenschema. Op 30 november werden de 5602 en 5604 voor het eerst in de reizigersdienst ingezet op de lijnen A en B (Calandlijn). Zij zijn ook voor deze lijn bedoeld ter vervanging van „Type T" . Van de ex „Randstadrail" motorrijtuigen „type T" werd een motorrijtuig - de 5270 - nog weer als proef geschikt gemaakt voor de dienst op de Calandlijn; het moest daarbij wel in het midden van een driewagentrein worden geplaatst i.v.m de afwijkende ATB- installatie, die alleen op Randstadrail werd toegepast. De overige motorrijtuigen van deze groep (5261-5271), waarvan de 5263 en 5268 medio november de laatste ritten op Randstadrail reden, zullen vrijwel zeker niet meer in dienst komen; ze zijn allen naar de remise 's Gravenweg overgebracht. Van het overige materieel krijgt momenteel de serie 5300 een tussenrevisie in de Centrale Werkplaats, een z.g. „D" beurt.

UTRECHT

Weense tram in avondspits vanaf 14 december

Na ruim anderhalf jaar voorbereiding zijn de Weense trams vanaf 14 december van maandag tot en met vrijdag gaan rijden als spitstram tussen Nieuwegein-Zuid en Utrecht.

Op dit traject doet deze spitstram vijf haltes aan. Bestuur Regio Utrecht zet de spitstram in als extra tram, dus naast de sneltrams die al rijden, om reizigers tijdens de spits meer mogelijkheden te bieden. De spitstram stroomt geleidelijk in de dienstregeling in. Dat betekent dat de inzet van deze spitstram zich tussen 14 december en voorjaar 2010 verder uitbreidt. Streven is, dat de spitstram voorjaar 2010 zowel in de ochtend- als avondspits zal rijden, met langere tramstellen, en in totaal zeven haltes zal aandoen.

De Weense spitstram vertrekt van maandag tot en met vrijdag tussen 15.00 uur en 19.00 uur elk kwartier van de haltes Utrecht CS, Westplein, Westraven, Nieuwegein-Centrum en Nieuwegein-Zuid. In het voorjaar van 2010 komen daar nog de haltes 5 Mei Plein en Kanaleneiland-Zuid bij. In eerste instantie wordt één tramstel ingezet. Dit wordt de komende maanden uitgebreid tot een tramstel dat ongeveer drie keer zo lang is.

Geleidelijke instroom

Bestuur Regio Utrecht kiest er bewust voor om de spitstram geleidelijk in de dienstregeling te laten instromen. Als er meer trams gaan rijden dan voorheen moet de praktijk uitwijzen welk effect dit heeft op de omgeving. Vanwege het intensieve gebruik van wegen en openbaar vervoer is het van belang om het uitvoeren van extra tramritten geleidelijk aan uit te breiden.

De vertraging kwam door problemen met vergunningen en ook het aanpassen van de trams en haltes duurde langer dan verwacht.

(Persbericht Bestuur Regio Utrecht)

RIJN GOUWELIJN

Leg Rijngouweliijn-west in één keer aan

De Rijngouweliijn-West moet in één keer worden aangelegd van Leiden naar de kust van Noordwijk. Dat heeft de Tweede Kamer besloten in de laatste stemming voor het kerstreces.

In de plannen van het kabinet stopt de sneltram iets voorbij Katwijk en wordt het laatste stuk naar Noordwijk een busbaan. Een meerderheid van de Kamer is het daar niet mee eens.

De regering moet met de provincie naar extra geld zoeken voor een volledige tramlijn. Daarvoor kunnen ook de opbrengsten uit de grondexploitatie van voormalig vliegveld Valkenburg worden gebruikt.

Actiegroepen tegen de Rijngouweliijn kunnen niet in beroep gaan tegen de doorzettingmacht van de provincie. Dat blijkt uit een uitspraak van de Raad van State. Dit houdt in dat de provincie wel degelijk het recht heeft de Rijngouweliijn dwars door de Leidse binnenstad erdoor te drukken.

De stichting Openbaar Vervoer op Maat vocht tegen het besluit van Zuid-Holland om de nieuwe sneltram door de Leidse binnenstad door te zetten.

De burgers wilden dat de rechter een oordeel zou geven over die macht van de provincie. Volgens de Raad van State is een beroep echter pas later mogelijk, als er concrete besluiten worden genomen over de route en de aanleg van de RijnGouweliijn.

GRONINGEN

Regiotram kan niet zomaar de treinrails op.

De Regiotram kan niet zomaar vanuit de stad de provincie in rijden, waarschuwt directeur Cees de Vries van spoorbeheerder Prorail. Hij wijst op een aantal verschillen tussen een tram en een trein, die problemen kunnen veroorzaken.

Het project Regiotram heeft een kostenplaatje van 700 miljoen euro en er wordt al druk gewerkt aan de plannen voor de aanleg. De eerste tramlijn naar Zernike moet in 2014 gereed zijn. Aansluitend wordt de tweede lijn naar Kardinga aangelegd. Daarna moet de tram de regio in. De topman van Prorail waarschuwt voor veiligheidsproblemen en de drukte op het spoor. Zo is een gewone stadstram veel kleiner en lichter dan een trein, maar om op het spoor te kunnen moet het wel tegen het geweld van een langsrazende trein kunnen. Ook kan de hoge frequentie waarop een stadstram rijdt een probleem vormen voor de dienstregeling van de trein. Het spoornet in het Noorden is in concessies verdeeld en toegewezen aan de NS en Arriva. Die hebben het alleenrecht op hun deel van het spoor.

Gedeputeerde Marc Jager erkent dat de tram niet zomaar het spoor op kan, maar dat hoeft ook niet, omdat het pas na 2020 zal gebeuren, aldus Jager. In de Provinciale Staten is verbaasd gereageerd op de uitspraken van De Vries. Over een paar maanden moet er duidelijkheid komen. Dan geven de Staten hun definitieve oordeel over de komst van de regiotram.

(RTV-noord)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Tandenknarsend, maar met veel plezier, kwam deze rubriek één jaar na het verschijnen van het laatste nummer tot stand. Tandknarsend omdat het afgelopen jaar weer zo veel is gebeurd wat onmogelijk op deze plaats in zijn geheel is weer te geven.

Het was altijd al een selectie uit het vele nieuws, nu moest deze selectie nog veel beperkter zijn.

Hoe te kiezen? Als thema koos uw redacteur een aantal nieuwe ontwikkelingen. Al gauw aangevuld met enkele oude zaken plus wat opvallende nieuwtjes, zodat al met al van enig thema geen sprake meer is. Het zijn gewoon wat bij elkaar geveegde berichten. Ik spreek de hoop uit dat u ze met net zo veel plezier leest als uw redacteur ze heeft uitgekozen.

De ontwikkelingen in het stedelijk vervoer zijn divers. Divers per land, divers per vervoermiddel. In landen als Frankrijk en Spanje lijken ze van nieuwe bedrijven niet genoeg te krijgen, al hoewel in sommige Spaanse steden het lijkt of men een wat te grote broek heeft aangemeten. Ook in Italië en Turkije werden of worden nieuwe trambedrijven geopend. De situatie bij onze oostburen blijft stabiel, enkele Oost-Duitse trambedrijven hebben het moeilijk maar van ophef lijkt het niet te komen. En jawel: in Frankfurt Oder is het plan voor een uitbreiding naar de Poolse zijde van de rivier weer actueel.

China is de onbetwiste koploper. De vervoerstromen zijn daar zo groot dat men het stadsvervoer alleen kan handelen met grote metronetten. Deze zijn volop in aanleg. Jammer dat hierbij de moderne tram als aanvoerlijn niet in beeld komt.

De rol van de (trolley) bus in de vorm van hoogwaardige buslijnen neemt toe, waarbij de spoorbus, de tram-opbanden, slechts hier en daar een wiel aan de grond krijgt. Ook op materieelgebied gebeurt veel. Het aantal fabrikanten neemt toe en daarmee het aanbod. Was er ooit sprake van een standaardtram – gelukkig blijft het aantal type varianten groot. Het oostwaartse transport van tweedehandse trams neemt iets af. De afdankertjes blijven in de regel niet zo lang dienstvaardig en Europese subsidie helpt een aantal Oost-Europese bedrijven aan nieuw materieel.

Overigens blijft het verbazen dat trams uit bijvoorbeeld Hannover en Wenen het bij een nieuwe werkgever duidelijk beter doen dan bijvoorbeeld hun inzet in Den Haag (beëindigd), Rotterdam (idem) of Utrecht. Een nieuw verschijnsel is het verslepen van nieuwe trams; soms worden ze uitgeleend of verhuurd maar ook wel verkocht. Recent vertrokken uit Brussel de Flexity motorrijtuigen 3050 en 3051 naar Vancouver waar ze tijdens de Olympische Winterspelen gaan rijden op een demonstratielijn-tje van 1,8 kilometer. Een sponsor activiteit van de fabrikant. Eind mei 2010 zijn de trams weer terug in Brussel.

Geniet u nog één keer van deze rubriek en wendt u zich dan weer tot de andere bladen. Dat een blad vorige maand de rubriek buitenlands tramnieuws wegens een uitgebreid artikel liet vervallen is betreurenswaardig maar het Alk jaarboekje is weer iets om naar uit te kijken.

Ik wens u sterkte, fijne feestdagen en een goed 2010.

Uw redacteur Buitenlands Stadsvervoer.

AUSTRALIË.

Adelaide. Uit Madrid werden 6 Citadis motorrijtuigen overgenomen. Hiervoor werd nagenoeg de nieuwprijs betaald maar de trams hebben in Madrid nooit dienst gedaan en Adelaide is gelukkig met de snelle beschikbaarheid. Na de lange zeereis komen de trams eind van dit jaar in dienst.

Melbourne. De vijfde tram uit Mulhouse (Frankrijk) is de 2011 en kreeg in Melbourne nummer 5111.(zie ook HOV/RN, 600).

BELGIË.

VVM / De Lijn. Er loopt een aanbesteding voor de levering van 88 (+ 50 optie) lagevloertrams (65% lagevloer) met een lengte van 32 meter. Deze moeten vanaf 2011 instromen ter vervanging van het PCC materieel in Antwerpen en Gent. Op 11 december jl. heeft de Vlaamse regering de aankoop van 195 bussen en 13 trams bij De Lijn goedgekeurd. Het gaat om een aankoop ter waarde van 84 miljoen euro. Volgens Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V) past de investering in "de verjonging, vergroening en verhoging van de toegankelijkheid van het voertuigenpark van De Lijn". De eerste aankoop - ter waarde van 36 miljoen euro - omvat 74 standaardbussen en 77 gelede bussen. Die 151 bussen moeten verouderde voertuigen vervangen. De levering hiervan is voorzien begin 2011. Daarnaast werd de aankoop van 13 lagevloertrams met grote capaciteit (Hermelijnen) goedgekeurd. Die trams dienen ter vervanging van 26 PCC's. De 13 lagevloertrams zijn goed voor een investering van 32 miljoen euro. Om de milieuvriendelijkheid van de bussen te verhogen worden ook 44 hybride standaardbussen aangekocht voor een bedrag van 15 miljoen euro. Van die 44 bussen worden er 10 ingezet in Antwerpen, 25 in Vlaams-Brabant en 9 in Limburg. Als deze leveringen voltooid zijn zal het voertuigenpark van De Lijn in totaal over 79 hybride bussen beschikken. Volgens minister Crevits verhogen de nieuwe voertuigen de kostenefficiëntie van De Lijn. Zo zijn de nieuwe bussen en trams een stuk milieuvriendelijker en liggen de onderhoudskosten gevoelig lager.

Antwerpen. Op 15.5.2009 werd lijn 8 vanaf Eksterlaar via de Dascottelei en de Herentalsebaan verlengd naar Silsburg. Hier heeft ook lijn 24 zijn eindpunt. Het tramnet van Antwerpen bestaat uit 12 lijnen. Hiervan rijden de lijnen 2, 3, 5, 6 en 15 door de prémetro tunnels.

lijn:	route:
2	Hoboken-Zwaantjes-Olympiade-Harmonie-CS-Meir-Linkeroever
3	Merksem-Sportpaleis-CS-Meir-Linkeroever-Zwijndrecht
4	Hoboken-Zwaantjes-Zuidstation-Groenplaats-St.Petersvliet
5	Wim Saerensplein-Sportpaleis-CS-Meir-Linkeroever
6	Luchtbal-Sportpaleis-CS-Harmonie-Olympiade
7	Mortsel-Koninklijkelaan-Harmonie-Nationale Bank-St. Pietersvliet
8	Silsburg-Eksterlaar-Groenenhoek-Nationale Bank-Groenplaats-Bolivarplaats
10	Deurne-Stenenbrug-Fr.Rooseveltplaats-Melkmarkt
11	Eksterlaar-Groenenhoek-Fr.Rooseveltplaats-Melkmarkt
12	Sportpaleis-Fr.Rooseveltplaats-Nationale Bank-

	Bolivarplaats
15	Mortsel-Koninklijkelaan-Harmonie-CS-Meir-Linkeroever
24	Silburg-Stenenbrug-Fr.Rooseveltplaats-Nationale Bank-Zuidstation-Zwaantjes-Schoonselhof

De komende jaren wordt het tramnet nog verder uitgebreid. Met nog steeds als basis het Pegasus plan uit 2003, waarover wij in het verleden berichtten. Concreet is de verlenging van lijn 10 vanaf Deurne naar Wijnegem, Krabbershoek waarbij in Deurne een nieuwe remise komt. In dienst: eind 2010 / begin 2011. In oktober 2009 werd begonnen met de aanleg van de verlenging van lijn 7 naar Boechout; in dienst: september 2012. Een probleemtraject is de route van lijn 24 in de Carnotstraat. Dit terwijl onder deze straat een ongebruikte prémetro tunnel ligt. Het idee is nu om lijn 24 bij Morckhoven via het tunneltraject onder de Herentalsebaan te leiden en via de ondergrondse stations Collegelaan, Zegel, Drink, Carnot en Astrid na Opera weer bovengronds te laten komen en via de Leien verder te rijden. Als men in 2011 met het afbouwen van de in ruwbouw gereed zijnde tunnels kan beginnen, rijdt lijn 24 vanaf 2015 via deze prémetro tunnel. Inmiddels gaan er stemmen op om dan gelijktijdig lijn 10 vanaf Deurne vanaf het Foorplein ondergronds te brengen tot de keerlus bij Opera. Ook dit gedeelte is al jaren in ruwbouw aanwezig. Van de nu nog ± 6 kilometer ongebruikte tunnel resteert dan alleen nog het in gebruik nemen van het tunneltraject Carnot – Stuivenberg – Schijnpoort.

Brussel. Begin 2009 werd de metroring tussen Delacroix en het Weststation gesloten, waarmee bij de metro de eerste fase is voltooid. De officiële opening was op 2.4.2009.

Metronet per 4.4.2009:

lijn:	route:
1	Weststation – De Brouckère - Kunst/West - Stokkel
2	Ringlijn: Simonis – Rogier – Kunst/West – Zuidstation – Weststation – Simonis
5	Erasmus – Weststation – De Brouckère - Kunst/West – Herrmann Debroux
6	Koning Boudewijn – Simonis – Weststation – Zuidstation – Kunst/West – Rogier – Simonis

Charleroi. Het oorspronkelijke plan voor de Métro Léger bestond uit een ringlijn met 8 aftakkingen naar Gosselies, Ransart, Gilly, Chatelet, Couillet, Mont sur Marchienne, Fontaine L'Eveque en Courcelles. Zo ver is het nooit gekomen en zo ver zal het ook nooit komen. Na het verdwijnen van de stadstram in 1974 en de vele interlokale tramlijnen van de SNCV / NMVB in de jaren daarna rest nu nog de tramlijn naar Anderlues via de tak Fontaine L'Eveque, de niet gesloten ring Parc - Sud en de tak naar Gilly. Verder bestaat nog het traject naar de werkplaats in Jumet aan de tak naar Gosselies waarop al zo'n twintig jaar geen normale tramdienst meer wordt uitgevoerd. Op deze aanwezige infrastructuur wordt een in verhouding bescheiden tramdienst uitgevoerd met 49 gelede motorrijtuigen uit de serie 6100 – 6154, inmiddels omgenummerd tot 7400 – 7454, waarvan 6 wagens zijn afgevoerd. Een aantal trajecten is al jaren in ruwbouw gereed maar niet in exploitatie genomen. Voor België niet uitzonderlijk; in Antwerpen liggen nog kilometers prémetro tunnel onbenut en ook in Luik is een stuk tunnel te vinden voor

een nooit gebouwd automatisch metrosysteem. In Antwerpen komt het tunneltraject onder de Carnotstraat en de Herentalsebaan na 2015 in dienst (zie bericht Antwerpen) terwijl in Charleroi is begonnen met het sluiten van de ring door de aanleg van het ontbrekende bovengrondse traject Parc – Gare du Sud (0,75 km.). Dit gedeelte moet volgend jaar in dienst komen. Ook wordt gewerkt aan de bovengrondse verlenging Gilly – Marabout – Sart Culpart – Soleilmont (1,5 km.); opening: 2011 en de 7 kilometer lange conventionele tramlijn op vrije baan naar Gosselies. Het ruim 20 jaar geleden opgeknapt traject naar de TEC werkplaats in Jumet (deel van deze lijn) wordt opgebroken en vernieuwd. De komende jaren is de werkplaats per spoor onbereikbaar en moet het materieel per dieplader over de weg worden overgebracht. De lijn naar Gosselies moet in 2012 weer in dienst komen. Van de tak naar Chatelet liggen de sporen en hangt de bovenleiding tot Centenaire en is de rest van het tracé herkenbaar aanwezig. De kans dat dit gedeelte in exploitatie wordt genomen is echter nihil. Uiteindelijk zijn er dan straks van de acht geplande takken, drie in dienst. Ruim 50 jaar na de eerste plannen.

CANADA.

Toronto. Wij waren in het laatste nummer van HOV/RN gebleven bij de voorgenomen aanschaf van nieuw tram-materieel. In Toronto exploiteert men een tramnet van 11 lijnen met een netlengte van ± 80 kilometer waarop 248 hogevloer motorrijtuigen, te weten 196 vierassers met een lengte van 15,4 meter (bouwjaar 1977-1981) en 52 zesassers met een lengte van 22,3 meter (bouwjaar 1987-1989) dienst doen. De wens om met een hoge frequentie te blijven rijden zou moeten worden vertaald in de aanschaf van relatief korte trams. Op 27.4.2009 werden bij Bombardier 204 lagevloertrams van het type Flexity Outlook besteld. Een vijfdelige tram met een lengte van 30 meter, op zich kort maar toch twee keer zo lang als de te vervangen oude trams. Voor de uitbreiding van het tramnet werd een optie genomen op de levering van nog eens 364 trams. In 2011 worden 3 prototypen geleverd, vanaf 2012 volgt de rest. Detail: de trams krijgen als stroomafnemer de hier gebruikelijke trolleytang.

Een van de eerste uitbreidingen wordt de aanleg van een 32½ kilometer lange tramlijn Pearson Airport – Eglinton Avenue – Scarborough waarvoor de financiering rond is. Van deze lijn komt 13 kilometer onder de grond te liggen. Ook zeker is de aanleg van de lijn Humber College – Finch Avenue – Don Mills. Daarnaast zijn er plannen voor de aanleg van nog 6 lijnen.

CHINA. In dit land met een snel groeiende economie gaat de ontwikkeling van het stedelijke railvervoer in hoog tempo. Na de opening van een eerste metrolijn in 1969 zijn er nu in 12 steden metrobedrijven met een lijnlengte van 989 kilometer (inclusief Hongkong). In 11 steden zijn metrolijnen in aanleg en in nog eens 11 steden zijn er uitgewerkte plannen. Het gaat hierbij om duizenden kilometers: als alle plannen worden gerealiseerd is sprake van ruim 11.000 kilometer metrolijnen. Het is onmogelijk om er in dit artikel uitgebreid op in te gaan. Wij noemen slechts enkele punten. Als er sprake is van steden met veelal miljoenen inwoners, wordt ook de stedelijke regio bedoeld. Daarbij is het onderscheid tussen metrolijnen en voorstadspoorlijnen met metroachtig materi-

eel niet altijd even duidelijk. Chinese bronnen geven dan ook verschillende cijfers over het aantal lijnen en netlengten. Trams lijken geen optie, wel is er een ontwikkeling in het hoogwaardige busvervoer en hier en daar ontstaan spoorbuslijnen.

Beijing. (Peking). In 1969 werd hier China's eerste metrolijn geopend. Veertig jaar later zijn er 7 lijnen met een lengte van 198,3 kilometer en de in 2008 geopende Airport Express met een lengte van 28,1 kilometer. De komende jaren wordt het metrobedrijf nog verder uitgebouwd en bereikt in 2012 met 15 lijnen een omvang van 440 kilometer en in een latere eindfase ongeveer 1100 kilometer.

Shanghai. Het metronet van Shanghai is met 244 kilometer (8 lijnen) net iets groter dan dat van Beijing. In aanleg zijn verlengingen en nieuwe lijnen tot 582 kilometer in 2012 en in de eindfase (na 2020) ongeveer 1060 kilometer. Vermeldenswaard is de opening van een Translohr spoorbuslijn op 1.7.2009. Deze lijn heeft een lengte van 9 kilometer waarvoor Lohr negen driedelige trams-op-banden leverde.

Guangzhou. Deze stad met 12 miljoen inwoners wordt een derde grote metrostad. Op 28.6.1997 kwam hier de eerste 5 kilometer lange metrolijn in dienst. Nu heeft het net een lengte van 115 kilometer (4 lijnen). Tot eind 2010 groeit dit net tot 7 lijnen met 237 kilometer. Uiteindelijk moeten er 20 lijnen komen met een totale lengte van 1047 kilometer.

Shenzhen. Dit kleine vissersdorpje is de laatste 30 jaar uitgegroeid tot een stad met ruim 8,6 miljoen inwoners. Hier rijdt de metro sinds 28.12.2004. In exploitatie zijn 2 lijnen, lengte 25,4 kilometer. Hiervan heeft lijn 4 zijn eindpunt in Huanggang bij de grensovergang met Hongkong. Ruim 150 kilometer metrolijn is in aanleg en de plannen voorzien tot 2025 in een net van 585 kilometer met 16 lijnen.

DUITSLAND.

Berlijn. De 4 prototypen motorrijtuigen van het type Bombardier Flexity Berlin worden vanaf 4.5.2009 ingezet in de personendienst. Inmiddels hebben ze in dit proefbedrijf al meer dan 60.000 kilometer op de teller staan. Op 1.9.2009 werd bij Bombardier een eerste serie van 99 trams besteld in de onderstaande uitvoeringen:

aantal:	serie:	type:	korte type aanduiding	opm.:
24	3001	GT6-08ER	ERK	lijn M 6 en 50
35	4001	GT6-08ZR	ZRK	lijn M2 en M10
22	8001	GT8-08ER	ERL	lijn M4
18	9001	GT8-08ZR	ZRL	lijn M8

ER/ERK = eenrichting tram K = Kort 30,8 meter
 ZR/ZRL = tweerichting tram L = Lang 40,0 meter

Ze worden geleverd in 2011-2015, waarna de prototypen aan de serielevering worden aangepast. Binnenkort wordt een vervolgbestelling verwacht.

Op 8.8.2009 werd de 1470 meter lange metrolijn U55: Brandenburger Tor – Bundestag – Hauptbahnhof geopend. Dit korte stukje metro wordt in 2017 deel van me-

trolijn U5: Hönow – Alexanderplatz – Hauptbahnhof. Binnenkort wordt begonnen met de aanleg van het ontbrekende gedeelte Brandenburger Tor – Alexanderplatz (2,2 km.).

De voorgeschiedenis van dit lijntje is langer dan de lengte. Als we de planfase overslaan dan is het oktober 1995 als Helmut Kohl de eerste schep de grond in steekt wat de lijn al gauw de bijnaam "Kanzler-U-Bahn" oplevert. Men denkt dan in 2002 het traject Hauptbahnhof (toen nog Lehrter Bahnhof) – Alexanderplatz te kunnen openen en redelijk op schema is de lijn in het regeringsdistrict in 2000 in ruwbouw gereed. Maar dan is de geldkist leeg en wordt in 2001 een bouwstop afgekondigd. Na een dreiging met terugvordering van de staatssubsidie worden verschillende mogelijkheden onderzocht: een pendeldienst met smalprofiel materieel (de lijn is aangelegd voor breedprofiel), exploitatie met trams of elektro bussen. Begin 2004 komt de huidige lijn U55 ter sprake met een wat perronlengte betreft klein station Brandenburger Tor. In 2005 gaat men weer aan het werk, er zijn lekkages en men legt in Brandenburger Tor toch perrons aan voor zeswagentreinen breedprofiel. In de tussentijd werden de ruwbouw tunnel en -stations gebruikt voor filmopnamen, tentoonstellingen, concerten en andere evenementen. Toch iets terug verdiend van de kosten die opliepen tot € 320 miljoen. Maar er rijdt nu iets. Op lijn U55 wordt over één spoor een pendeldienst uitgevoerd met een vier- of zeswagen trein van het type F79. Er wordt elke tien minuten gereden, de rijtijd bedraagt 2½ minuut. De bestuurder wisselt gedurende zijn (eentonige) dienst regelmatig zijn werkzaamheden af met de stationsopzichter. Bij evenementen wordt frequenter gereden en bevindt zich aan beide treinzijden een bestuurder. De lijn is tot dat de verbinding naar de Alexanderplatz gereed is geïsoleerd van het metronet. Het materieel (5 stellen F79) moest via een opening neergelaten worden. Er is ook enig werkmaterieel en een provisorische werkplaats bij het Hauptbahnhof.

Bremen. Een nieuwe aanwinst. Het historische wagenpark werd uitgebreid met de verwerving van paarden-tramrijtuig 23, in 1888 in de werkplaats van de paarden-tram gebouwd. Na zijn actieve tramleven zette de drieramer zijn carrière voort als tuinhuisje. Het rijtuig wordt gerestaureerd en komt bij gelegenheden in dienst.

Cottbus. Al lange tijd hingen er donkere wolken boven het trambedrijf. Toen dit blad in december 2008 voor het laatst verscheen leek het er even op dat men de tram zou opheffen. Maar na het bestuderen van een aantal varianten blijft de tram rijden. Het net gaat in de toekomst uit 3 lijnen bestaan waarbij de takken naar Schmellwitz, Anger en Jessener Strasse worden opgeheven.

Düsseldorf. De tram in Neuss. Het laatste wat wij hierover schreven was in het laatste nummer van HOV/RN (nr.600, blz.341): "Graag had uw redacteur gezien dat dit blad zou blijven verschijnen tot dat de tram weer daadwerkelijk door het centrum van Neuss rijdt." Een onderwerp om dus nu op terug te komen.

Ter herinnering: het comité "Bahn frei für mehr Neuss" had zoveel handtekeningen verzameld tegen de terugkeer van lijn 709 door het centrum van Neuss dat op 12.12.2008 het onderwerp opnieuw in de gemeenteraad ter sprake kwam. Let wel: op een tijdstip dat de heraan-

leg al in volle gang was. Met grote meerderheid bleef de gemeenteraad achter het besluit staan. Eind maart 2009 werden de eerste proefritten gereden en na een afwezigheid van 15 maanden werd op 6.4.2009 de tramdienst hervat en rijdt lijn 709 weer via de voetgangerszone door naar de Theodor Heuss Platz in Neuss. De officiële opening vond plaats op zaterdag 25.4.2009 waarbij de Rheinbahn met een aantal museumtrams een pendeldienst uitvoerde door het nieuwe ingerichte voetgangersgebied. Opmerkelijk gezien het feit dat juist op zaterdagen de tram tussen 10 en 20 uur niet door de Hauptstrasse mag rijden. Dit als gevolg van een politiek compromis waarbij ook een stuk enkelspoor (340 meter) werd afgedwongen tussen de halten Markt en Niedertor. Eind goed, al goed zou men denken; maar het eerder genoemde comité (gesteund door de liberale FDP) heeft aangekondigd binnen drie jaar de kwestie opnieuw aan de orde te stellen.

Karlsruhe. De Albtal Verkehrs Gesellschaft (AVG) en de Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) hebben bij Bombardier 30 (+ optie) tweesysteem motorrijtuigen van het type Flexity Swift besteld. De driedelige trams worden 37 meter lang, 2,65 meter breed en bieden plaats aan 244 personen. Ze worden geleverd tussen augustus 2011 en september 2013.

Mede door een aantal schadegevallen zit men wat krap in het materieel. Daarom werden van de Saarbahn 3 tweesysteem motorrijtuigen gehuurd die vanaf december 2009 op lijn S9 gaan rijden. De oudere achtassige gelede trams kan men voorlopig niet missen. Hiervan zijn er nog 16 dienstvaardig en staat een aantal op reserve afgesteld. Tweesysteem motorrijtuig 845 werd na een zwaar ongeval hersteld waarbij de restauratieafdeling en het toilet vervielen. Er zijn nu nog 3 zogenaamde Bistro motorrijtuigen: 846 – 848.

Op 21.1.2010 wordt begonnen met de bouw van de tram-tunnel in de Kaiserstrasse, Karl Friedrich Strasse en Ettlinger Strasse. In de eerste fase worden in de Kaiserstrasse de tunnelstations Kronenplatz, Markt- platz/Lammstrasse en Europaplatz aangelegd. Ook bij dit project rijzen de kosten al de pan uit voor de eerste schep de grond ingaat. Er wordt nu een bedrag genoemd van €588 miljoen en dat is al €92 miljoen meer dan eerder werd begroot. En er is nog een lange weg te gaan. Pas in 2016 wordt er ondergronds gereden. De autotunnel in de Kriegsstrasse (en nieuwe bovengrondse tramroute) komt zelfs nog later gereed waarna de laatste tramlijnen uit de Kaiserstrasse verdwijnen.

Keulen. Met luid geraas stortte op 3.3.2009 het acht verdiepingen hoge Keulse Stadtarchiv op de twee tunnelbuizen in de 23 meter diepe bouwput voor noord/zuidlijn in de Severinstrasse. Twee personen kwamen hierbij om het leven, meerdere gebouwen werden beschadigd en moesten worden afgebroken, bovendien ontstond grote schade aan de kostbare documenten. De oorzaak is waarschijnlijk het binnendringen van grondwater waardoor een niet stabiele grondmassa is gaan verschuiven. Er wordt nog onderzoek gedaan naar de verankering van de 45 meter diepe damwanden in de bouwput. Om de zaak te stabiliseren werd in de eerste week na het ongeval meer dan 1600 m³ beton in het gat gestort. Het opruimen van de ravage en de berging van de archiefstukken (in juli 2009 onderbroken) gaan nog zeker anderhalf

jaar duren; kosten enkele miljoenen euro's. Voor de noord/zuidlijn werd een bouwstop afgekondigd, alleen aan het nieuwe station Heumarkt wordt nog gewerkt. Uiteraard veel commotie rondom dit gebeuren en een project waarvan de kosten verder uit de pan rijzen en de opening steeds verder in de toekomst komt te liggen.

Ulm. Er zijn maar weinig trambedrijven die op een dag bijna twee keer zo groot worden. Dat gebeurde in Ulm toen op 21.3.2009 de enige tramlijn vanaf het eindpunt Donauhalle met 4,7 kilometer werd verlengd naar Böfingen (Ostpreussenweg). De totale lengte is nu 10,2 kilometer. Op het nieuwe gedeelte wordt over een lengte van 1,7 kilometer een stijging genomen van 7,7%. Voor de uitbreiding werden twee nieuwe Combino's aangeschaft, die aansluitend op de al aanwezige Combino's 41-48 de nummers 49-50 kregen.

FRANKRIJK.

Angers. Hier is een 12,3 kilometer lange noord/zuid lijn (25 halten) in aanleg die in 2011 in dienst moet komen. In januari 2009 werd in de Alstom fabriek in La Rochelle de eerste Citadis tram aan de burgemeester overgedragen. Er zijn 17 van deze lagevloertrams besteld.

Besançon. Hier hoopt men in 2010 te kunnen beginnen met de aanleg van een ruim 14 kilometer lange oost/west lijn met 28 halten en veel P&R terreinen. Met 18 tot 22 voertuigen denkt men tot 50.000 passagiers per dag te vervoeren. De lijn moet in 2014 gereed zijn. Alleen is het nog de vraag of het een klassieke tramlijn wordt of een spoorbuslijn.

Brest. De volledig op vrije baan aan te leggen tramlijn komt volgens plan medio 2012 in dienst. Hiervoor zijn 20 lagevloertrams nodig. Na het ontwerp van het design werd besloten om de vijfdelige trams gezamenlijk te bestellen met Dijon. (zie bericht Dijon).

Bordeaux. Nog in 2008 werd de eerste fase van het tramnet voltooid door de verlenging van lijn B van Bassins à Flots tot Claveau. Bij Bassins à Flots rijdt de tram via een tijdelijke enkelsporige omleidingroute over een draaibrug (± 300 meter) tot dat het dubbelspoor traject over de Quai de Bacalan gereed is. In dit traject ligt ook een draaibrug. Niet alle diensten van lijn B rijden door tot Claveau. Aan de Rue Achard werd een nieuwe remise in gebruik genomen.

In het plan "Tramway Réau 2013" wordt gesproken over verlengingen van de 3 tramlijnen en een vierde tramlijn die mogelijk nog als hoogwaardige buslijn kan worden aangelegd. Inclusief het project Tram-Train du Medoc is sprake van 21,4 + 1,8 kilometer enkel- en dubbelspoor dat rond 2013 gerealiseerd moet worden.

Dijon. Eind 1961 werd het vorige trambedrijf opgeheven. In februari 2010 wordt begonnen met de aanleg van twee tramlijnen (3 takken) die in het centrum een gemeenschappelijk traject delen. Lengte: 18,9 kilometer; opening: 2013. Wie het centrum van Dijon kent met de vele nauwe straatjes ziet hier nog geen tram voor zich. Dat gaat ook niet gebeuren. De tram volgt een route langs de noordkant van de historische binnenstad. Samen met het toekomstige trambedrijf van Brest werden in september

2009 bij Alstom 52 vijfdelige Citadis trams besteld, waarvan er 32 voor Dijon zijn bestemd.

Grasse. Om de hoogte tussen het station en het centrum te overbruggen wordt volgend jaar begonnen met de aanleg van een 570 meter lange kabelspoorlijn met een tunnel gedeelte van 350 meter. Er komen 4 haltes en 2 rijtuigen voor 40 personen. Opening: 2012.

Grenoble. Het plan is om lijn B met 1,8 kilometer te verlengen. In 2011 wil men beginnen met de aanleg van de interlokale lijn E. Deze 10,2 kilometer lange lijn (16 haltes) verbindt het centrum van Grenoble met de noordelijke voorsteden Saint Martin le Vinoux, Saint Egrève en Le Fontanil Cornillon. Nieuw afgeleverd werden de Citadis 402 motorrijtuigen 6036 – 6050. Het wagenpark telt nu 103 motorrijtuigen: 53 oudere Alstom trams type TFS en 50 Alstom Citadis trams type 402.

Le Havre. Hier wordt in januari 2010 begonnen met de aanleg van een 13 kilometer lange tramlijn, waarvan 12 kilometer op vrije baan. In september 2012 is de opening.

Le Mans. In 2014 moet het in 2007 geopende trambedrijf worden uitgebreid met een tak naar Coulaines / Bellevue (3 km.). Deze takt bij République af van het bestaande net.

Lens. In dit noord Franse mijnbouwgebied wonen in 115 gemeenten ongeveer 600.000 mensen. Er zijn plannen voor twee niet met elkaar verbonden tramlijnen:

lijn 1: Liévin – Lens – Hénin Beaumont (20,8 km.)

lijn 2: Bruay la Bussière – Béthune – Beuvry (13 km.).

In 2010 wil men met de aanleg beginnen en kan er in 2013 worden gereden.

Lyon. Op 20.4.2008 werd hier de vierde tramlijn geopend: lijn T4: Jet d'Eau – Hopital Feyzin. De lijn heeft een lengte van 10 kilometer met 18 haltes. Op deze lijn worden de bekende Lyoner Citadis trams ingezet maar met een afwijkende beschildering. Zo is op alle deuren groot het lijncijfer T4 aangebracht. In 2013 wordt vanaf Jet d'Eau nog 2,3 kilometer verder gereden tot Gare Part Dieu. Via het hier aanwezige eindpunt van lijn T3 kan dan via een bestaand enkelspoor traject worden aangesloten op lijn T1 en kunnen versterkingsdiensten worden uitgevoerd naar Charpenne (metro) en kan in de spitsuren nog verder worden gereden tot het lijn T1 eindpunt La Doua / UT Feysinne.

De aanleg van de "Leslys" sneltramlijn naar het vliegveld Lyon Saint Exupéry werd door inspraakprocedures vertraagd. Naar verwachting is de opening in augustus 2010. Met een maximum snelheid van 100 km/u rijden dan de door Stadler te leveren Tango motorrijtuigen op het traject Saint Exupéry – Meyzieu ZI en verder via bestaande tramsporen minder snel naar Part Dieu in het centrum. De rijtijd bedraagt 25 minuten waarvoor echter flink moet worden betaald. De sneltram wordt geëxploiteerd door Veolia. Deze kon met de exploitant van de stadstram (Keolis) geen overeenstemming bereiken over het medegebruik van de remise Meyzieu. Voor het Leslys-materieel wordt nu een eigen depot gebouwd.

Door de Franse staat wordt nog een kleine subsidie verstrekt voor de verlenging van metrolijn B vanaf Gerland

tot Oullins Gare (1,7 km.) en uitbreiding van het trolleybusnet.

Marseille. Nadat in september 2008 de aangepaste tramtunnel van de vroegere tramlijn 68 weer in gebruik kon worden genomen werd in 2009 het tramnet nog een stukje groter door de verlenging met 0,74 km. van lijn 2 tot Euroméditerranée Arenc. In exploitatie zijn:

lijn 1 (groen): Noailles – Les Caillols,

lijn 2 (geel): Blancarde – Euroméditerranée Arenc.

In de planning wordt nog wel gesproken over een verlenging van de metro met 900 meter, maar rond de aanleg van waarover wij berichtten in HOV/RN 599 is het stil geworden.

Montpellier. Bij Alstom werden voor de nieuwe lijn 3 23 lagevloer motorrijtuigen Citadis 402 besteld met een optie op nog eens 12 trams. Ook Bombardier en CAF hadden offertes uitgebracht maar visten achter het net. Lijn 3 krijgt een lengte van 22,4 kilometer met 3 enkelspoor gedeeltes van 0,9, 2,7 en 4,4 kilometer lang. De lijn komt in 2012 in dienst en men verwacht 77.000 passagiers per dag.

Mulhouse. Op 4.7.2009 werd lijn 1 met 2 kilometer verlengd vanaf Rattachement naar Chataignier. In 2013 komt de in noordelijke richting lopende tramlijn naar Wittenheim (4,1 km.) in dienst. Deze wordt in enkelspoor aangelegd met wisselplaatsen. Eerder, in december 2010, komt de meersysteem tramlijn (via SNCF spoor) naar Thann in dienst. Hiervoor werd inmiddels de eerste van de twaalf bestelde tweesysteem motorrijtuigen van het type Siemens Avanto afgeleverd. Deze stond begin december 2009 drie dagen tentoongesteld voor het station. Dit materieel wordt gebouwd bij Lohr in Duppigheim (Elzas).

Nantes. In januari 2009 werd lijn 3 vanaf Sillon de Bretagne verlengd tot Marcel Paul. Het nieuwe eindpunt ligt bij de autobusgarage Saint Herblain waar nu ook trams onderdak vinden. Eind februari 2009 leverde Alstom het eerste van de vijftien meersysteem motorrijtuigen type Dualis af. Vanaf juni 2010 gaan ze rijden op de spoorlijn Nantes – Clisson en vanaf 2011 tussen Nancy en St.Jean sur Erdre aan de spoorlijn naar Chateaubriant. Volgens een eerder bericht komt er in 2010 in Haluchère een aansluiting op het stadsnet.

Nice. Er wordt gewerkt aan de verlenging van lijn 1 vanaf Saint Michel naar La Trinité (4½ km.).

Onveranderd zijn de plannen voor de nieuwe lijnen 2 en 3 die tussen 2013 en 2020 in dienst komen. Nou ja, onveranderd. Voor lijn 2 is nu een route in beeld via de flaneerpromenade Promenade des Anglais in plaats van over de busbaan door parallel gelegen straten. De nieuwe burgemeester wil de Promenade opwaarderen en het drukke autoverkeer op deze weg langs de kust terugdringen. Dat wekt uiteraard de nodige weerstand op en als variant is er nu een plan voor een 3,6 kilometer lange tramtunnel tussen de Boulevard Francois Grosso en Place Arson.

Orléans. De tweede tramlijn: La Chapelle – Saint Mesmin – Orléans – Saint Jean de Bray (11,4 km., 25 haltes) komt in 2012 in dienst.

Parijs. In november 2009 werd lijn T2 met 2,3 kilometer verlengd vanaf Issy Val de Seine tot Porte de Versailles. Voor deze lijn werden 16 Citadis trams bijbesteld.

In aanleg is de 6,6 kilometer lange spoorbuslijn T5 (Saint Denis – Garges Sarcelles). Deze lijn met 14 halten geeft aansluiting op tramlijn T1, metrolijn 13 en RER lijn D. Het wagenpark gaat uit 15 Translohr gelede lagevloer trolleybussen bestaan en komt eind 2011 in dienst. Nog eens 3 spoorbuslijnen (T6, T7, T8) komen in 2012 / 2013 in dienst. Naar goed Frans gebruik worden de spoorbuslijnen als tram aangeduid ("Tram sur Pneus") en als zodanig als tramlijnen genummerd.

De in de regio Parijs liggende SNCF spoorlijn Esbly – Crécy la Chapelle wordt op een nog onbekend tijdstip omgebouwd voor "Tram-Train" exploitatie.

Elk Frans staatshoofd stelt zich tot doel iets spraakmakends voor het nageslacht te realiseren. Zo ook president Sarkozy. De plannen voor een ongeveer 60 kilometer lange metroringlijn zijn al langer bekend onder verschillende werktitels; recent heet dit project Arc Express. De president doet daar nog een schepje bovenop. Voortbordurend op dit plan en de bestaande volautomatische metrolijn 14 heeft hij een ontwerp gepresenteerd voor een Express Metro ringlijn in de vorm van een vervormde acht met een totale lengte van 130 kilometer. Zonder al te veel op het plan in te gaan, veel details moeten nog worden ingevuld, komt deze lijn enkele kilometers buiten het centrum te lopen, doet alle luchthavens en een aantal grote kantoorwijken aan. Sarkozy heeft haast. Hij wil de projectvoorbereiding versnellen en hiervoor een aparte organisatie in het leven roepen. In 2012 moet met de aanleg worden begonnen en eerste deeltrajecten komen vanaf 2017 in dienst. De kosten zijn gigantisch maar de president wil in ongeveer 10 jaar tijd een slordige € 35 miljard investeren. Daarmee zijn de subsidies voor het openbaar vervoer in de Parijse regio duidelijk guller dan voor projecten elders in het land.

Reims. Ook hier veel overlast voor het verkeer door de aanleg van een tramlijn (11,2 km.). Door een tussentijdse aanpassing van de plannen zijn de kosten omhoog gegaan en de opening verzet naar april 2011.

Toulon. Het tramplan (alternatief: spoorbus) is van tafel. De gemeente steekt het geld liever in een tweede centrumtunnel voor het wegverkeer.

Toulouse. Nog voor op 30.11.2010 lijn E: Arènes – Grand Rond in dienst komt zijn er al plannen om deze eerste tramlijn te verlengen. Vanaf Arènes (aansluiting metrolijn A en voorstadspoorlijn C) moet de tram dan verder het centrum in gaan. Er zijn twee tracé varianten, waarvan een aansluiting geeft met metrolijn B. Deze verlenging zou in 2013 als lijn G in dienst moeten komen. Ook is er een plan voor een tramlijn F naar het station Matabiau (toekomstig TGV station) en het stadsdeel Pierre de Coubertin. Op 11.6.2009 werd voor het nieuwe trambedrijf de eerste Citadis 302 door Alstom afgeleverd. Een eerste bestelling van 18 stuks werd met het oog op de verlenging in 2013 met 6 stuks verhoogd. Deze vijfde trams hebben een lengte van 32,16 meter en zijn 2,40 meter breed.

Tours. Het plan is om hier in juni 2010 met de aanleg van een 15,3 kilometer lange tramlijn te beginnen die in 2013 moet gaan rijden. Er worden 27 lagevloertrams besteld die in het centrum een stukje zonder bovenleiding moeten kunnen afleggen.

Valenciennes. Zoals het er nu naar uitziet blijft het bij de in 2006 geopende tramlijn. Uit oogpunt van kosten wil men de geplande (enkelspoor) tramlijnen naar Vieux Condé en het Belgische Quiévrain als spoorbuslijnen aanleggen.

ISRAËL.

Alle tramprojecten in Israël staan in verband met de financiële crisis onder de druk. In Tel-Aviv is slechts op enkele plaatsen (Petah-Tiqva en Bat Yam) sprake van enige activiteit, rails liggen er nog nergens. In Beer-Sheva ligt de hoofdstraat open maar of dit verband houdt met de tramaanleg is niet duidelijk.

Jerusalem. Eén grote bouwput, meldt onze correspondent ter plaatse. Er liggen rails door de hele stad en op sommige plaatsen staan al bovenleidingmasten.

ITALIË.

Bergamo. Het nieuwe trambedrijf werd op 24.4.2009 feestelijk geopend. De tramdienst begon met een kwartierdienst tussen Bergamo en Alzano en vanaf 10.6.2009 werd doorgereden tot het eindpunt Albino. Na aflevering van alle 14 vijfdelige Sirio motorrijtuigen (tweerichting, normaalspoor, 32,06 meter lang, 2,40 meter breed) wordt in de spitsuren om de 7½ minuut gereden. De lijn is aangelegd op het tracé van een in 1967 opgeheven spoorlijn.

Bolzano. Rittnerbahn. Eerdere berichtgeving behoeft aanvulling. Nadat de aankoop van motorrijtuig 07 van de Ferrovia Trento – Malé niet doorging, kwam er ook niets terecht van de overname van een DUEWAG tram uit Innsbruck. In plaats daarvan werden van de Zwitserse Trogenerbahn de BDe4/8 motorrijtuigen 21 en 24 (bouwjaar 1975/1977) gekocht. Deze arriveerden op 27.4.2009 bij de remise in Soprabolzano op de Rittner. Op 23.5.2009 werd de nieuwe kabelbaan tussen Bolzano en Soprabolzano in gebruik genomen. Deze zweeft frequenter dan voorheen, reden om met ingang van 14.8.2009 op de tramlijn de uurdienst te verbeteren naar een halfuurdienst. Totdat het Zwitserse materieel is aangepast en geschilderd en de voeding versterkt, wordt de dienst om-en-om uitgevoerd met het vierassige motorrijtuig 12 (ex END) en één van de oldtimer motorwagens 2 of 105. Na het in dienst komen van de Zwitserse (dubbel)motorrijtuigen gaat motorrijtuig 12 op reserve. Officieel worden de enkele ritten voor scholieren tussen Oberbozen en Maria Himmelfahrt met de oldtimer tweeassers 11 of 12 uitgevoerd. In de praktijk rijdt vaak de dienstwagen even heen en weer op dit traject.

Florence. Er worden proef- en instructieritten gereden. Op 15.1.2010 wordt volgens dienstregeling zonder passagiers een proefbedrijf van veertien dagen uitgevoerd en komt lijn 1 eind januari 2010 in dienst. Althans dat is de planning en u weet dat is in Italië niet altijd de praktijk. Zo moesten in 2010 ook de lijnen 2 en 3 in dienst komen,

maar dat verschuift naar een verre toekomst. Nog nergens is iets van de aanleg te bespeuren.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl –VA. Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee. Uit Innsbruck werd het nieuwe lagevloer motorrijtuig 321 geleend. Gedurende twee jaar rijdt deze tram op de Attergaubahn.

Linz. Alle tienassige motorrijtuigen 68 – 79 werden nog in 2008 gesloopt. Het plan om er nog een aantal dienstvaardig te houden met het oog op de manifestaties rond Linz Cultuurhoofdstad 2009 is dus een plan gebleven. In maart 2009 werd begonnen met de werkzaamheden voor de verlenging van lijn 3 naar Traun. Hiervan komt in september 2011 een eerste gedeelte tot Leonding (Harter Plateau) in dienst. Dit 5,3 kilometer lange gedeelte begint bij het ondergrondse eindpunt Hauptbahnhof met een tunneltraject van 1,3 kilometer. Deze verlenging en het vervangen van de laatste hogevloertrams door nieuw materieel resulteerde in een bestelling van 23 Flexity Outlook trams bij Bombardier. Men nam een optie op nog eens 5 tot 12 trams, die een verdere ontwikkeling zijn van het type dat men al heeft. De nieuwe trams krijgen zowel binnen als buiten een nieuw design en worden geleverd in de periode begin 2011 tot eind 2013.

Pöstlingbergbahn. Anders dan vermeld in het laatste nummer van HOV/RN werd op 2.4.2009 het eerste nieuwe motorrijtuig door Bombardier afgeleverd. Op 22.4.2009 werd de tram voorgesteld aan het publiek en kwam daarmee voor het eerst op het nieuwe eindpunt Hauptplatz. In de weken daarna volgden de twee andere nieuwe motorrijtuigen waarna met de 501 – 503 een intensief proef- en testbedrijf werd uitgevoerd. Wat uw redacteur tegenvalt, is dat ondanks de door het Bundesdenkmalamt voorgeschreven retro-look (de gehele lijn staat op de monumentenlijst) aan veel details is gedacht (o.a. houten banken, leren handgreepplussen, de plaatsing van de koplampen) maar dat de rijtuigcijfers niet in Romeins schrift zijn aangebracht net als bij het oude materieel. Over dit oude materieel gesproken. Op de dag van de heropening op 29.5.2009 stonden de bij Railly in Zwitserland gereviseerde en aangepaste motorrijtuigen VIII, X en XII nog bij Heiterblick in Leipzig voor aanpassing van de onderstellen en de inbouw van een nieuwe Vossloh Kiepe elektrische installatie. Eind oktober 2009 waren ze nog niet in Linz aangekomen. Tot die tijd werden op lijn 50 (het nieuwe lijnummer van de Pöstlingbergbahn) ook nog bussen ingezet. In de dagelijkse dienstuitvoering worden in principe straks oude en nieuwe trams om-en-om ingezet.

SPANJE.

Barcelona. Het verbinden van de twee gescheiden tramnetten, Trambaix en Trambesos, waartoe in principe is besloten, geeft aanleiding tot veel discussie waar de politiek niet uit lijkt te komen. Een ondergrondse variant is van tafel, te duur. In een referendum kan de bevolking zich begin 2010 uitspreken over de bovengrondse tracévarianten op de Av.Diagonal waarna in 2011 met de uitvoering kan worden begonnen.

Cadiz. Voor het nieuwe trambedrijf werden bij CAF 7 lagevloertrams besteld.

Eibar. Vanaf het EuskoTren station is een interlokale tramlijn, "Tranvia de Deba", gepland naar de zuidelijk gelegen plaatsen Bergara, Arrasate en Aretxabaleta. Het Baskische Eibar ligt tussen Bilbao en San Sebastian.

Gasteiz (Vitoria). Op 22.9.2008 leverde CAF het eerste motorrijtuig van de serie 501 -511 af en op 23.12.2008 kwam de tramlijn Angulema – Ibaiondo in dienst. De hiervan aftakende lijn naar Abetxuko kwam op 10.7.2009 in dienst. Op beide lijnen wordt een kwartierdienst uitgevoerd waarbij op het gemeenschappelijke traject vanaf Angulema door het centrum elke 7½ minuut een tram rijdt. Er zijn plannen voor nog twee lijnen. De vijfdelige tweerichting lagevloer motorrijtuigen met een lengte van 31,4 meter (2,4 m. breed) komen technisch overeen met de trams van Sevilla en Velez de Malaga en lijken uiterlijk op de kortere driedelige trams van Bilbao. Eén motorrijtuig heeft enige tijd in Bilbao dienst gedaan. De trambedrijven van Bilbao en Gasteiz worden geëxploiteerd door Euska Tran, een dochteronderneming van de Baskische spoorwegmaatschappij Eusko Tren.

Granada. In de voorsteden en stadsdelen aan weerszijden van de autoweg Granada – Motril (A44) wordt druk gewerkt aan de nieuwe tramlijn. Hier en daar liggen al rails.

Jaen. Op 14.4.2009 werd een officieel begin gemaakt met de aanleg van een tramlijn. Opening: 2011.

La Coruna. De in 1997 geopende meterspoor tramlijn met (omgespoord) historisch materieel uit Porto, Lissabon, Zaragoza en een replica La Coruna werd in de daarop volgende jaren zowel dubbel- als enkelsporig verlengd en heeft nu een lengte van circa 6 kilometer. Het gehele jaar wordt in het weekend een beperkte tramdienst uitgevoerd. In de drukke vakantiemaanden juli en augustus wordt dagelijks met vier trams een kwartierdienst uitgevoerd, waarbij de trams vaak overvol zijn. Het oorspronkelijke plan om de fraai aangelegde lijn uit te laten groeien tot een volwaardige openbaar vervoer voorziening werd tot nu toe niet gerealiseerd. Met veel geld en inzet is men niet verder gekomen dan een toeristische lijn.

Leon. Bij de aanbesteding voor een nieuwe tramlijn werd alleen door de combinatie Siemens / Acciona ingeschreven. Het is de bedoeling dat in 2011 een eerste gedeelte in dienst komt.

Madrid. De vertraagde uitvoering van de tramplannen, en zeker ook minder plannen, maakte het mogelijk om 6 nog niet in dienst gestelde Citadis motorrijtuigen voor de mooie prijs van € 3,4 miljoen per stuk aan Adelaide te verkopen. In juli 2009 vond de verscheping plaats.

Malaga. De voor dit jaar aangekondigde opening van de eerste tramlijn verschuift naar eind 2010. En dan wordt het alleen nog maar een eerste gedeelte tussen Heroe de Sostoa en Martin Carpena (3,7 km.). Inmiddels zijn bij CAF 14 tweerichting lagevloertrams in aanbouw, daar waar in eerdere berichten sprake was van 15 stuks. Net

als in Sevilla wordt ook hier het overwegend ondergrondse tramnet met lagevloertrams aangeduid als metro.

Manacor. Gelegen op het eiland Mallorca. Door de spoorwegmaatschappij SFM werden bij Vossloh 6 driedelige lagevloertrams besteld die bestemd zijn voor de te elektrificeren 30 kilometer lange in 1977 opgeheven spoorlijn Manacor – Arta. Na ombouw van de lijn worden de trams in 2011 geleverd. Dat is opmerkelijk omdat in 2003 de spoorlijn Palma – Manacor met dieseltractie werd heropend.

Santa Cruz de Tenerife. Aftakkend van lijn 1 werd op 30.5.2009 lijn 2 in dienst gesteld op de route La Cuesta – TINCER.

Sevilla. Na enkele keren uitstel kwam uiteindelijk op 2.4.2009 de eerste normaalsporige metrolijn in dienst op het traject Ciudad Expo – Puerta Jerez (aan de zuidkant van het centrum) pas op 16.9.2009 werd geopend. Het station Guadaira (overstapstation met de RENFE) zal op een later tijdstip in gebruik worden genomen, afhankelijk van de werkzaamheden die nog door de RENFE moeten worden begonnen. Aan een verdere verlenging van de metrolijn tot Olivares de Quintos wordt gewerkt waardoor in de eindfase de lijn een lengte krijgt van 18,1 kilometer (waarvan 12,9 km. ondergronds) met 22 stations (14 ondergronds). Tussen Nervion en La Plata wordt het tunnelstuk bereiden dat destijds al voor de Wereldtentoonstelling werd aangelegd en jaren ongebruikt lag. De Guadalquivir rivier wordt met een 1,3 kilometer lang viaduct overbrugd. Metro is een wat te zwaar woord voor deze lijn die met hetzelfde lagevloer trammaterieel wordt geëxploiteerd als de op 28.10.2007 geopende "Metro Centro" tramlijn in het centrum. Weliswaar heeft de infrastructuur een metrokarakter (stations met perrondeuren), het materieel en de toegepaste krappe boogstralen zijn typisch tram. Zowel bij de tram als bij de "metro" zijn er plannen voor meer lijnen.

Soller. Dit kleine trambedrijf weet groots te presteren. Bij topdrukke worden vierwagen tramstellen ingezet waarbij tussen twee motorwagens ex Lissabon, twee replica vierassige aanhangwagens worden geplaatst.

Zaragoza. Voor het nieuwe trambedrijf werden bij CAF 25 lagevloertrams besteld met een lengte van 33 meter en 2,65 meter breed. Zij krijgen een voorziening om op deeltrajecten zonder bovenleiding te kunnen rijden.

TURKIJE.

Antalya. In mei 2009 waren alle 14 CAF lagevloer motorrijtuigen 001-014 afgeleverd, maar een eerder genoemde opening op 14.6.2009 vond niet plaats. Op de nieuwe tramlijn wordt nu een proefbedrijf zonder passagiers uitgevoerd. De opening is nog dit jaar of begin 2010.

Gaziantep. Over de gehele lengte van 9 kilometer wordt druk gewerkt aan een nieuwe tramlijn.

Kayseri. Op 1.8.2009 kwam de 17,8 kilometer lange tramlijn Organize Sanai – Cumhuriyet Meydani – Dogu

Terminali in dienst. Hiervoor werden door Ansaldo/Breda 22 Sirio lagevloer motorrijtuigen 3801-3822 geleverd.

VERENIGDE STATEN (USA).

Seattle. Correctie op het bericht in het laatste nummer van HOV/RN: de tramlijn Westlake – Tukwila (22,4 km.) kwam op 18.7.2009 in dienst. Een bijzonderheid is dat in het centrum een 2,1 kilometer lange tunnel ook door bussen wordt gebruikt.

Washington. Na jarenlang gekissebis, uitstel en afstel werden op 16.9.2009 de eerste rails gelegd voor de 2,1 kilometer lange Anacostia-tramlijn. Begin 2010 arriveren de 3 lagevloer motorrijtuigen die al sinds 2006 in Ostrava staan te wachten op transport. In 2012 moet er weer een tram rijden.

ZWITSERLAND.

Lugano. De komende twee jaren worden de plannen uitgewerkt voor twee tramlijnen. De eerste lijn loopt vanuit het centrum naar Bioggio en wordt gekruist door een tweede lijn: Cornaredo – Scaiolo. Er is al langer een politieke meerderheid vóór terugkeer van de tram, een vervoermiddel waarvan in december 1959 al eens afscheid werd genomen. Nog wel even geduld: pas in 2015 wordt met de aanleg begonnen.

SPOORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

Een jaar geleden verscheen mijn laatste bijdrage over de ontwikkelingen in het Duitse spoorvervoer. Sindsdien is de nieuwsvoorziening voortgezet in Op de Rails, waarmee al langer werd samengewerkt. De beschikbare ruimte in Op de Rails dwingt echter tot een beknoptere berichtgeving, waardoor achtergronden en duidingen veelal sneuvelen. Toen Aad mij vroeg om nog één keer een stukje over Duitsland te schrijven lag het onderwerp dus voor de hand, namelijk het (regionale) reizigersvervoer en de ontwikkelingen bij DB zelf.

Politiek en bedrijf

De laatste editie eindigde met het nieuws dat de geplande beursgang zo goed als zeker van de baan was. Hoewel de economische crisis alras de laatste kansen op een succesvolle beursgang om zeep hielp is het onderwerp niet geheel van de agenda verdwenen. De verkiezingen leidden namelijk naar een nieuwe *Bundesregierung* bestaande uit CDU/CSU en de liberale FDP. De nieuwe regering sluit een beursgang op termijn niet uit, maar wil wel eerst wachten tot het economisch klimaat is verbeterd. Een interessante ontwikkeling daarbij is dat de nieuwe regering andermaal wil ingrijpen in de structuur van het DB-concern. Eind 2008 was de opzet van het concern gewijzigd in een holding met twee poten (infrastructuur en "MobilityLogistics"). De nieuwe regering wil nu de infra-onderdelen Netze en Station&Service op een nog grotere afstand van de concernleiding zetten, wat bijna neer komt op nationalisatie. Belangrijkste reden voor deze koerswijziging is het gegeven dat DB via de infrastructuur haar concurrenten nog wel eens dwars wil zitten danwel zichzelf nog wel eens

wil bevoordelen. Daarnaast maakt DB met de infrastructuur forse winst (in 2008 maar liefst € 1.063 miljoen!), die grotendeels naar het DB-concern terugvloeit. Tegelijkertijd subsidieert de *Bundesregierung* de instandhouding van de infrastructuur met ruim € 2,5 miljard per jaar en behoren de gebruiksheffingen tot de hoogste in Europa. De kwaliteit van het spoorwegnet houdt hier bepaald geen gelijke tred mee; het aantal door gebreken aan de infrastructuur veroorzaakte snelheidsbeperkingen blijft onverminderd hoog terwijl de omvang van het netwerk nog altijd gestaag krimpt. Het *Eisenbahn Bundesamt* (EBA) heeft al meermalen moeten ingrijpen om al te rigoureuze opbrekingen te verhinderen. De ervaringen van het laatste decennium wijzen duidelijk uit dat een commerciële exploitatie van spoorweginfrastructuur zonder een duidelijk toezicht op het realiseren van maatschappelijke doelstellingen niet functioneert. Verrassend is dat niet, want in Groot-Brittannië heeft men het leergeld al betaald.

Op andere terreinen zet de nieuwe regering juist wel in op meer marktwerking. De markt voor busvervoer over lange afstand wordt vrijgegeven, om op die manier het feitelijke monopolie van DB Fernverkehr te doorbreken. De vraag is of DB hiermee wordt aangezet tot verbeteringen, want tot op heden werden onvoldoende rendabele ritten en verbindingen zonder pardon opgeheven. Positiever is dus dat DB nu ook op het spoor daadwerkelijke concurrentie lijkt te krijgen. Twee partijen, SNCF-dochter Keolis en Locomore, hebben aangekondigd binnenlandse treinen over lange afstand te gaan rijden. De aankondiging van Keolis werd overigens met gemengde gevoelens ontvangen, aangezien de Franse markt ondanks Europese regelgeving tot nu toe potdicht zit voor buitenlandse vervoerders.

In 2008 werd bij DB een tijdperk afgesloten met het ontslag van *Bahnchef* Hartmut Mehdorn. Sinds de aanstelling van Mehdorn in december 1999 maakte DB de omslag van een ambtelijk naar een commercieel bedrijf en werden de aanvankelijke verliezen omgebogen naar stevige winsten, wat een opmerkelijke prestatie genoemd mag worden. Tevens ontwikkelde DB zich tot een wereldwijde aanbieder van logistieke dienstverlening en een Europees aanbieder van reizigersvervoer. Andere ontwikkelingen zijn minder positief, zoals de infrastructuur, de bezuinigingen op het Fernverkehr en de door de scherpe focus op winstdoelstellingen veroorzaakte problemen bij de Berliner S-Bahn. Hoewel de figuur Mehdorn door zijn soms eigenzinnige optreden veel weerstanden opriep wist hij vele stormen te overleven. Het schandaal dat voortvloeide uit de illegale bespionering van eigen medewerkers (het *Datenskandal*) was uiteindelijk de druppel die de emmer deed overlopen. Met ingang van 1 mei 2009 nam Rüdiger Grube de leiding van DB over.

Regionaal spoorvervoer

Het regionale spoorvervoer blijft (samen met het goederenvervoer) het grote succesnummer van de in 1996 gestarte herstructurering van het Duitse spoorvervoer. Steeds meer overheden krijgen door dat de aanbesteding van treindiensten een probaat middel is om meer en beter vervoer te realiseren tegen vaak lagere subsidies. Grote klapper dit jaar was de aanbesteding van een groot aantal treindiensten rondom Berlijn, welke deels door de

Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft (ODEG) en deels door DB gewonnen werd. De betrokken deelstaten Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern en Sachsen-Anhalt besparen samen jaarlijks € 55 miljoen aan exploitatiesubsidies. Met dit geld kunnen onder meer verbeteringen in de treindienst worden gerealiseerd, om op die manier de groei van het aantal reizigers op te vangen en nieuwe groei uit te lokken.

Toch is het niet altijd hosanna. De S-Bahn Berlin kwam eind 2008 in grote problemen toen haarscheurtjes in de assen van treinstellen *Baureihe* 481/482 werden geconstateerd. Het Eisenbahn Bundesamt (EBA) eiste dat de assen –net als bij de ICE-treinstellen– frequenter werden onderzocht. Dit leidde tot kortere treinen en lagere frequenties, waardoor de reizigers moesten inschikken. Op het moment dat de zaak weer onder controle leek sloeg het noodlot opnieuw toe toen op 1 mei bij Kaulsdorf een treinstel serie 481/482 ontspoorde. De oorzaak van de ontsporing was een wielbreuk, met als gevolg dat het EBA opnieuw extra controles verlangde. Op 25 juni ontdekte het EBA dat veel treinstellen –in strijd met de aanwijzingen– toch in de reizigersdienst werden ingezet en legde 190 treinstellen aan de ketting. Met één derde van het wagenpark buiten dienst was het natuurlijk onmogelijk de dienstregeling uit te voeren. Op veel lijnen reden kortere treinen in een lagere frequentie, zowel op de uitlopers van het net als op de Stadtbahn werd de treindienst zelfs geheel stil gelegd. Het werd zelfs nog erger, want op 16 juli verscherpte het EBA de eisen voor periodieke ascontroles zodat 465 van de 630 treinstellen buiten dienst kwamen te staan. Diverse noodmaatregelen waren noodzakelijk om het vervoer enigszins bol te werken; hiertoe werd onder meer met S-Bahn-materieel *Baureihe* 423 uit Stuttgart en München een pendeldienst Gesundbrunnen – Hbf – Südkreuz ingelegd. Geluk bij een ongeluk was dat de grootste problemen zich in de vakantieperiode manifesteerden, waardoor het vervoer minder omvangrijk was. Begin september leken de grootste knelpunten opgelost te zijn, doch men had te vroeg gejuicht. Op 7 september werd bij een treinstel serie 481/482 geconstateerd dat vier van de acht remcilinders defecten vertoonden. Opnieuw eiste het EBA, naar later bleek terecht, extra inspecties waardoor het wagenpark andermaal gedecimeerd werd. Op 8 september waren slechts 155 van de 630 treinstellen voor de dienst beschikbaar, zodat andermaal een “Notfahrplan” moest worden ingevoerd. Inmiddels is het gehele net weer in bedrijf, met dien verstande dat niet overal met de gewenste frequenties en treinlengten gereden kan worden. De problemen zijn terug te voeren op twee oorzaken. Veruit de belangrijkste oorzaak zijn de enorme bezuinigingen die DB bij de S-Bahn doorvoerde. Met name op onderhoudsgebied werd alleen het hoognodige gedaan, zowel bij de voertuigen als bij de infrastructuur. Op korte termijn levert dat grote winsten op: in 2008 droeg de S-Bahn Berlin € 56 miljoen winst af aan het DB-concern; voor 2012 was zelfs € 125 miljoen gepland. De geschiedenis leert dat bezuinigingen op onderhoud op lange termijn meestal tot grotere problemen leiden. Nog ernstiger was dat bij het onderhoud ook gefraudeerd is. Controles aan remcilinders en het bijvullen van remzand werden administratief aangemerkt als uitgevoerde werkzaamheden, terwijl in werkelijkheid niets gedaan was. Daarmee is feitelijk een bom gelegd onder de veiligheidsborging, die grotendeels uitgaat van eigen controle

door vervoerbedrijven. De tweede oorzaak ligt in het contract voor de exploitatie van de S-Bahn, dat de Berlijnse senaat in 2002 sloot met DB. Hoewel de senaat zich destijds uiterst tevreden toonde blijkt inmiddels dat men zich het vel over de oren heeft laten halen. In hoofdlijnen komt het contract erop neer dat Berlin jaarlijks zo'n € 250 miljoen betaalt voor de exploitatie van de S-Bahn zonder dat daar harde kwaliteitseisen tegenover staan. Bij ondermaatse prestaties kunnen nauwelijks boetes worden opgelegd en het contract kan, zelfs bij aantoonbare wanprestaties, niet worden opgezegd. Door deze opzet van het contract kreeg DB alle speelruimte om de S-Bahn als het ware financieel uit te zuigen, hetgeen door het ontbreken van een effectieve controle op de uitvoering van het contract lang onopgemerkt kon blijven. Zoals zo vaak blijken contractonderhandelingen tussen een overheid en een monopolist in het voordeel van de laatste uit te vallen. Inmiddels staan twee varianten ter discussie, namelijk overname van de S-Bahn door de deelstaat Berlin en aanbesteding bij het aflopen van het vervoercontract in 2017. De eerste oplossing lijkt in elk geval uit financieel oogpunt de minst aantrekkelijke, aangezien de overname met DB moet worden uitonderhandeld.

De directeur van het Verkeersverbund Berlin-Brandenburg heeft –op persoonlijke titel– een document geschreven over de S-Bahn-crisis, haar oorzaken en de mogelijkheden om de problemen op te lossen. Geïnteresseerden verwijs ik naar het wereldwijde web, waar het document te vinden is:

http://www.vbbonline.de/download/pdf/Denkschrift_S-bahn_20091202.pdf.

Een vergelijkbare ontwikkeling voltrok zich het afgelopen jaar in het Verkeersverbund Rhein-Ruhr (VRR). Ook hier was sprake van een onderhands aan monopolist DB Regio gegund vervoercontract dat door DB onvoldoende werd nageleefd. De vele vertragingen, vervuilde stations en treinen waren VRR een doorn in het oog. Toen in juni 2008 bleek dat DB ondanks afspraken op slechts 17% van de treinen treinbegeleiders inzette (contractueel was 90% afgesproken!) was de maat vol en zegde men het contract met onmiddellijke ingang op. De treindienst werd gaande gehouden door invoering van een noodwet die DB Regio verplichtte alle tot dan toe gereden treindiensten te blijven uitvoeren. Ook hier bleek DB over betere juristen te beschikken, want in december 2008 stelde de rechtbank van Gelsenkirchen vast dat het contract niet *kon* worden opgezegd. Beide partijen hebben in aansluitende onderhandelingen wat water bij de wijn gedaan. Afgesproken werd dat DB een aantal verbeteringen doorvoert en VRR de eerder ingehouden subsidies alsnog betaalt. Het VRR lijkt nu haar beleid te hebben gewijzigd, want alle treindiensten die op grond van het contract met DB alvast kunnen worden aanbesteed, worden nu zo snel mogelijk in de markt gezet.

De onderhands (zonder aanbesteding) aan DB gegunde vervoercontracten zullen sowieso de komende jaren geleidelijk uitsterven. Tot nu toe is ongeveer twintig procent van het regionale spoorvervoer openbaar aanbesteed; de meeste overheden plannen al het regionale spoorvervoer rond 2020 te hebben aanbesteed. Het zou zelfs sneller kunnen gaan, want de Europese commissie heeft na onderzoek naar het huidige vervoercontract tussen DB Regio en de deelstaten Berlin en Brandenburg geconcludeerd dat sprake is van overcompensatie. Volgens de commissie heeft DB de afgelopen 10 jaar in totaal zo'n €

30 miljoen teveel subsidie ontvangen. Dit bedrag moet nu worden terugbetaald; de Bondsregering –toevallig ook aandeelhouder van DB– moet hiervoor garant staan. Veel overheden, waaronder het VRR, zien nu kans hun contracten met DB opnieuw te onderhandelen.

Ook bij de aanbesteding van de S-Bahn Stuttgart wist DB zich te handhaven door gebruik te maken van haar dominante positie. De regio Stuttgart had in het Bestek geëist dat de nieuwe vervoerder een deel van het wagenpark, te weten de treinstellen *Baureihe* 423, zou overnemen van DB tegen een vooraf vastgestelde prijs. DB weigerde echter informatie te verstrekken over de kosten van onderhoud van het materieel, waardoor concurrenten niet in staat waren hun kostprijs betrouwbaar te calculeren. Eén voor één gaven zij er de brui aan, waardoor DB het contract binnen haalde. Of op die manier een goede prijs/kwaliteit-verhouding wordt gerealiseerd, toch het doel van aanbestedingen, mag worden betwijfeld.

Toch is het in het regionale spoorvervoer niet allemaal kommer en kwel, in tegendeel zelfs. De markt functioneert weliswaar nog niet optimaal, maar er worden wel positieve resultaten geboekt. Het aantal reizigers groeit al jaren gestaag met zo'n 4% per jaar. Dit geldt met name voor de lijnen die zijn aanbesteed; kennelijk waarderen de klanten de kwaliteitverbetering die bij de aanbestedingen wordt gerealiseerd. De vervoergroei is ook groter dan de toename van het aantal treinkilometers, waaruit geconcludeerd kan worden dat het aantal reizigers per trein is toegenomen. Uiteraard is de grootste groei te zien in lijnen in de omgeving van grote steden; in het landelijk gebied is het nu eenmaal moeilijker te concurreren met de auto, zelfs wanneer dienstregeling en materieel worden verbeterd.

Koploper op het gebied van vervoergroei is de Rheinisch-Bergische Eisenbahn (RBE), een dochter van Veolia die de treindienst Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Kaarst (lijn S28) exploiteert. In 1996 telde DB tussen Düsseldorf en Mettmann nog slechts 512 reizigers per werkdag; 's avonds en in het weekend reden er geen treinen. Nadat de overheden de infrastructuur van beide uitlopers overnamen en opknapten, het traject Neuss – Kaarst reactiverden en de treindienst door de RBE werd uitgebreid begon een ware stormloop op de trein. In 2008 telde de RBE 19.900 reizigers per dag, een groei van ruim 3700%! Sceptici zullen aanvoeren dat een groei er natuurlijk procentueel altijd groots uitziet wanneer je met bijna geen reizigers begint, dat het traject aanzienlijk langer is geworden en natuurlijk niet alle 20.000 reizigers nieuwe klanten zijn, maar het staat buiten discussie dat er veel gepresteerd is.

Een tweede positief effect is de reactivering van spoorlijnen. Sinds de start van de *Regionalisierung* in 1996 zijn veel spoorlijnen heropend, vaak nadat de infrastructuur werd overgenomen door regionale overheden. Voorbeelden zijn onder meer de Schönbuchbahn (Böblingen – Dettenhausen), Twistetalbahn (Volkmarzen – Korbach), Stollberg Hbf – Stollberg Altstadt (Euregiobahn Aachen), Radolfzell – Stockach (Seehäsele), Alzey – Kirchheimbolanden (Donnersbergbahn) en Dissen-Bad Rothenfelde – Osnabrück (Haller Willem). Uiteraard staan hier meerderde opheffingen tegenover (het saldo is nog altijd overtuigend negatief), maar het *Nebenbahnsterben* is wel duidelijk afgeremd.

SPOORWEGEN BINNENLAND

ProRail

Winter

Wie dacht dat de spoorsector, en dan ProRail in het bijzonder, lering getrokken had uit de slecht verlopen winterperiodes van de afgelopen vijf jaar, kwam in de tweede helft van december bedrogen uit. Een sneeuw-aanval van koning winter in de nacht van 16- op 17-12 leidde bij de start van de treindienst direct tot een chaos. In de loop van de dag gaf ProRail zelfs een negatief reisadvies af. Treurig dieptepunt was de ineenstorting van de knooppunten Utrecht Centraal en Amersfoort in de loop van de middag. Het treinverkeer naar Utrecht werd dusdanig uitgedund dat duizenden reizigers hier strandden. Tot diep in de nacht werden extra treinen gereden om deze mensen te vervoeren. Al op 20-12 ging het opnieuw verkeerd. Grote sneeuwval vanuit het westen zorgde voor chaos op wegen en spoorwegen. Opnieuw deden NS en ProRail een negatief reisadvies uitgaan. Het internationale treinverkeer kwam eveneens tot stilstand. De ICE's eindigden in Köln. Daar sneeuwde het overigens niet minder hard dan in Arnhem, maar omdat in Nederland nergens meer gereedschap beschikbaar is om sporen en wissels sneeuwvrij te maken, was het wachten op het moment dat alle belangrijke knooppunten geblokkeerd zouden raken. De bijsturingsorganisatie van NS is nog steeds niet ingesteld op het managen van grote verstoringen. Enerzijds is dat begrijpelijk vanwege de enorme omvang van de problemen, anderzijds blijft NS het zich moeilijk maken door de diensten van machinisten en conducteurs vorm te geven volgens de eisen en normen van die machinisten en conducteurs zelf. Daardoor ontstaan dermate ingewikkelde diensten, dat bij een stremming van formaat het personeel al spoedig niet meer bij te sturen is. Zowel op 17-12 als op 20-12 was ontbrekend personeel de tweede grote oorzaak was van de massale treinuitval.

NS Hispeed

Dienstregeling

Op 07-09 ging, na een lange periode van proefnemingen, het commerciële vervoer op de HSL-Zuid van start. Met vier stammen, ieder zeven rijkstuijgen lang, omgebouwde ICRm-rijtuigen wordt een uurdienst Amsterdam – Rotterdam v.v. verzekerd. Één van de vier composities dient als (onderhouds-) reserve voor de inmiddels tot *Fyra* gedoopte dienst. De stammen hebben geen stuurstandrijtuig – zowel de oude Benelux-Bs-en als de modernere BDs-rijtuigen van NS Reizigers kunnen niet overweg met de TRAXX-locomotieven – zodat aan de eindpunten (Rotterdam Centraal en Watergraafsmeer) de locomotief moet worden omgereden. In Rotterdam gebeurt dat met behulp van een wissellocomotief die met de eerste trein 's morgens extra meegevoerd en 's avonds met de laatste retour Watergraafsmeer gaat.

Tijdens de laatste maanden van het proefbedrijf klaagden omwonenden van de HSL-Zuid, met name in Kaag en Lansingerland (de samenvoeging van Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk) voor het eerst over de geluidsproductie van de TRAXX-locs en de ICR-rijtuigen; na de start van de commerciële exploitatie barstte een ware storm van kritiek los. Verkeersminister

Eurlings stelde ijlings een onderzoek in, waaruit bleek dat het materieel inderdaad meer geluid produceert dan waarop gerekend was. Omdat de ICR-rijtuigen als 'oud materieel' gelden, is NS niet wettelijk te verplichten maatregelen te nemen. Op verzoek van het ministerie ging NS Hispeed op zoek naar een oplossing. Mogelijke opties zijn de vervanging van de gietijzeren blokken van de toegevoegde blokken door kunststof exemplaren, maar zinvoller lijkt de volledige uitbouw van de toegevoegde blokkenrem, die ICR prima kan missen. Wat dat betekent voor het aantal geproduceerde decibellen, kan iedere reiziger zelf vaststellen wanneer hij een voorbijrijdend ICM-driewagenstel vergelijkt met een ICM-viertje. Eerstgenoemde bezitten ook een toegevoegde blokkenrem; bij de viertjes heeft die plaatsgemaakt voor een magneetrem. De vierwagenstellen hebben daardoor geen last van polygonisatie: minieme, door blokkenremmen veroorzaakt vlakke plaatsjes op de wielband. Het is nog niet bekend wanneer NS met eventuele modificaties een aanvang maakt.

De klachten van de omwonenden zijn overigens meer dan hypocriet te noemen: het lawaai van de van het nabij Lansingerland gelegen Rotterdam Airport opstijgende vliegtuigen is niet minder dan dat van de treinen; wie bovendien in het nog immer streng gereformeerde Berkel en Rodenrijs op zondagmorgen van zijn rust wil genieten, kan zich beter uit de voeten maken richting Rotterdam: de talloze kerken produceren heel wat meer geluid dan een voorbijrijdende *Fyra*. De verwende bewoners van de Vinex-wijken langs de HSL-Zuid – meestal gebouwd nádat het besluit tot aanleg van de spoorlijn was genomen – en de oerconservatieve kassenbouwers uit Berkel en Bleiswijk wonden zich op de even vermakelijke als zinloze informatieavonden en plein public flink op, en deinsden er niet voor terug van dubieuze internetpagina's en zelfbenoemde deskundigen verkregen informatie tegen het ministerie, ProRail en NS te gebruiken. De ter zake kundige toeschouwer kon er slechts hartelijk om lachen.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 13-12 ging ook de Thalys naar Parijs over de HSL-Zuid rijden. Dat ging bepaald niet van een leien dakje. Bij de grens tussen Nederland en Duitsland ontstonden de eerste weken veelvuldig problemen met de ETCS-beveiliging. Ondanks de universele standaarden van ETCS bleek het simpele feit dat de ETCS en Nederland en België door verschillende leveranciers geleverd is, voor problemen te zorgen. De Thalys rijdt vooralsnog alleen over de zuidelijke sectie van de HSL-Zuid met 300 km/h; op het gedeelte tussen Amsterdam en Rotterdam is hij slechts met 160 km/h onderweg omdat op dat lijngedeelte gemengd gereden wordt met de TRAXX-locomotieven. Die kunnen momenteel alleen in ETCS-level 1 rijden en de Thalys moet dat dan ook. De maximum snelheid onder level 1 bedraagt 160 km/h (ongeacht de theoretische topsnelheid van het materieel).

TRAXX

De verdeling van de TRAXX-locomotieven is momenteel als volgt:

Bijzonderheden TRAXX			
nummer	volledig nummer	fabrieksnummer	inzet
E 186 111	91 84 1 186111-8	34303	Fyra
E 186 112	91 84 1 186112-6	34304	Fyra
E 186 113	91 84 1 186113-4	34302	proef ETCS-Level 2
E 186 114	91 84 1 186114-2	34310	proef ETCS-Level 2

E 186 115	91 84 1 186115-9	34309	Fyra
E 186 116	91 84 1 186116-7	34311	Fyra
E 186 117	91 84 1 186117-5	34321	Fyra
E 186 118	91 84 1 186118-3	34321	Fyra
E 186 119	91 84 1 186119-1	34322	Benelux (reserve)
E 186 120	91 84 1 186120-9	34323	Benelux (reserve)
E 186 121	91 84 1 186121-7	34339	Fyra
E 186 122	91 84 1 186122-5	34342	Fyra

Met de huidige softwareversies is het niet mogelijk een TRAXX zowel in België als op de HSL-Zuid te gebruiken. Uiteindelijk zal echter één softwareversie geïnstalleerd zijn op alle locomotieven, waarmee zij universeel inzetbaar zijn. De locomotieven E 186 113 en 114 hebben deze software momenteel op proef.

NS Reizigers

SLT

■ Het SLT-materieel maakte niet de vliegende start waarop gehoopt was. Softwareproblemen maakten in april 2009 snel een einde aan het reizigersproefbedrijf in de treinserie 9800 Den Haag – Utrecht. Het gekoppeld rijden leverde veelvuldig problemen op, maar ook losrijdende SLT's strandden regelmatig. Al spoedig werd ontdekt dat de wijze waarop treinstellen met elkaar gekoppeld waren, verband hield met de optredende storingen. Stond een treinstel 'verkeerd' ten opzichte van de ander, leidde dat dikwijls tot storingen. De problemen doen bij de argeloze reiziger, die in de persberichten die NS, Bombardier en Siemens uitgaven bij de bestelling van het materieel, kon lezen dat een 'beproefd ontwerp' was aangekocht, de vraag opkomen op welk niveau de fabrikanten van nieuw spoorwagematerieel inmiddels zijn bevestigd als het gaat om de (door-) ontwikkeling van besturingssoftware. NS heeft een sterke positie ten opzichte van de leveranciers: de boetes die het consortium moet betalen dat SLT levert, zijn fors. Daarnaast heeft NS de mogelijkheid langer door te rijden met Plan T en V zonder dat direct kostbare revisies hieraan noodzakelijk zijn.

VIRM

VIRM-schadebakken per 20-12-2009					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8595	8648	Geldrop	23-11-2009	dakschade
mBvk1/2	290 8596	8648	Geldrop	23-11-2009	dakschade
mBvk1/2	290 8710	8715	Boxtel	14-08-2009	botsschade
mBvk1/2	290 8717	9524	Echt	14-11-2009	botsschade
mBvk1/2	290 8821	9578	Harmelen	23-06-2009	botsschade
ABv3/4	380 8048	8648	Geldrop	23-11-2009	dakschade
ABv3/4	380 8115	8715	Boxtel	14-08-2009	botsschade
ABv5	380 8215	8648	Geldrop	23-11-2009	dakschade
ABv5	380 8254	8715	Boxtel	14-08-2009	botsschade
mBv7	260 8807	8648	Geldrop	23-11-2009	dakschade
mBv7	260 8855	8715	Boxtel	14-08-2009	botsschade
ABv6	380 8325	8648	Geldrop	23-11-2009	dakschade
ABv6	380 8394	8715	Boxtel	14-08-2009	botsschade
Wagenwerkplaats Amersfoort					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8718				nieuwbouw; voor 9528
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade; voor 9528
ABv3/4	380 8128	8728	Roosendaal	30-09-2004	hersteld; botsschade; voor 9528
mBvk1/2	-				nieuwbouw; ongenummerd
mBvk1/2	-				nieuwbouw; ongenummerd
mBvk1/2	-				nieuwbouw; ongenummerd

■ In de zomer van 2009 ontving NSR de laatste VIRM-bak, de reserve-mBvk 290 8861. Dit rijtuig werd direct gebruikt om de beschadigde mBvk 290 8821 uit de 9578 te vervangen, die bij Harmelen beschadigd geraakt was door steenslag, die opgespat was door een ontsporende container-trein. In tegenstelling tot de in 2005 nieuw gele-

verde mBvk's was de 290 8861 helemaal afgebouwd. Nadat de 290 8821 hersteld is, kan hij gebruikt worden ter (tijdelijke) vervanging van een ander schaderijtuig. Technisch is het geen probleem de qua interieur geheel anders vormgegeven rijtuigen van de bestelling VIRM-4 te koppelen met rijtuigen van andere bestellingen.

■ Grote vraag in dit verband blijft wat NS van plan is met de vier in Amersfoort gestalde mBvk-casco's. Één daarvan heeft in 2007 geruime tijd in het revisiebedrijf Haarlem verbleven voor het overzetten van apparatuur uit de beschadigde en inmiddels gesloopte 290 8728, maar tot completering van het rijtuig is het, naar verluidt vanwege de onwilligheid van bepaalde leveranciers om kennis omtrent de inbouw van bepaalde componenten – niet gekomen. Samen met een twee mBvk en de eveneens in Amersfoort gestalde 390 8301 en 380 8128 zou een nieuw vierwagenstel 9528 te maken zijn.

DDM/DD-AR

DDM-schadebakken per 20-12-2009					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
Bvk	270 7040	7840	Leidschendam	15-01-2009	botsschade
Bvk	270 7041	7841	Zwolle	03-06-2009	botsschade
Bvk	270 7072	7872	Putten	01-12-2006	brandschade
Bvk	270 7079	7879	Halfweg	28-06-2009	botsschade
ABv	380 7555	7841	Zwolle	03-06-2009	botsschade
(A)Bv	26-37 472	-	Enkhuizen	01-2006	brandschade
Bv	280 7208	7810	Zwolle	15-03-2006	brandschade; na herstel modernisering
mABk	390 7737	7863	Woerden	19-10-2006	dakschade
mABk	390 7739	7810	Zwolle	15-03-2006	brandschade; na herstel modernisering

Mat '64

■ Zo lang het SLT-materieel niet op grote schaal in dienst komt, blijft mat '64 in dienst. Door de instroom van VIRM-4 kon echter wel een aantal Plan T's en Plan V's gemist worden. Uiteindelijk waren in de omloop van 13-12-2009 nog slechts zes diensten voor Plan T in de omloop over. De viertjes zijn vanaf die datum geconcentreerd in het zuiden van het land. Door de sluiting van werkplaats Amsterdam Zaanstraat is het onderhoud aan de resterende treinstellen mat '64 geconcentreerd in werkplaats Maastricht. Ook de 'turbo-Plan V's' van de serie 951 – 965 zijn inmiddels in Maastricht in onderhoud. Zij maken heel wat kilometers om hun onderhoud te krijgen.

■ Ziehier overigens een fraai staaltje suboptimalisatie die hoogtij viert sedert de opsplitsing van het spoorbedrijf: onder meer om haar financiële doelstellingen te halen, heeft NS-onderhoudsdochter NedTrain de afgelopen jaren de werkplaatsen in Zwolle, Tilburg en Amsterdam gesloten. Na de sluiting van Zwolle maakten de Zwolle – Emmen-Plan V's fors meer lege kilometers om in het onderhoudsbedrijf Amsterdam te komen. Nu ook dat gesloten is, draait NS Reizigers andermaal voor de kosten van de overbrengingsritten op. Hetzelfde geldt voor DDM-1: dit materieel was sinds zijn indienststelling in Amsterdam Zaanstraat in onderhoud. Hoewel verplaatsing van het onderhoud eraan naar het nieuwe onderhoudsbedrijf in de Watergraafsmeer voor de hand lag, heeft NedTrain bepaald – en NS Reizigers om onbegrijpelijke redenen geaccepteerd – dat DDM-1 overgeplaatst werd naar Leidschendam, terwijl het materieel daar in de normale dienst nauwelijks komt en een groot deel van het personeel van de Zaanstraat, vertrouwd met DDM, na de sluiting aan de slag gegaan is in de Watergraafsmeer.

DM '90

Op materieelgebied is DM '90 duidelijk een slachtoffer van de regionalisering van het spoorvervoer. Door NS aangeschaft als vervanger van Plan U en Plan X, heeft het deze rol slechts korte tijd kunnen vervullen. Al enkele jaren na indienststelling werd de exploitatie van de eerste spoorlijnen in de Achterhoek overgedragen aan Syntus – dat al spoedig het eigen LINT-materieel, beduidend luidruchtiger en 'autobusachtiger' dan DM '90, in dienst stelde. In het noorden en zuiden van het land ging het niet anders. De nieuwe vervoerders Veolia, NoordNed (later Arriva) en Syntus deden nog regelmatig een beroep op de *Buffels* van NS wanneer het eigen materieel nog of tijdelijk niet in de gewenste hoeveelheid voorhanden was en tot op de dag van vandaag heeft Syntus een aantal DM '90's in huur. Bont maakte Veolia het, dat in 2006 de aanbesteding voor de Maaslijn Nijmegen – Roermond won, bij lange na niet op tijd over het bestelde GTW-materieel kon beschikken en vervolgens dacht van NS een aantal overtuigige *Buffels* te kunnen huren. Die wens te alleen een huurcontract voor tien jaar te sluiten, zich beroepend op het feit dat de business case voor de exploitatie niet achteraf gewijzigd kon worden (NS had de *Buffels* in het aanbestedingstraject aan iedereen uitsluitend voor tien jaar of langer aangeboden), hetgeen Veolia onacceptabel vond. Veolia moest zich uiteindelijk tevreden stellen met Wadlopers, maar kon in 2008 alsnog twee *Buffels* huren ter overbrugging van de periode dat op de levering van middenbakken voor een aantal GTW-treinstellen gewacht moest worden. Bij het begin van 2010 zijn de DM '90-treinstellen als volgt verdeeld:

Inzet DM '90	
lijnen	treinstellen
Zutphen – Apeldoorn	3401, 3402, 3404, 3412, 3414
Zwolle – Kampen	3403, 3410
Zwolle – Nijverdal – Eschede	3406 – 3408, 3411, 3413, 3415 - 3426
Syntus	3427 – 3436, 3443 - 3447
terzijde	3437 – 3442, 3448 – 3453, 3409 (botsschade)

Van de rijdende treinstellen staan er niet minder dan negen op reserve ten behoeve van onderhoud en bijsturing, een percentage waarvan bij de overige materieeltypen slechts gedroomd kan worden. Verhuur of verkoop van de overtuigige treinstellen aan een andere vervoerder zijn nauwelijks mogelijk, omdat de onvolprezen aanbestedende partijen vrijwel altijd materieel voorschrijven dat een gelijkvloerse instap heeft. Wie de LINT-treinstellen kent, vraag zich af welk verschil nu bestaat tussen de belabberde instapsituatie van deze treinstellen en die éne trede naar boven van DM '90.

ICK, ICL & DF

Het ICK- en ICL-materieel is inmiddels geheel uit de normale dienst verdwenen. Nadat ICK in het voorjaar van 2009 uit de reizigersdienst werd teruggetrokken, volgde ICL in het najaar. De overgebleven ICK's zijn alle in Nijmegen verzameld. Drie rijkstroken werden verkocht aan de Friese Stoomtreinmaatschappij, vier andere gesloopt.

Mutaties ICK		
rijtuig	mutatie	reden
12-37 025	sloop te Watergraafsmeer, 02-2009	brandschade Nuth, 16-11-2008
22-37 927	sloop te Watergraafsmeer, 05-2008	brandschade Rotterdam C, 25-04-2007
22-37 974	sloop te Watergraafsmeer, 02-2009	brandschade Nuth, 16-11-2008
22-37 976	sloop te Watergraafsmeer, 02-2009	brandschade Nuth, 16-11-2008
22-37 903	verkocht	aan FSIM, 12-2009
22-37 975	verkocht	aan FSIM, 12-2009
22-37 982	verkocht	aan FSIM, 12-2009
82-37 060	verkocht	aan FSIM, 12-2009

Voorzover de ICL-rijtuigen nog niet zijn teruggekeerd naar Duitsland, wachten zij hun repatriëring af op het Amsterdamse opstelrein Dijkgracht. De ICL-rijtuigen hebben slechts drie jaar dienstgedaan; de kosten voor het omschilderen van de rijkstroken heeft vermoedelijk in geen verhouding gestaan tot de opbrengsten die het genereerd heeft, zeker niet wanneer de kostbare exploitatie met twee locomotieven aan weerszijden van elke stam, meegerekend worden. Op de Dijkgracht staat een aantal rijkstroken dat na de omschildering in NS-kleuren nooit dienstgedaan heeft. NS huurde van de DB 106 dienstvaardige rijkstroken; in totaal waren 115 rijkstroken in omloop om het onderhoud en de overbrengingen van en naar Duitsland mogelijk te maken. Inmiddels verblijven nog 83 rijkstroken in Nederland; de overige zijn definitief teruggekeerd naar Duitsland. De eerste exemplaren daarvan zijn andermaal omgeschilderd en verhuurd aan de Oostenrijkse ÖBB.

Teruggeleverde ICL-rijtuigen	
10-91 200	
10-91 701	
84-90 008	
84-90 700	
84-90 703	
84-90 704	
84-90 705	
22-91 203	
22-91 213	
22-91 218	
22-91 232	
22-91 248	
22-91 256	als 56 80 22-91 256 naar ÖBB
22-91 260	als 56 80 22-91 260 naar ÖBB
22-91 265	
22-91 276	
22-91 280	
22-91 294	
22-91 297	
22-91 307	
22-91 308	
22-91 310	
22-91 313	
22-91 314	
22-91 317	
22-91 323	
22-91 324	
22-91 325	
22-91 326	
22-91 335	
22-91 337	
22-91 338	
22-91 339	
22-91 342	als 56 80 22-91 342 naar ÖBB
22-91 344	
22-91 345	
22-91 347	
22-91 700	
22-91 702	
22-91 704	
22-91 708	
22-91 713	
22-91 715	

1700/1800

De teruglopende behoefte aan rijkstroken had ook zijn weerslag op het park elektrische locomotieven. Een groot deel van de serie 1800 heeft NS inmiddels terzijde gesteld, terwijl enkele schadegevallen niet meer hersteld worden. De 1826 en 1852 verblijven met respectievelijk bots- en elektrische schade in het revisiebedrijf Tilburg en zullen daar niet meer zelfstandig rijdend vandaan komen. Omdat verdere terzijdestelling van 1800-en niet zonder meer mogelijk is doordat enkele locomotieven eigendom zijn van leasemaatschappij NS Financial Services, zijn de locomotieven 1748 en 1771 ter compensatie tijdelijk aan de kant gezet.

Mutaties 1600/1800/1700		
loc	mutatie	reden
1605	sloop bij Hoebe te Hasselt, 23-11-2009	terzijde
1622	sloop bij Hoebe te Hasselt, 23-11-2009	terzijde
1625	sloop bij Hoebe te Hasselt, 20-11-2009	terzijde
1826	terzijde bij RB Tilburg	botsschade Delft, 16-05-2008
1838	sloop bij EMR te Rotterdam, 2007	botsschade Amsterdam, 30-05-2004
1841	sloop bij EMR te Rotterdam, 09-2009	geplukt voor onderdelen
1852	terzijde bij RB Tilburg	storing

Cargo-corner

2010, het jaar van de crisis

Om editie 601 van HOV-RN ook nog wat cargonieuws mee te geven hier het jaar in een notendop!

Begin dit jaar werd duidelijk dat het geen zonnig jaar zou worden voor de cargo-boeren. Zelfs de file's op de weg werden steeds korter omdat ook vrachtwagens stil stonden. Menig transporteur kreeg het moeilijk en ging tegen de vlakke helaas. Gelukkig bracht de herfst een late matige zomer en trekt het vervoer weer aan. Maar wel laat de crisis een spoor van vernieling achter.

Bij **ACTS** namen we helaas afscheid van de oude 1200'en. De 1251 hield het nog het langst uit maar toen deze dit najaar voor onderhoud van Kijfhoek naar de SSN op Rotterdam Noord Goederen ging, bleken daar een aantal steunlagers naar de steunlagerhemel te zijn gegaan en was het einde oefening voor de bij hobbyisten en menig machinist mooie locserie! Gelukkig gaan de vijf loccen voorlopig nog niet naar de sloop. De 1251, 1252 (voor plukloc) en 1254 keren terug naar de heren Schneider en Pit die ze tien jaar geleden ook van de sloop hadden gered. De 1253 is al langer bij de stichting KLOK en deze stichting krijgt t.z.t. ook de 1255, die al eerder bij de club hoorde. Deze loc mocht de toen vier 1250'ers helpen en kreeg voor de revisie in Tsjechië het zwarte VOS jasje aangemeten. Na de revisie werd ze net zo blauw als haar zusjes.

Maar dit was niet het enige loctype waar ACTS afscheid van nam. De V60's kwamen ook nog nauwelijks in actie en van de Belgische 6700'en bleef alleen de 6702 het doen. Binnenkort gaan de V60's en de 6703 & 6705 hun laatste reis naar de sloper maken...

Qua vervoer had ACTS niet te klagen. Dan is het toch jammer om straks het nieuwe jaar te moeten starten zonder Acht- en Tilburg-shuttle die naar DB Schenker over gaan. Naast het vele huisvuil en containervervoer doet ACTS zaken met Locon om wekelijks twee treinen van de Sloe naar Duitsland te rijden. Hiervoor rijdt vaak de Traxx 186144. Sinds eind november kan de loc ook daadwerkelijk van de Sloe vertrekken doordat er eindelijk spaning op de plaatselijke waslijn staat. Ook rijdt ACTS geregeld ballast vanuit Duitsland naar Nederland. De Railprowagens werden veel getrokken door de 189996. Natuurlijk doen ook de ex RN1600'en hun ding bij ACTS. Een vermelding waardig is het optreden van een personeelslid in Leeuwarden die de locs stukje bij beetje weer een fris geel uiterlijk geeft. Alle opgelopen grafity en vuil bij hun eerdere loopbaan wordt verwijderd, hulde!!!

Helaas moesten we bij ACTS ook afscheid nemen van de favoriete herrieschopper de Class 58. In stapjes was de leasetermijn afgelopen en eigenlijk zou de 5814 nog een jaartje langer mogen doorbrommen. Maar helaas, de loccen werden in een geel jasje geleverd en zonder hun ATB installatie verdwenen ze het land uit naar Frankrijk.

Daar zijn ze de oude 2400'en achterna gegaan en helpen ze mee met de aanleg van weer een nieuwe hogesnelheidslijn.

Bij **ERS** namen we in 2009 afscheid van vele Class 66's. Gelijk stroomde wel een leger (tijdelijke) 189'ers binnen. Omdat sinds het najaar ook ETCS op de havenlijn werkt konden de oude Class 66's niet zomaar door blijven rijden. Een aantal werd omgebouwd met het Bombardier systeem en een groot deel van de locs ging terug naar de leasemaatschappij. Een aantal locs vond nieuwe huisvesting bij SNCF Fret Benelux waar ze in hun ERS jasje bleven rondrijden. Van de locs is in hun ERS loopbaan veel gevraagd en dat is te merken aan de defectenstand van deze machine's. Iets waar hun nieuwe baas natuurlijk niet blij van wordt. Bij ERS kwam ook nog een derde G1206. Zwart lijkt de nieuwe huisstijl en deze MRCE loc heeft dus deze fraaie uitmonstering met het ERS logo op de cabine's. In stappen zijn de drie G1206'en ook van ETCS voorzien.

ITL werd in 2009 overgenomen door de SNCF Fret en ging verder door het leven als SNCF Fret Benelux. Later in het jaar werd ook duidelijk dat het Franse Veolia hun cargo tak in de etalage had staan. SNCF nam ook dit bedrijf over. De liberalisering van het spoor in Frankrijk verloopt heel soepel want het oude staatsbedrijf koopt gewoon elke particuliere spoorvervoerder weer op... Nu ITL en Veolia weer één firma gaan worden is eigenlijk het oude Shortline's weer bijna bij elkaar... ITL deed in 2009 z'n ding. Met een leger aan V100's en Traxx locomotieven reden ze aardig wat treintjes maar men had natuurlijk ook veel last van de crisis. Bij loccentekort kon al snel gebruik worden gemaakt van locs van SFB. In het najaar kwam de samenwerking tussen ITL en Veolia ook zichtbaar tot stand door de verhuur van een V100 aan het graanwerk in de Europoort.

Rail4Chem Benelux hield in augustus op met bestaan en ging dus op in Veolia Cargo Nederland. Gek moet het voor het personeel dan zijn dat je een maand later weer verkocht wordt. Voor 1/1/2010 moeten alle Veolia uitingen van kleding, auto's en locs af zijn. Net na dit schrijven zal bekend worden wat de nieuwe naam gaat worden van de combi SNCF Fret BNL/ITL BNL/Veolia Cargo NL! Locs kwamen en gingen bij Veolia. Hun eigen 189'ers reden vaak voor de Ludwigshafen shuttle en de Mark-E kolentrein. De G2000'en gingen voor het eerst toegelaten multiple rijden met kolentreinen. Helaas moest in december 2009 afscheid genomen worden van de Brescia shuttle in de huidige opzet. De leuke bediening in Ede hield op te bestaan doordat de vergunning werd ingetrokken. Nu gaan de vrachtwagens met VOS trailers en wissellaadbakken helemaal naar Rotterdam om daar op de trein gezet te worden... Eventuele plannen om uit te wijken naar Arnhem Goederen liepen op niks uit omdat daar geen gevaarlijke stoffen zouden mogen komen en die zitten weer op het Rotterdamse deel van de trein!

Bij **DB Schenker**, het oude NS-Cargo, is er eigenlijk geen peil meer op te trekken. Eerst willen ze van allerlei vervoer af en nu wil men het weer terug. Zwaar onder de kostprijs kaapt de Duitse vervoerder vervoer weg. Dit proces was al gaande in Duitsland maar nu moet ACTS hun Tilburg en Acht shuttle inleveren aan deze gigant.

Op materieelgebied zagen we vier Railpro locs ontstikt worden en vers in de bijgewerkte verf weer aan de kant gezet worden. Vele locs zullen nog volgen van de serie 6400. Vanaf de nieuwe jaardienst rijden alle kolen-treinen met een duo 189 van en naar Duitsland. Dit kost natuurlijk een aardige kudde locs hun kop. Met het aantrekkende werk heb je toch nog niet zoveel locs nodig. Natuurlijk werden hiervoor veel meer 189'ers geschikt gemaakt om in Nederland te mogen rijden. Naast het witte slabbetje op de neus kregen de locs ATB en ETCS ingebouwd. Van de BR 232 namen we afscheid. Afgelopen jaar kwamen de locs nog tot Arnhem Goederen maar dat is nu ook gestopt. De inzet van de BR 363 rangeerloos bleef beperkt tot Delfzijl en Venlo. Andere locs leken wel vastgeroest te staan op hun spoorlijnen...

HGK nam vier smalbek G2000-en in dienst waarin ook ETCS zit gebouwd. Iets waar hun Class 66's nog geen weet van hebben. Naast het containerwerk stortte HGK zich ook op het kolenvervoer voor energiereus RWE. Voor deze onderneming rijdt Veolia ook alleen naar andere centrale's in Duitsland. RTB kampt ook met het ETCS probleem omdat hun G2000'en ook geen ETCS hebben. Zij huren dan weer een G2000 van HGK voor hun Linz-shuttle. De G2000'en en G1206 locs doen ander werk en ondermeer in samenwerking met Transport in België.

RRF had het vooral druk met het infrawerk. In 2009 kwamen de laatste V100'en en Reeks 73 locs in dienst en van beide locs heeft RRF er nu acht. De laatste drie V100'en bezitten ook nog een roetfilter wat het werken in tunnels wel vergemakkelijkt voor het werkend personeel buiten de loc. Deze filters waren dan ook verplicht tijdens de lange buitendienststelling van de Velsertunnel die helemaal vernieuwd werd! De stoere Belgische rangeermachine's krijgen ATB zodat ze ook op de hoofdlijn hun ding kunnen doen. In de Rotterdamse haven is hun inzet beperkt tot emplacements door het ontbreken van ETCS. De 73-ers waren in 2009 ondermeer in actie te zien te Botlek, Bergen op Zoom, 's Hertogenbosch en Oss waar er zelfs twee aan het werk zijn. In Oss is na jaren van stilte de stamlijn aan een tweede jeugd begonnen. Na de graantreinen van Veolia komt ook DB Schenker met bietenpulp-treinen naar de dit najaar geopende terminal aan het einde van de stamlijn. Al dit vervoer is niet ongemerkt gebleven wat heeft geresulteerd in het nachtelijk verbod om te rangeren van en naar het station door de plaatselijke B&W. Nu mogen de treinen op drie overwegen langdurig overdag het wegverkeer dwars zitten...

Doordat RRF veel infrawerk voor de BAM doet staan door de weeks nog weleens vele locs aan de kant. Zeker doen dat de 600-tjes. Nog in dienst tot zeker 2013 is de emplooi voor deze locs niet groot meer. Zeker nu ook het rangeerwerk in Ede gestopt is doen deze locs weinig meer. Momenteel is er nog wel werk op de werkplaats Feijenoord van Nedtrain maar komend voorjaar gaat deze ook verhuizen naar de Waalhaven waar een nieuwe werkplaats wordt gebouwd. Zal de 600 dit ook meemaken?

RRF werkt verder samen met Kombiverkehr en TX-Logistics. Zij komen met 189'ers het land in. KV nog met twee Duisburgshuttle's op werkdagen en TX met de 'peukentrein' naar Bergen op Zoom en sinds kort een vistrain vanuit Noorwegen naar Rotterdam. RRF doet de

bijsturing in Nederland voor beide firma's en levert ook het loc en rangeerpersoneel.

Bij de infraboeren miste **Spitzke** veel kansen en was vooral in het noorden des lands actief. Geholpen door Volker Rail die ook met hun mobiele werkplaats veel uitpakt. Voor het eerst plande Volker Rail werkzaamheden in indienst zijnd spoor met de Mobiele werkplaats. Men krijgt dan een rijweg van bijvoorbeeld twintig minuten en in die tijd kan het personeel aan de slag in een stukje infra. Verder deed VR grote spoorvernieuwing tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe. Bij Strukton kreeg de laatst geleverde G1206 radiobediening en ETCS zodat ook op de Betuweroute gereden kan worden. Namens Railpro rijden Strukton en Volker Rail alle werktreinen voor de spoor-aannemers. Iets waar de BAM geen genoegen mee nam en die heeft als huisvervoerder RRF! Wanneer Strukton en Volker geen capaciteit hebben wordt ACTS ingeschakeld en daarna DB Schenker.

Na het verschijnen van editie 601 staan de vervoerders weer een zwaar jaar te wachten. Doemdenkers denken dat alleen beide grote firma's, DB Schenker en SNCF zullen overblijven in de goederen spoorwereld. Toch proberen nieuwe vervoerders nog een stukje van de taart te pakken te krijgen. Hopelijk blijft de cargowereld eentje waarin variatie met een hoofdletter V wordt geschreven en maken de reuzen de markt niet stuk want onder de prijs blijven werken houdt niemand vol...

OVERIGE BERICHTEN

Thalys sneller in Parijs, maar wel duurder.

De prijzen van normale kaartjes gingen met 10 tot 25 procent omhoog, actietarieven zelfs nog meer.

De prijzen voor kaartjes gingen het meest omhoog op het traject tussen Amsterdam en Brussel. Zo werd een ticket van Amsterdam naar Brussel 20 tot 25 procent duurder. Een plaatsbewijs van Amsterdam naar Parijs ging qua kosten met ruim 10 procent omhoog. De Thalys kent verschillende tariefstructuren, afhankelijk van het moment van boeken.

Volgens Hispeed was de verhoging nodig omdat de kosten ook omhoog gingen, zoals die van het beveiligingssysteem, de energie en omdat het gebruik van de HSL duurder is dan van het conventionele spoor. Over de HSL kan de Thalys met 300 kilometer per uur rijden.

Doordat de Thalys per 13 december over de HSL is gaan rijden, boeken reizigers wel enorme tijdswinst. Zo duurt een reis van Amsterdam naar Parijs nog maar 3 uur en 13 minuten. Dat is een tijdswinst van bijna een uur, want voorheen duurde de reis 4 uur en 9 minuten. Van Rotterdam naar Parijs is de reistijd voortaan 2 uur en 36 minuten in plaats van 3 uur en een kwartier. Van Amsterdam naar Brussel kan vanaf 13 december in 1 uur en 53 minuten, dat is 49 minuten korter.

De meeste tijdswinst wordt gehaald in Nederland en op het stuk van de Belgisch-Nederlandse grens tot Antwerpen. Tussen Antwerpen en Brussel kan de trein 160 kilometer per uur rijden, dat is wel een verbetering maar lang geen 300 kilometer per uur. (zie ook blz. 25)

Nieuw station Amsterdam Science Park

Burgemeester Job Cohen opende op 13 december het nieuwe station Amsterdam Science Park. Dit deed hij samen met Patrick Buck, directeur Infraprojecten van ProRail, Merel van Vroonhoven, directeur NS en Hans Gerson, portefeuillehouder Verkeer van de Stadsregio Amsterdam.

Het station bevindt zich tussen Amsterdam Muiderpoort en Diemen. Vanaf die dag rijden tweemaal per uur sprinters richting Amsterdam Centraal en Almere Oostvaarders. Station Amsterdam Science Park is het vijfde station dat wordt geopend binnen de samenwerkingsovereenkomst Noordvleugel-Spoorsector van 13 juli 2006.

Het station is onderdeel van het BOR RegioNet-programma (Bereikbaarheids Offensief Randstad) waar ProRail, NS en de lokale en regionale overheden samenwerken met als doel de bereikbaarheid per spoor van de Noordelijke Randstad te verbeteren en de vervoersgroei van de komende jaren te kunnen opvangen. Mede door dit programma is de groei van het aantal treinreizigers in deze regio gestegen.

Project Middenmeer Noord en Science Park Amsterdam Station Amsterdam Science Park is onderdeel van het grootstedelijke project Middenmeer noord van de gemeente Amsterdam en houdt nauw verband met het project Science Park Amsterdam. Deze beide projecten vallen onder aansturing van Projectbureau Zuidoostlob.

Station Amsterdam Science Park heeft als voornaamste doel te zorgen voor een betere bereikbaarheid van het Science Park in de Watergraafsmeer. Hier realiseert de gemeente samen met de Universiteit van Amsterdam (UvA) en de NWO een ontmoetingsplek voor onderwijs en wetenschap van internationale allure. Het gebied beslaat in totaal 500.000m² kantoorruimte, laboratoria en onderwijsgebouwen, hotel, congresfaciliteiten, sport- en cultuurvoorzieningen, horeca, en honderden woningen. Science Park is nu al het grootste internetknooppunt ter wereld. De opzet van het park is afgestemd op het doel om een kruisbestuiving van talenten en ideeën optimaal een kans te geven. Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Naast de bouw van het station zijn er nog enkele honderden nieuwe woningen gepland in het gebied.

(persbericht)

Het nieuwe NS-station Sciencepark in Amsterdam Watergraafsmeer is er niet zonder slag of stoot gekomen. De gemeente Amsterdam wilde het station graag aangelegd zien. NS zag geen brood in het station omdat men te weinig passagiers verwachtte. Gevolg was dat de gemeente Amsterdam besloot om een aantal sportvelden op te ruimen om hier woningbouw te plegen om zo reizigers te trekken. Dit laatste zorgde uiteraard weer voor protesten uit de buurt. Op zondag 13 december werd dan toch uiteindelijk een station geopend dat in enkele maanden uit de grond is gestampt en mede door de Universiteit is gefinancierd waardoor er zelfs een overdekte wachtruimte kon komen. Met een spectaculaire show werd het nieuwe station geopend door burgemeester Cohen onder toezicht van een groep genodigden en buurtbewoners.

Over BOR RegioNet

Op 13 juli 2006 ondertekenden NS, Prorail, de Stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en de provin-

cies Noord-Holland en Flevoland een samenwerkingsovereenkomst over de totstandkoming van het programma BOR RegioNet. De betrokken partijen hadden overeenstemming bereikt over verbeteringen in de dienstregeling na 2007 en over investeringen in het spoor ter hoogte van € 171 miljoen voor zowel personen- als goederenvervoer in de noordelijke Randstad. De komende jaren worden nog twee stations binnen dit programma geopend: medio december 2011 station Halfweg-Zwanenburg en medio december 2012 station Almere Poort.

MUSEUMNIEUWS

Spoorwegmuseum

Al het rijvaardig materieel van Het Spoorwegmuseum moet van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor 1 april voorzien zijn van ATBe. Dit is een veiligheidssysteem dat er voor zorgt de trein automatisch stopt bij het passeren van een rood sein. Aan de Blauwe Engel en de Blokkendoos wordt op het moment hard gewerkt. Men hoopt dat de Mat '46 in december voorzien zal zijn van ATB-e.

Friese Stoomtrein Maatschappij

Het rijdend materieel van de Friese Stoomtrein Maatschappij (FStM) is helemaal compleet. Het Spoorwegmuseum in Utrecht heeft de FStM twee Plan W-rijtuigen geschonken. De FStM tekende bij de Nederlandse Spoorwegen bovendien de contracten voor overname van vier oude intercity-rijtuigen.

Verder heeft de FStM een diesellocomotief verworven. Die gaat fungeren als rangeerder naast de Zwitserse stoomlocomotief waarover vorig jaar al overeenstemming is bereikt. Het doel is om komend voorjaar de stoomtrein Sneek-Stavoren van start te laten gaan. Met de verwerving van al het materieel is de FStM hard op weg dit doel te bereiken.

De twee Plan W-rijtuigen behoren tot het nationale spoorerfgoed. Ze zijn in de tweede helft van de jaren zestig bij Werkspoor in Utrecht gebouwd. Van de vijftig Plan W-rijtuigen zijn dit de laatste twee, samen met een in originele staat hersteld exemplaar dat in het Spoorwegmuseum tentoongesteld staat. Net als dit museumexemplaar krijgen de twee FStM-wagens hun oude blauwe kleur weer terug. Het tweetal staat op het rangeerterrein van Arnhem. Na een laatste revisie komen de rijtuigen naar Friesland.

De overige rijtuigen, zogenaamde ICK's, wachten in Nijmegen op hun nieuwe bestemming. Het is van oorsprong Duits materieel uit 1963 dat rond 2000 tijdelijk door de NS is ingezet wegens schaarste aan eigen intercity-rijtuigen. De FStM wil de wagons helemaal opnieuw inrichten zodat ze dienst kunnen doen als dinertrein. Een van de rijtuigen wordt een barwagen en rijdt mee in de pendeldienst Sneek-Stavoren. En speciaal voor rolstoelers is een rijtuig aangeschaft met extra brede deur, loopplank en een invalidentoilet.

De diesellocc staat onder spoorliefhebbers bekend als het type Köf en staat nog in Mannheim. Het vervoer naar Sneek zal over de weg moeten. De FStM is hiervoor op zoek naar een transporteur.

Ondertussen bouwt de stoomtreinmaatschappij ook aan de eigen organisatie. Meer dan 250 vrijwilligers hebben

zich aangemeld. Die staan in de startblokken om in het voorjaar aan de slag te gaan als onder meer conducteur, gastheer- of vrouw, technicus of administrateur. In werkgroepen bereiden zij zich voor op hun taak. Onder de vrijwilligers zijn ook achttien machinisten, veelal mensen met een achtergrond in het spoorbedrijf. Zij gaan zodra de stoomlocomotief arriveert uit Zwitserland hiermee trainingsritten maken. Eerst zal de loc moeten worden uitgerust met ATB-e en toegelaten moeten worden door IVW.

Info over stoomloc 52 8055 vindt u op:

<http://www.5at.co.uk/52-8055.html>

Overigens is loc 52 8055 recent in Zwitserland nog in het nieuws geweest: kijk op:

www.modern-steam-hauenstein.ch en www.dlm-ag.ch.

Op de laatste site valt ondermeer te lezen dat voor het huren van loc 52 8055 per dag een starttarief van omgerekend 3300 euro moet worden neergeteld.

(Bron: o.a. website FStM)

RTM Ouddorp

Compleet tramstel in dienst gesteld.

Tijdens de RTM-donateursdag, zaterdag 26 september jl., werd een compleet gerestaureerd tramstel in dienst gesteld. Na maanden van proefrijden was de motorwagen M67 goedgekeurd voor de dienst. Daarnaast werden twee rijtuigen –AB 1513 en B 1515- met open balkons, de zogenaamde salon- of stalenrijtuigen opgeleverd. Samen vormen ze een tramstel dat tot het laatst (14 februari 1966) op het lijnennet van de RTM te vinden was. De M67 verdween, na geassisteerd te hebben bij het opbreken van de trambaan in Rotterdam, in 1967 naar het Spoorwegmuseum. In 1991 verhuisde de M67 terug naar de RTM, die net zelf verhuisd was naar Ouddorp en daar over betere stallingmogelijkheden beschikte dan in de oorspronkelijke vestigingsplaats Hellevoetsluis. Daar wist men in korte tijd de motorwagens, na bijna 25 jaar stilstand, weer aan de praat te krijgen. Echter, al snel bleek dat een ingrijpende restauratie, die tegen het randje van complete nieuwbouw aan zat, nodig was. Deze werd begin dit jaar afgerond en na een proefbedrijf vanaf april 2009 reed op de Donateursdag een tevreden snorrende M67 zijn eerste officiële rit.

Unieke rijtuigen

De twee rijtuigen, AB 1513 en B 1515, werden na het beëindigen van de tramdienst opgeborgen in Oostvoorne. Toen ze daar in 1967 moesten wijken voor de stalling van een diesellok, benodigd voor het opbreken van de lijn, werden ze geschonken aan de leden van de TS-werkgroep in Hellevoetsluis. De toestand was toen al matig. De rijtuigen zijn oorspronkelijk in dienst gesteld in 1907 en 1908 als eerste klas salonrijtuigen, compleet met luxe bekleding op de zitmeubels en een lichtkap. Na de Tweede Wereldoorlog werden ze in stappen gemoderniseerd, maar begin jaren '50 volgde dan een ingrijpende ombouw tot moderne rijtuigen, met deels centrale verwarming, deels hete lucht verwarming, elektrisch licht, stalen buitenbeplating en een interieur, bestaande uit moderne buismeubelen en linoleum vloerbedekking. Later verscheen er zelfs een buffetrijtuig. Alle rijtuigen werden in de nieuwe bedrijfskleuren geschilderd (crème of wit voor de bovenzijde en kersenrood of bordeauxrood

voor de onderzijde van de zijwanden) en deden dienst bij voorkeur achter de gemoderniseerde motorwagens of diesellocomotieven. En waren die niet voorhanden, dan ook achter de M67.

De rijtuigen mochten dan wel gemoderniseerd zijn, in wezen waren het nog gewone houten rijtuigen: dak en frame waren van hout, alleen de zijbeplating was van staal. De benaming stalen rijtuigen was dus eigenlijk verkeerd! Echter, door deze constructie was de zijbeplating zeer gevoelig voor roest. Nadat de werkgroep in Hellevoetsluis enkele jaren met de rijtuigen een beperkte museumdienst had gereden, werden ze terzijde gesteld. Pas toen in Hellevoetsluis de stallingmogelijkheden waren verbeterd door de bouw van enkele loodsen, besloot men tot volledige herbouw. Deze werd in september van dit jaar afgerond, mede door de verhuizing naar Ouddorp. Bij het herstel zijn het houten frame en dito dak niet meer teruggekeerd en zijn de wagens derhalve nu volledig van staal. Voor de rest is met een grote hoeveelheid originele onderdelen een verantwoorde restauratie gepleegd en is er zelfs, op het frame van de AB 399, een ABR 1517 verschenen, het buffetrijtuig. Dit rijtuig hoopt de RTM in 2010 op de baan te kunnen brengen. Men heeft gekozen voor de uitvoering van de laatste jaren van de RTM, om de rijtuigen beter te laten passen bij motorloc 1805, het tramstel Sperwer en de al eerder genoemde M67. Onlangs is de restauratie weer opgepakt van de motorwagen MABD 1804, zodat in de komende jaren wederom een prachtige combinatie op de trambaan langs de Brouwersdam te zien is.

Lopende projecten

Naast het voorgaande, afsluitende werk, is er in 2009 veel werk verricht. Het rijtuig BPD 1631 is naar een constructiebedrijf gebracht en opnieuw opgebouwd. De afwerking geschiedt in de eigen werkplaats. Daarbij wordt bijna alles opnieuw aangemaakt. Slechts enkele details zijn van dit rijtuig, dat in Hellevoetsluis wegens totaal verval van de bovenbouw werd ontdaan en als platte wagen de verhuizing naar Ouddorp meemaakte, bewaard gebleven. Ook het onderstel is herbouwd. De draaistellen zijn echter nog de originele, maar wel totaal gereviseerd. Interieur en zitmeubels worden in eigen beheer aangeemaakt en geplaatst. Het rijtuig is indertijd ontworpen en gebouwd als aanhangrijtuig voor de MABD 1602 "Reiger" op het chassis van een ex-MBS rijtuig. Het moest allemaal zeer goedkoop en er werd niet echt op duurzaamheid gelet. Teakhout werd niet meer gebruikt, dus al het geredde geteakte hout (wat een groot deel van het beeld van het interieur moet gaan bepalen) zit vol met houtworm en moet derhalve vervangen worden. Het plaatwerk was eind jaren '60 al volkomen rot en het rijtuig stond vanaf 1965, dus al in de tramtijd, buiten dienst. Echter, een fraai aanhangrijtuig voor de MABD 1602 met in de bagageafdeling een ruimte voor invaliden, dat ontbrak. De RTM heeft gekozen voor herbouw met het gebruik van de voorhanden zijnde, bruikbare onderdelen en hoopt volgend jaar weer een tramstel de baan op te kunnen sturen: de 1602 met de 1631 aan de haak.

Nadat de M67 het proefbedrijf was ingegaan, is de werkplaats aan het wederom rijvaardig maken van de MABD 1804 begonnen. Het motorrijtuig, oorspronkelijk uit 1924 afkomstig, was reeds in Hellevoetsluis voorzien van

nieuwe beplating en geschilderd. De technische installatie (versnellingsbak en motor) moesten nog gereviseerd worden. Dat is in de loop der jaren, na de verhuizing naar Ouddorp, gebeurd. Echter, aan de afbouw kon nog niet worden begonnen. Nu wel en het is de bedoeling het motorrijtuig werkend op te leveren. Daartoe is de motor weer gecompleteerd met allerlei hulp-apparatuur en worden de nieuwe draaistellen afgewerkt. Nieuwe wielbanden zijn om de wielen gekrompen en in eigen beheer op maat gedraaid. Het nieuwe interieur (zittingen) ligt ook al klaar. Kortom, een groot bouw pakket, waar met enthousiasme aan wordt gewerkt.

En dan de losse eindjes, waar stilaan veel werk in gaat zitten: afmaken van de restauratie van de B 367, laatste loodjes aan hekwagen 581, schilderwerk en afbouwwerk aan ongevallenwagen 783, restwerk aan de 1513 en 1515 (verwarming), herinrichting museum, baanonderhoud etc etc.

Het is dus nooit saai, werken voor en bij de RTM.

Museumspoorlijn S.T.A.R.

Herstel werkplaats

Het bestuur van Museumspoorlijn S-T-A-R heeft met de verzekeringsmaatschappijen overeenstemming bereikt over de hoogte van de uitkeringen voor het herstel van de werkplaats. De werkplaats, die bij de brand op 27 augustus 2009 zwaar beschadigd raakte, zal worden hersteld. De plannen hiervoor zijn in een zeer ver gevorderd stadium. De werkzaamheden zullen in de week van 14 december beginnen. Daarbij wordt als eerste een betonnen vloer gestort in de vorig jaar toegevoegde uitbreiding van de werkplaats. Daar zullen o.a. een nieuwe kantine, milieuboxen, magazijn en werkruimtes gecreëerd worden. Daarna zal de 'grote' ruimte aangepakt worden.

Voortgang revisie stoomlocomotief TE-5933

De werkzaamheden aan stoomlocomotief TE-5933 vorderen gestaag. Er wordt gewerkt aan kleinere onderdelen, zoals bijvoorbeeld peilglazen en injecteurs, maar ook aan grotere onderdelen. Zo is een deel van het frame onder het machinistenhuis schoongemaakt en weer in de verf gezet.

Het machinistenhuis is op enkele punten aangepast en wordt vervolgens geheel gestraald en geconserveerd. Op het moment van schrijven is het machinistenhuis van de locomotief naar een bedrijf gebracht waar deze werkzaamheden zullen plaatsvinden. De verwachting is dat het machinistenhuis nog vóór de kerstdagen van 2009 weer terug zal zijn in de werkplaats, daarna zal het z.s.m. weer op de locomotief geplaatst worden, zodat de cabine weer ingericht kan worden.

Naast het herstellen van de brandschade zal de locomotief ook 'opgebokt' worden. De wielen zullen bij een bedrijf afgedraaid worden. Het streven is om dit nog vóór de indienststelling te doen.

Al met al dient er de komende maanden nog veel werk verzet te worden om de TE-5933 in april/mei 2010 weer op de baan te krijgen.

Overig materieel

Ten tijde van de brand bevonden zich in de werkplaats eveneens de diesellocomotieven 320 (Sik), 609 (Bakkie) en de Deutz-loc V53 019. Deze locomotieven hebben relatief weinig schade opgelopen. De V53 019 is begin oktober 2009 weer in dienst gesteld. Aan de beide andere machines staan de werkzaamheden op dit moment nog op een laag pitje. De in revisie zijn de stoomlocomotief 52 8060-7 is tijdelijk in de rijtuigenloods gestald. Van deze locomotief is – net als van de TE 5933 – het machinistenhuis uitgebrand. Zodra de werkplaats voldoende hersteld is zal aan deze locomotief weer worden verder gewerkt.

Werkgroep Loc 1501

Statusoverzicht van de locomotieven per 1-1-2010

Loc 1122 dient op de Watergraafsmeer te Amsterdam als stationaire leverancier van hoogspanning voor de rijtuigen van EETC. De loc is bedrijfsvaardig maar niet als trekkracht toegelaten op het spoorwegnet. Het casco verkeert in slechte staat.

Aan loc 1201 wordt nog altijd te Den Haag aan het interieur van één van de cabines gewerkt. Deze is inmiddels geheel gerenoveerd en in de oorspronkelijke kleur teruggebracht. De schilder heeft het casco van de loc in de turkooizen hoogglans geschilderd.

Loc 1218 (Plukloc) staat als ex-ACTS 1253 in de mottenballen in de oude rijtuigloods te Blerick.

Loc 1221 staat als ACTS 1255 te Den Bosch al geruime tijd te wachten op het moment om overgedragen te worden aan de Stichting KLOK, waarmee na jaren een oude belofte wordt ingelost.

Loc 1304 staat in de mottenballen in de oude rijtuigloods te Blerick.

Loc 1315 bevindt zich op het emplacement van het stoomdepot van de Stoom Stichting Nederland en is technisch helemaal in orde. Begin 2010 zal de aanvraag voor de toelating op het hoofdnet worden ingestuurd naar IVW.

Loc 1501 staat thans gestald in de oude rijtuigloods te Blerick. De toelating om zelfstandig te rijden is per 1-1-2008 verlopen. De loc is dringend toe aan grootschalig onderhoud/renovatie.

Loc 271 (Sik) wordt beschouwd als werkpaard; is rijvaardig maar niet toegelaten.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Twee opmerkelijke berichten uit het afgelopen jaar.

ATB-e VSM 23 071 & 23 076 in dienst gesteld

Op 6 april is op de VSM-locomotieven 23 071 en 23 076 de ATB-e installatie in dienst gesteld door LRRE (Lloyd's Register Rail Europe). Tegelijkertijd is door de Nobo (Notified Body, keuringsinstantie) HHC/DRS getoetst en bevestigd dat de inbouw conform de gestelde inbouwvoorschriften is gebeurd.

Dit betekent dat de VSM nu over drie locomotieven beschikt waarmee op de hoofdlijn gereden mag worden. De VSM 2299 was al eerder voorzien van ATB-e. In de ko-

mende twee jaar zullen nog eens vijf locomotieven voorzien worden van deze ATB-e installaties.

Dieselloc 2412 terug op nederlandse bodem

Nadat begin 2008 een eerdere poging gedaan is om de 2412 per spoor weer terug te halen naar Nederland is het dan toch gelukt. Niet per spoor, maar per dieplader is de 2412 op 8 mei over de weg naar Nederland gekomen.

Dieselloc 2412 is na haar dienst bij de Nederlandse Spoorwegen samen met andere locomotieven uit de serie 2400/2500 verkocht aan Frankrijk om dienst te doen bij de aanleg van de hogesnelheidslijnen. De laatste jaren heeft de loc afgesteld gestaan in afwachting van sloop. Inmiddels zijn de andere machines in Frankrijk gesloopt. In Frankrijk is de (66)2412 nog in de laatste week over het spoor gesleept naar een plek waar deze op een speciale "brugwagen" geladen kon worden. Hiervoor was een stuk straatspoor nodig met voldoende rechtstand.

Omdat in depot Beekbergen onvoldoende manoeuvreerruimte is voor het speciaal transport is er gekozen om voor het lossen gebruik te maken van de losweg in Loenen. Hier stond de VSM 636 klaar om de 2412 op sleep mee te nemen naar Beekbergen.

De loc zal bij de VSM weer bedrijfsvaardig worden en samen met de 2459 en de 2530 weer op de baan verschijnen.

B O E K E N

Op 5 december heeft de presentatie en uitreiking aan de auteur plaats gevonden van het bij Uitgeverij Uquilair verschenen boek:

"Diesel-Elektrische locomotieven NS-serie 2400"

Eenvoudige bediening en breed inzetbaar

Stevig motorgebruik en een zwarte rookpluim: dit standaard-type diesel-elektrische locomotief van de Franse fabrikant Alstom vond emplot over de hele wereld, waarvan 130 stuks bij NS dienst deden. Samen met de diesellocomotieven van de serie 2200 vormden zij drie decennia lang de ruggengraat van het Nederlandse goederenvervoer. De serie 2400 heeft nagenoeg elk stukje van het Nederlandse spoorwegnet bereden. In 1992 werden de laatste locs bij NS buiten dienst gesteld.

Martin van Oostrom schreef dit standaardwerk aan de hand van originele documenten. Mede door het unieke en fraaie fotomateriaal en een aantal tekeningen komen deze locomotieven in al hun aspecten weer tot leven.

Het boek bestellen

Het boek is 23,5 x 29,7 cm groot en bevat minimaal 250 bladzijden met zo'n 600 illustraties. De prijs bedraagt € 39,80 inclusief verzendkosten. Geïnteresseerden kunnen dit boek bestellen door overmaking van het bedrag op bankrekening 7460304 of 144523787 ten name van Uitgeverij Uquilair B.V. te 's-Hertogenbosch onder vermelding van "2400". Bij telebankieren gaarne uw postcode en huisnummer vermelden.

Bij Uitgeverij de Alk verscheen traditioneel in december weer het veelgeprezen jaarboek **"Trams 2010"** van auteurs Bas Schenk en Maurits van den Toorn. Formaat 15 X 21 cm, 240 pagina's, € 17,50. ISBN:978906013 4955.

Per land worden de steden behandeld waar het tramnet gewijzigd dan wel uitgebreid is. Stad voor stad worden de laatste nieuwtjes besproken waarbij opvalt dat de auteurs met zorg voor details en nauwkeurige beschrijvingen een opmerkelijke betrokkenheid etaleren. De landen die besproken worden zijn:

- Nederland
- België
- Duitsland (Noord, Zuid, Oost)
- Oostenrijk
- Zwitserland
- Frankrijk
- Italië
- Spanje en Portugal
- Groot Brittannië en Ierland
- Scandinavische landen
- Oost- en Zuidoost Europa

Verder een apart hoofdstuk over Trams in Australië.

Eveneens verscheen bij Uitgeverij de Alk het jaarboek **"Spoorwegen 2010"** van auteur Richard Latten, dat met maar liefst 544 bladzijden beter jaarblok genoemd kan worden. Formaat 15 X 21 cm, ISBN:9789060134948. Prijs: € 23,50. Het gebezigde lettertype is vooral voor de oudere lezers echt te klein, reden waarom wij ons afvragen of het niet verstandiger was geweest het jaarboek op groter formaat uit te brengen. Aan de kwaliteit van het thans gebodene is overigens niets af te dingen. 2009 was een turbulent spoorjaar en ook in 2010 staat het nodige aan nieuwe ontwikkelingen te wachten, aldus de auteur in het voorwoord. Met dit jaarboek wordt een poging gedaan een overzicht van de ontwikkelingen te geven. Voor het eerst is ook aandacht besteed aan de spoorwegen in Albanie. Verder worden zoals gebruikelijk de landen in Noord-, West-, Zuid-, Zuidoost- en Oost Europa, de Baltische Staten en de Balkan besproken. De onderwerpen die uitgebreid aan bod komen zijn o.a.: reizigersvervoer, goederenvervoer, infrastructuur en rollend materieel. Naast de beschrijvingen is Spoorwegen 2010 voorzien van ruim 500 foto's, alle van goede kwaliteit. Ook de hoofdstukken Industrie en leasemaatschappijen ontbreken niet in het boek.

De auteurs van zowel **Trams 2010** en **Spoorwegen 2010** zijn er weer in geslaagd alle ontwikkelingen vakkundig en op niet te evenaren wijze op een rij te krijgen. Keurig, overzichtelijk en in begrijpelijke taal weergegeven en rijk geïllustreerd met actueel fotomateriaal. Dit is vakwerk of misschien wel topsport. De makers en hun teams verdienen zeker een dik compliment. www.alk.nl

Bij Bohmann Druck und Verlag verscheen in de serie **Eisenbahn Bilderalbum** deel 13, 3^e onderdeel 1977-2007. Alle bewondering gaat uit naar de auteur Horn, die nu al 13 jaar kans heeft gezien om telkens stipt in november een deel uit te brengen. Vanaf deel 5 zijn ze alle nog te bestellen. De serie begon met de Donau-monarchie en belichtte toen ook ex-Joegoslavië, Hongarij, Tsjechië en Slowakijë. In latere delen kwamen deze thema's soms terug. Het onderhavige deel is voor een flink deel in kleur en praktisch natuurlijk stoomloos. Het aantal hoofdstukken is beperkt, als daar zijn: een kalenderium 1978-2008; electrificatie; meetritten bij de ÖBB, spoorwegondernemingen in de geliberaliseerde markt. Tot slot een flink hoofdstuk Es war einmal Nostalgie, Rollbock, Bahnpost,

sneeuwruimen “damals”. 360 blz., formaat 24,5 bij 22,5 cm., honderden foto's, prijs 74 euro.

<http://www.bohmann.at/templates/index.cfm/id/3387>

De hierna besproken titels zijn uitgegeven door EK-Verlag <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Intercity Express (Heinz Kurz). De ontwikkeling van het hogesnelheidsverkeer in Duitsland. All about the ICE train! Al weer zo'n fraai handboek en geheel in kleur! Veel hobbyisten zullen de ICE's niet tot hun interessesterein rekenen maar de foto's zullen hun werk wel doen! Eigenlijk zijn er maar 2 hoofdstukken, namelijk de voorgeschiedenis in Frankrijk en Duitsland, en de weg naar de Intercity Experimental (ICE) en natuurlijk als derde deel de ICE-1 (ICE dieseltrein). De technici onder u komen hierbij flink aan bod. Op dit moment staan veel ICE's op stal met grote technische problemen. DB staat op het punt een geheel nieuwe vloot aan te schaffen: de grootste order van het spoor ooit in Duitsland. Al met al zeer leerzaam. 320 blz. A4, 400 afbeeldingen, 45 euro. ISBN-978-3-88255-228-7.

Die Baureihe E 44 (Brian Rapp). De standaardloc voor de toekomst in de 30-er jaren toen in het Zuiden de elektrificatie op gang kwam. Maar het was ook de eloc rond Leipzig in die tijd. In de DDR-tijd kwam de loc ook naar bijvoorbeeld Rostock. U vindt een lange lijst van depôts in West- en Oost-Duitsland. Het boek begint met een heel lang hoofdstuk over de bouw en de techniek. De opvolgers van de E 44 waren de E 18 en E 19. Het leeuwendeel van het boek is gewijd aan de inzet op de diverse netten zoals in Beieren, het Schwarzwald en het industriegebied rond Leipzig. Het fotomateriaal is voor het overgrote deel zwart/wit met een aantal kleurenpagina's. Bij de foto's zien we fraaie winterplaatjes en stationsgezichten zoals van Leipzig HBf. Voor de liefhebbers van oldtimers een must! 376 blz. A4, ongeveer 600 foto's, € 39.90, ISBN 978-3-88255-206-5.

In de serie Eisenbahn Bildarchiv ontvingen wij 3 nieuwe delen:

Nr. 37: **Die Berliner S-Bahn**, een wel zeer fraai kleurenalbum over dit verkeersmiddel. Oude en nieuwe stations, typische stadsgezichten met trein en veel oud en ook wat nieuw materieel. Eigenlijk het fraaiste boek dat wij hierover zagen, ISBN 978-3-88255-376-5.

Nr. 40: **Die Reko 50 der Deutschen Reichsbahn** (DDR). De series 50³⁶⁻³⁷ en 50⁵⁰. Veel zwart/wit en ook wat fraaie kleur. Meest goederen- maar ook enkele personentreinen. Vóór het fotodeel is een uitgebreide inleiding opgenomen over de ombouw. Ook hier weer een aantal fraaie beelden. ISBN 978-3-88255-379-6.

Nr. 41. **Lokporträt Baureihe 6 2**, ook wel de kleine 01 genaamd. Een kleine serie tenderlocs uit de eind 20'er jaren: asindeling 2C2 (Baltic). Voor het eerst in gebruik met de feesttrein bij de opening van de Hindenburgdamm naar Sylt (Westerland) in 1928. U ziet beelden in West-Duitsland rond het Ruhrgebied (in zwart/wit) maar ook in de DDR waaronder een paar fraaie opnamen in kleur onder andere van de museumloc. ISBN 978-3-88255-380-2. Alle boeken 23,5 bij 16,5 cm. Prijs: 19,80 euro.

In de serie Industriethemen: Nr. 44, **Die DR vor 25 Jahren 1984**. Met onder andere smalspoor, het stoomlocebestand, nieuwe elocs, nieuw materieel en buitendienststellingen, de Berliner S-Bahn, jacht op de stomers, materieelbestand per 31.12 en nog veel meer. Prima foto's in kleur en zwart/wit. 98 blz. A4, 11,80 euro, bestelnr. 1871.

In de serie **Specials** Nr. 95, **Die DB vor 25 Jahren 1984**. Hier natuurlijk alleen maar diesel en electrisch materieel. Verder de algemene stand van zaken bij de diesel- en electrische tractie. Afscheid van de V200. De City-Bahn. Zeer fraai fotomateriaal geheel in kleur. 98 blz. A4, 11,80 euro, bestelnr. 1844.

Dampfbetrieb in Ös terreich van de hand van de bekende filmer Eduard Saszmann. Bundesbahndirektion Wien in kleur vanaf 1963. Werkelijk een schitterend album. Ondanks electrificatie van de hoofdlijnen was er nog veel stoom, vooral aan de Oost- en Zuidkant van de stad. In de stad zelf reden er op de ringlijnen naar de stations veel goederentreinen met stoom, voornamelijk met de ex-DR 52-ers. Wien Praterstern was vooral in de spits nog veel bediend met vooral tenderlocs. De series 93 en 77 overheersten. U ziet ook fraaie depôtfoto's. Wien Nord en Ost hadden nog een stoomdepôt. Veel plaatjes stammen uit de landelijke en wat achtergebleven gebieden ten Oosten van Wenen. Nogmaals zeer fraai fotomateriaal. Dat geldt ook voor het hoofdstuk over museumactiviteiten. Wellicht het fraaiste Oostenrijkse stoomboek dat wij ooit zagen. Formaat 30 X 21 cm., 128 blz. met 150 foto's, € 39.80, ISBN 978-3-88255-301-7.

Wat schreven de anderen..?

Op de Rails, december 2009, nummer 2009-12 * Na uitgebreid spoor- en tramnieuws uit binnen- en buitenland de volgende artikelen: **De spoorwegdienstregeling 2010**. Elk halfuur per Intercity van Lelystad naar Schiphol, kortere reistijden van de Intercity's van en naar de Randstad, de Thalys over de HSL en drie nieuwe stations, Amsterdam Science Park, Nijverdal West en Maarheeze. Dat is het beperkte nieuws van de nieuwe dienstregeling die op 13 december ingaat. * **Veranderingen in het park sinds 2001, De ICR-rijtuigen (vervolg)*** Engeland: elektrische net 500 km langer. De Britse minister van Verkeer, lord Adonis, heeft eind juli groen licht gegeven voor het eerste grote elektrificatieplan sinds vijftwintig jaar. Daarmee zal het einde worden ingeluid van een indrukwekkende periode van hogesnelheidsdieseltractie. De deur staat open voor verder gaande elektrificatie. * **Trams in Santa Cruz de Tenerife**. Wie een vakantie naar de Canarische Eilanden overweegt, kan het beste voor Tenerife kiezen. Daar is ten minste nu al railvervoer. De Spanjaarden noemen het een metro, maar de definitie van tram komt dichterbij. Het bedrijf is met twee lijnen en één materieeltype niet echt spannend, maar wel interessant vanwege het uiterst moderne en efficiënte ontwerp. * Verenigingsnieuws * Stichting NVBS-Excursies * Agenda * Lezers schrijven * Railkalendar * NVBS-winkel * www.nvbs.com

Rail Magazine, december 2009, nr. 270 * Na uitgebreid spoornieuws uit binnen- en buitenland en nieuws uit de spoorwegindustrie de volgende artikelen: **Actie in Oss**

bij de Osse Overslag Centrale (OOC) * **Dienstregeling 2010** geeft een overzicht van de wijzigingen in de treindienst * **NS koestert cultureel erfgoed**: Koninklijke wachtkamer in Baarn wordt gerestaureerd * **Enschede - Gronau 1951-1981**: gevarieerd Duits materieel in Twente * **Kleur bekennen**: in dit artikel wordt het veel bediscussieerde mysterie van de juiste kleur turkoois bij de Nederlandse Spoorwegen ontrafeld * **Maas-Rhein-Lippe-Netz**: Eurobahn flirt met Venlo, DB-rood weg uit Venlo! * **Bombardier Wenen**, de bakermat van Bombardier Transportation * In het modelspoorgedeelte o.a.: Een stromende NS 2900 * Seinhuis B te Roosendaal in 1:32 * Rijden met de Rollende Landstraße * Vonêche * Opwindtreinen in het weeshuis Museum Ramboltrain * Kiosk en Lezers-service sluiten deze 108 pagina's dikke, rijk geïllustreerde editie af. www.railmagazine.nl

Rail Hobby, december 2009, nr. 12 * Huisvuil reist per spoor. Over de VAM-trein, die ooit het officiële dienstregelingnummer 4711 kreeg. * Een vijver op de modelspoorbaan * Stoomloc BR 54.15-17 van Fleischmann * Railview * Plannen voor de aanleg van een smalspoorlijn van het smalspoormuseum bij Erica naar het Moormuseum bij Gross Hesepe in Duitsland worden toegelicht in de rubriek Railmusea * Draaischijf zelf bouwen * De Brocken: hoogste top in de Harz viel 20 jaar geleden in vreedzame handen * Railplan IJmuiden * Trans Europe Express Marchandises (TEEM). In 1961 werden de eerste snelle goederentreinen ingevoerd * Railvitrine * Testen FYRA in volle gang * Model gasfabriek * de permanente magneetrem in de herhaling * www.railhobby.nl

Op Oude Rails, december 2009, nr. 232. In deze editie: Correcties: RTM M1806 was Bergeend, niet Scholekster; Du Croo & Brauns is juiste spelling * Hoe de HTM 100 jaar terug trams versierde voor Koninginnedag * Werkplaatsnieuws Rotterdams Trammuseum * Nieuwe rubriek: prentbriefkaart van Casper * Werkplaatsnieuws TS Scheveningen * Hoogtepunten bij de RTM: koninklijke onderscheidingen en presentatie M67 * SHM: ketel NS 6513 op frame geplaatst * HTM en NZH gekoppeld: in 1944 * Foto's uit de oude doos: NZH en HTM * Stoomtrams in Zuid-Limburg * Restauratie NZH-motorwagen A14 * www.tramwegstichting.nl

De Koppelstang, 2009 – nr. 4. Van de redactie * Vanuit de loods: nieuws over al het rollend materieel * Sint Nicolaas in Beekbergen * langs de lijn * In Memoriam * Donatie 2010 * Terugblik op "Terug naar Toen" * trouwen bij de VSM * Een nieuwe aanwinst: de MoSi ! * Hoofdlijnen * DM'90 bij de VSM op bezoek * www.stoomtrein.org

Miljoenenlijn Expresse, december 2009, editie 84 * Veel aandacht in 2010 voor eeuwfeest station Simpelveld * Eindelijk een nieuwe Zwarte Brug * Crisis laat ZLSM niet onberoerd * Een dagje uit met Thomas : 160 vrijwilligers in touw * Fotojaarboek 2009 * werkgroep Natuurbeheer sleept provinciale subsidie in de wacht * Korte berichten in "gesignaleerd" * Ketelrevisie stoomloc E2 1040 niet helemaal van een leien dakje * De historie van een spoorweg * Baan ZLSM winterklaar * www.miljoenenlijn.nl

De Reiziger, nummer 6, november 2009. In dit nummer: **Reizigersprijs**: Jaarlijks reikt Rover de Reizigersprijs uit. Dit jaar was het thema gemeenten en openbaar vervoer * **Plannen om de grens over te steken**: Minister en staatssecretaris wringen zich herhaaldelijk in bochten om duidelijk te maken dat ze heel weinig met openbaar vervoer te maken hebben, vooral als dat de grens over gaat. De Tweede Kamer denkt er anders over. En gelukkig zijn er volop plannen, ondanks de onwil van het ministerie * **Evaluatie spoorwegwet**: De evaluatie van de spoorwegwetgeving is afgerond. Gelukkig sprong het kabinet over de schaduw van zijn ambtenaren en adviseurs heen en kwam met een helder standpunt: geen ingrijpende stelselwijziging * **Hoogfrequent, maar niet spoorboekloos reizen**: Op sommige trajecten gaan zes Intercity's en soms ook zes Sprinters per uur rijden. Reizigers kunnen dan zonder reisinformatie te raadplegen naar het station - is het idee. Begin september probeerde de spoorwegsector dit 'spoorboekloos reizen' uit tussen Amsterdam en Eindhoven * Verder: Rover in actie * Brievenbus * Op Verkenning: van hunebed tot pingo * OV over water * Nieuws en service * Sterren en Strippen * Het bestuur: afdeling Woordvoering. www.rover.nl

Schweizer Eisenbahnrevue nr. 12/2009. Grotere omvang, namelijk 64 blz. A4 voor 10,50 euro. Wat minder Zwitsers en buitenlands nieuws dan normaal. Diverse artikelen zoals: nieuwe dubbeldekkers van Bombardier voor het regionale verkeer; tweespanning elektrische rangeerloc Be 922 voor het personenverkeer van de SBB (lang technisch artikel); verslag van het hogesnelheidscongres 2009 in Londen; nieuws van de Brenner; verandering in het ÖBB-verkeer over de Rosenheimer Schleife; risico voor exploitatie met dubbeldekkers bij sneltreinen; SBB moderniseert in Toggenburg (Bodensee).

Straßenbahn Magazin, December 2009, 40^e jaargang, nr. 242, ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., in kiosk € 7,90 (D).

Uit de rubriek "Journal" melden wij de volgende kortere onderwerpen: In de stad Mannheim is een voetgangersgebied van 0,7 km lang met 4 tramlijnen met een frequentie van 10 minuten. Nu wil de detailhandel het fenomeen tram daar verbannen. Studierapporten verschijnen eerstdaags. Verleggen naar elders gaat in elk geval veel geld en passagiers kosten. De stad Dresden heeft grote plannen voor de uitbouw van haar tramnet. Augsburg ervaart problemen met de eerste van haar nieuwe lagevloertrams (Bombardier CityFlex). De in Düsseldorf stilgelegde tramtunnelwerkzaamheden konden nog niet hervat worden. Men verwacht deze maand in Berlijn dat de problemen met de S-Bahn-stellen opgelost zullen zijn. In Heilbronn hoopt men in 2012 het tweede sneltramtraject in werking te hebben. In Erfurt viert men het 50-jarig bestaan van het tramtype Gotha-G4. In Karlsruhe wil de lokale bevolking het aanstaande kapitaalvretende tramtunneltraject tegenhouden; de vroede vaders van die stad echter niet. In Düsseldorf is Siemens begonnen met de uitlevering van de nieuwe trams serie NF8U. Bombardier mag de Oostenrijkse stad Linz lagevloertrams leveren. Siemens daarentegen levert 57 sneltrams aan het Californische San Diego. Belgrado heeft bij het Spaanse CAF 30 lagevloertrams besteld.

Het hoofdartikel gaat over de lagevloertram, die inmiddels alweer 20 jaar in Duitsland een gekend fenomeen is. Immers in 1989 werd in Würzburg een bescheiden begin gemaakt, wat tevens een belangrijke innovatie in het openbare railvervoer betekende. De eerste impulsen kwamen uit Zwitserland (1984), spoedig gevolgd door Frankrijk dat in feite de tram al lang verbannen had. Een zeer interessant artikel. Neuhausen a/d Fildern wil graag aangesloten worden aan het sneltramnet van Stuttgart. Het tramrailsysteem voor het treinstation in Darmstadt is inmiddels ingrijpend gewijzigd. Een verslag. In de Beierse stad München rijdt in de maand december een Kindje-Jezus-tram rond, waarvoor een van de laatste P-trams (#2006) wordt ingezet. Sinds 1990 is het een traditie. In Berlijn worden twee metro-jubilea gevierd: 25 jaar de lijn naar Spandau en 20 jaar idem naar Hönow. In Magdeburg viert men ook een jubileum: het 40-jarig bestaan van de Tatra-tram type T4D. Bij die gelegenheid werd de 'grootmoeder' van alle Tatra-trams, de Praagse tram #5002 (van 1951) als gast verwelkomd. Aandacht weer voor een bijzonder tramtype in Keulen: de zogenaamde Samba-trams (deel 2). Omdat het Keulse trambedrijf einde 60-er jaren conducteurloos werd kon dit oerdegelijke materieel voor de regionale lijnen niet omgebouwd worden. In 1969 was het dan ook afgelopen, echter de meeste wagens vonden weer een nieuw leven in Oostenrijk, met name op de trajecten van Stern & Hafferl (Linzer Lokalbahn). Een aantal ervan doet daar nog steeds dienst. Een rijvaardig enkelstel staat in het Keulse tram-museum. In deel 3 over Sovjet-Russische trambedrijven met smalspoor is nu het stadstrambedrijf van L'wiw (Ukraine) aan de beurt. Sinds het uiteenvallen van de Sovjet-Unie is dit gelijknamige gebied een exclave van Rusland, ingeklemd tussen enerzijds Polen en anderzijds de Baltische staat Litouwen. Deze stad heeft op zich al een zeer bewogen historisch leven achter de rug. Hoorde eerst tot Oostenrijk (Lemberg geheten), na de 1^e wereldoorlog werd het Pools (Lvov) en in 1939 door de Russische inval Sovjet-Russisch en na de afscheiding van Ukraine na de val het dictatoriaal-socialistisch systeem een deel van laatstgenoemd land (L'wiw). Getuige het rijkelijke fotomateriaal rijden er Tatra-trams van diverse types hun dagelijkse rondes. In de noordwestelijke Spaanse stad La Coruña rijdt sinds 1997 een aantal museale trams rond. Het bestaande plan om een lagevloertramsysteem in te voeren is inmiddels in de ijskast geschoven. Een verslag. In de rubriek modellen staat het Weense tramtype ULF in het middelpunt van de belangstelling. Heel interessant is daarbij dat beschreven wordt hoe een dergelijke tram als schaalmodel tot stand komt. De geschiedenis van de tram in Lübeck is toe aan deel 2 en gaat over de periode 1909-1924, tijdens welke het tramnet een substantiële uitbreiding onderging en wel 15 lijnen ging tellen. Tenslotte, in Oostenrijk ten zuiden van Linz was er ooit de lokaaltramlijn Linz-Ebelsberg – Sankt Florian (1929 – 1974). In St. Florian is een trammuseumbedrijf overgebleven met een aantal heel interessante tramtypes, waarvan verslag met fraaie foto's.

www.strassenbahn-magazin.de

ThN

DVD

Onlangs verschenen: DVD Goederenvervoer 2009. Op de website www.railgoed.nl verschijnt stapsgewijze een overzicht van alle railgoederenvervoer in Nederland.

Jaarlijks komt er een DVD uit met opnamen uit zo'n zeven regio's. De DVD 2009 toont het goederenvervoer in achtereenvolgens:

- *Botlek West (Theemsweg / Merseyweg)*
- *Sloehaven Vlissingen (o.a. de nieuwe Sloelijn)*
- *Tilburg Industrie in 2004, 2005 en 2008)*
- *Acht (bij Eindhoven) in 2005 en 2008*
- *Oss*
- *Twente 2005*
- *Twente 2009*
- *Bergen op Zoom / De Kragge*
-

De amateurvideo-opnamen stammen uit het seizoen 2008/2009 en zijn aangevuld met oudere opnamen, waardoor de soms snelle veranderingen zichtbaar worden. De DVD kost €13,95 en is te bestellen via het "contactformulier" op www.railgoed.nl

C D - ROM



HSL-ZUID – DE TOTSTANDKOMING

Totaaloverzicht van de totstandkoming van de eerste spoorbaan in Nederland voor hogesnelheidstreinen.

Samengesteld en geschreven door F.F.W. Beijerling, projectvoorzitter HSL-Zuid 1997–2009.

NU VERKRIJGBAAR OP CDR. PRIJS: €19,50

Dit uitgebreide overzicht op CD-r van de aanloop naar en de aanleg van de eerste hogesnelheidspoorlijn in Nederland, en enkele andere spoorse aangelegenheden in perspectief, bevat 263 pagina's op A4-formaat. U leest ondermeer over: * de eerste plannen * een kijkje bij o.a. de eerste moderne elektrische HSL "Shinkansen" in Japan * Elektrische TGV (Train à Grande Vitesse) in Frankrijk op de LGV (Ligne à Grande Vitesse) Paris—Lyon en andere hogesnelheidstreinen in Europa en daarbuiten * Spoorwegen in Nederland door de jaren * Overzicht van elektrisch reizigersmaterieel 1908 – 2009 * Veranderingen in Nederland als gevolg van de aanleg van HSL-Zuid * de contracten * Vervolgens wordt het gehele traject letterlijk en figuurlijk stap voor stap besproken; geïllustreerd met vele tabellen, schema's en luchtopnamen * Techniek, stroomvoorziening e.d. * Proefritten * archeologische vondsten * geluid * Tunnel in het Groene Hart * Financiering * De hogesnelheidstreinen * Station Antwerpen * Kortom teveel op op te noemen: lees alles over de HSL-Zuid op deze CD-r.

Te bestellen door overmaking van € 19,50 op rekening (ING) 2497842 t.n.v. C. Nagtegaal o.v.v. HSL-Zuid. Vermeld duidelijk naam en adres!! De CD-r wordt per omgaande opgestuurd.

Programma Rail Theaters

Rail Theater Amsterdam

Correspondentie-adres: R.T.A., Postbus 1215, 1000 BE Amsterdam

E-mail: railtheater@hetnet.nl

Zaal: Slootermeerschool, Burg.Fockstraat 85 te Amsterdam-Slotermeer

Aanvang alle avonden: 20.00 uur, zaal open: 19.40 uur.

Toegangsprijs: €3,00 per persoon

donderdag 7 januari 2010

2009 OP RAILS.

Traditiegetrouw start het R.T.A. weer met de presentatie van het diajaaroverzicht. Dankzij de medewerking van vele inbrengers kunt u vanavond weer kijken naar een omvangrijk programma met binnen- en buitenlandse spoor- en tramactualiteiten uit de periode 1 december 2008 t/m 31 december 2009.

Samenstelling en presentatie: Journaalteam Railtheater Amsterdam.

donderdag 21 januari 2010

STOOM IN DE D.D.R. EN ZUID-AFRIKA:

Br 95 in het Thüringerwald.

Winter in de D.D.R.

Stoom tussen Grahamstown en Alicedale (Zuid-Afrika).

Stoomgiganten in Zuid-Afrika.

Samenstelling en productie van dit filmprogramma: Willem Dijkman

donderdag 28 januari 2010

RET VERSUS GVB, TWEE VERSCHILLENDE METRO-BEDRIJVEN.

Een digitaal diaprogramma van René Platjouw met medewerking van Jan van Huijksloot.

donderdag 11 februari 2010

CALIFORNIA TRACK.

In de grootste en rijkste staat van de Verenigde Staten van Amerika werden de afgelopen jaren veel nieuwe tram- en spoorlijnen in gebruik genomen. Frits van de Gragt toont ons videofilmbeelden van de reis die hij er in juli 2006 maakte.

donderdag 18 februari 2010

RAILJOURNAAL 2009 - DEEL 1.

De 40^e aflevering van het filmisch jaaroverzicht van het Railtheater Amsterdam wordt dit jaar in twee delen vertoond (deel 2 op 11 maart 2010).

Dit eerste deel toont railactualiteiten uit de periode 1 december 2008 t/m medio mei/juni 2009, opgenomen in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland. De digitale beelden komen weer in chronologische volgorde op het scherm.

Samenstelling en presentatie: Journaalteam Railtheater Amsterdam.

Historie Theater Voorburg

Zaal: De Voorhof, Herenstraat 77 (naast de Oude Kerk) te Voorburg.

Aanvang alle avonden: 20.00 uur, Zaal open: 19.00 uur.

Toegang: €5,00

Vrijdag 8 januari 2010

NEDERLANDS RAILVERVOER IN DE JAREN DERTIG.

Diaklankbeeld

Vrijdag 22 januari 2010

ONZE REGIO AAN DE VOORAVOND VAN DE TWEE-DE WERELDOORLOG.

DIACLANKBEELD Productie D.v.d.Engh en A.de Wolf

Vrijdag 5 februari 2010

FILMS UIT 1940 OVER DE TERUGKEER VAN DE STOOMTRAM IN DE REIZIGERSDIENST

RTV/HTV geluidsfilms

Vrijdag 19 februari 2010

RAILVERVOER IN DE JAREN 1940-42 in NEDERLAND

Klankbeeld productie RTV/HTV.

Vrijdag 5 maart 2010

70 JAAR GELEDEN: DEN HAAG IN DE OORLOGSJAREN. DE SLAG OM DE RESIDENTIE 10 MEI 1940.

De Duitse nederlaag op Ypenburg. Samenstelling HISTORIE THEATER VOORBURG. Geluidsoptnamen Nederlands Omroep museum Mediacenter Hilversum

Vrijdag 19 maart 2010

10 - 14 MEI 1940. VIJF DAGEN OORLOG IN NEDERLAND

Diaklankbeeld: Samenstelling HISTORIE THEATER VOORBURG. Beeld techniek D. v.d.Engh

Donderdag 25 maart 2010

DE SLAG OM ENGELAND.

De eerste bezettingsmaanden
Diaklankbeeld; SAMENSTELLING HISTORIE THEATER VOORBURG.

Vrijdag 9 april 2010

RAILJOURNAAL 2009

In deze 40e aflevering van het filmisch jaaroverzicht van het Railtheater Amsterdam belichten wij de recente historie. In chronologische volgorde zien wij binnen- en buitenlandse railactualiteiten uit de periode 1 december 2008 t/m 31 december 2009. Samenstelling en presentatie: Journaalteam Railtheater Amsterdam

Vrijdag 16 april 2010

RADIO- EN THEATERAMUSEMENT TIJDENS DE BEZETTINGSJAREN

Diaklankbeeld

Vrijdag 23 april 2010

NEDERLANDS RAILVERVOER IN DE OORLOGSJAREN DEEL ' 2. OP HET SPOOR VAN DE BEVRIJDING

1943-45. DIACLANKBEELD productie RTV/HTV

Op de website www.railtheater.nl kunt u beter maar nooit meer kijken....

Presentaties Jaaroverzicht 2009

Geert Wessels en Thijs de la Vieter stellen jaarlijks aan de hand van filmbeelden en dia's een overzicht samen van spoor-, tram- en autobusgebeurtenissen zoals zij deze ervaren hebben. Hierna de data waarop dit wordt ver- toond:

11-01-2010

Rail 2009 bij NVBS Den Haag, Christus Triomphaterkerk, LvNOI hoek Juliana van Stolberglaan, aanvang 20.00 uur

19-01-2010

Rail 2009 bij NVBS Dordrecht, zie www.nvbs.com, aan- vang 20.00 uur

23-01-2010

Bus 2009 bij ADV Oost, Monnikenspoorlaan 167 D, En- schede, aanvang 13.00 uur

30-01-2010

Bus 2009 bij ADV Randstad, Cultureelcentrum Land- horst, Haven 4, Alblasserdam, aanvang 13.30 uur.

Programma ADV-afdeling West

30 januari 2010: 13.30 uur: "Het autobusjaarjournaal 2009"

27 februari 2010: 13.30 uur: "Zwitserse en Nederlandse bussen in de jaren '70 – deel 2"

27 maart 2010: 13.30 uur: "60 jaar trolleybussen in Arn- hem"

Alle bijeenkomsten worden gehouden in Cultureel Cen- trum "Landvast", Haven 4 te Alblasserdam.

www.autobusdoc.nl

A G E N D A (BINNENLAND)

Bij de meeste museumbedrijven worden ook dit jaar weer de traditionele Kerst- Stamppot- en Oliebollenritten gere- den. Kijk voor alle info op: <http://www.railmusea.nl/>

30 december 2009: Den Haag - Oliebollenrit met A327 en B303 voor leden van de NVBS. www.nvbs.com

9 januari 2010: 10-15 uur: Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

20 februari 2010: 10-15 uur: Modelspoorbeurs in Expo te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

26 t/m 28 februari 2010: Ontraxs, Modelspoormanifesta- tie in het spoorwegmuseum te Utrecht. www.ontraxs.com

12, 13 en 14 maart 2010: RAIL 2010 in Expo te Houten. www.rail.nl

1 mei 2010: 10-15 uur: Modelspoorbeurs in Expo te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

29, 30 en 31 oktober 2010: Eurospoor 2010. www.eurospoor.nl

A G E N D A (BUITENLAND)

9 januari 2010: Met stoomloc 41 360 van Osnabrück naar Winterberg en terug.

www.eisenbahn-tradition.de/Fahrplan09.01.10.htm

31 januari 2010: Foto-winterrit op de Thüringer Wald- bahn (Gotha) met Mw. 56 en G4 215 en bijwagen 93. Bezoek remise. Deelname € 25,= p.p. Info:

erfurter-nahverkehrsfreunde@gmx.de

9 februari 2010: Nationaal Congres Openbaar Vervoer, jaarbeurs te Utrecht. www.congres-openbaarvervoer.nl

17 t/m 19 maart 2010: Exporail 2010, Expocentr in Moskou. www.exporailrussia.com

2 t/m 6 april 2010: viering 175 spoorwegen in Duitsland in de driehoek Gerolstein – Koblenz - Trier.

<http://www.dampfspektakel.info/>

24 t/m 29 september 2010: 125 jaar tram in Blackpool. Tramparades, gasttrams, open huis. Meer info volgt.

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

NUTTIGE WEBSITES

Amsterdam tram

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

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

<http://museumtramlijn.org/>

www.qvb.nl

Den Haag tram

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

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

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

<http://www.htmfoto.net/>

<http://www.haagsetrams.com/>

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

<http://www.randstadrail.nl/default.htm>

<http://www.htm.net>

Rotterdam tram

<http://www.ov-digitaal.tk/>

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

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

<http://www lijn10.nl/>

<http://www.ret.nl>

Spoorwegen Nederland

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

<http://www.rolandrail.net/>

<http://www.nicospilt.com>

Museumbedrijven e.d.

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

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

www.tramwegstichting.nl

RAILFOTO

lijst nr. 10.

Bestellen: door overschrijving van het verschuldigde be- drag op giro 528337 t.n.v. R. Liesker, Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk. E-mail: liesker44@hotmail.com. Vermeldt u adres en fotonummers, dit kan ook per post of e- mail.

Prijs: per foto € 1,00; verzendkosten € 1,50 per bestelling.

(zie volgende pagina's)

RAILFOTO

lijst nr. 10.

GBHTM = Den Haag, 1961,1963,1969.

zwart/wit foto's 10x15 cm.

negatiefseries: 102, 105, 108, 109, 110,111,
112, 113, 114, 115.

fotonummer:	omschrijving:	datum:
1143.10232	lijn 1: Den Haag Centrum-Delft; emr 1210. Rijswijk, Haagweg, afbuigend van hulpspoor. Reconstructie/herprofilering Haagweg.	24.6.1969
1143.10233	lijn 1: Den Haag Centrum-Delft; emr 1210(linksachter). Rijswijk, Haagweg, oprit Hoornbrug. Reconstructie/herprofilering Haagweg.	24.6.1969
1143.10234	lijn 1: Delft-Den Haag Centrum; emr 1213. Rijswijk, viaduct Rotterdamseweg (A13), boog naar oprit Hoornbrug.	24.6.1969
1143.10235	lijn 1: Den Haag Centrum-Delft; emr 1205. Rijswijk, Rotterdamseweg. Halte Ypenburg.	24.6.1969
1143.10503	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg; emr 1021. Hobbemaplein.	6.7.1969
Opmerking: lijn 12 route via lijn 11.	Wijziging route Hollands Spoor-Hobbemaplein. Met ingang van 6.7.1969 via route van lijn 11 via nieuwe verbindingssporen op het Hobbemaplein. Traject Parallelweg-Vaillantlaan-Van der Vennestraat vervallen. Voor foto's oude traject: zie o.a. fotolijst nr. 6.	vanaf 6.7.1969
1143.10504	lijn 12: Station SS-Duindorp; emr 1226. Boog lijn 11 / Hobbemaplein.	6.7.1969
1143.10505	lijn 12: Duindorp-Station SS; emr 1191. Hobbemaplein, nieuwe boog naar sporen lijn 11 (eerste dag nieuwe route).	6.7.1969
1143.10506	lijn 12: Duindorp-Station SS; emr 1191 (rechtsachter). De Heemstraat, nieuwe halte Hobbemaplein met rechts goederensporen NS/HTM met aftakkend marktspoor.	6.7.1969
1143.10507	lijn 12: Station SS-Duindorp; emr 1237. Boog lijn 11/Hobbemaplein,	6.7.1969
1143.10508	lijn 12: Station SS-Duindorp; emr 1229(achter), links: eindpunthalte lijn 11 met emr'n 1139,1121,1136. Parallelweg, verbindingsspoor vanaf het Stationsplein naar vrije baan; eerste dag nieuwe route lijn 12.	6.7.1969
1143.10510	lijn 3: Station LvNOIndië-Bohemen; emr 1193. Halte Tournooiveld.	27.7.1969
1143.10516	lijn 3: Bohemen-Station LvNOIndië; emr 1230 (rechtsachter). Malieveld, Koningskade.	27.7.1969
1143.10518	lijn 3: Station LvNOIndië-Bohemen; emr 1225. Koningskade, halte.	27.7.1969
1143.10519	lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS; emr 1164 (linksachter). Spui, halte Grote Marktstraat, met Tearoom Carillon en het Haags Modehuis.	24.8.1969
1143.10520	lijn 6: Leyenburg-Station Mariahoeve; emr 1009, Grote Marktstraat, halte Spui.	24.8.1969
1143.10522	lijn 1: Den Haag Centrum-Delft; emr 1201(rechtsachter),Delft, Kalverbos	24.8.1969
1143.10524	lijn 1: Delft-Den Haag Centrum, emr 1204 (rechtsachter). Delft boog Phoenixstraat / Wateringsevest (vrije trambaan).	24.8.1969
1143.10812	lijn I/3: Den Haag-Voorburg; emr 84+ahr 126. Eindpunt Den Haag, Turfmarkt.	30.3.1963
1143.10825	emr 1203. Remise Scheveningen.	30.3.1963
1143.10903	lijn 12: Staatsspoor-Markensepl.; emr 1216. Korte Rijnstraat (keerdriehoek ept Staatsspoor).	4.5.1963
1143.10904	Remise 's-Gravenmade met sloopmaterieel; o.a. emr 55 (met beschadigd eindbalkon na aanrijding 28.9.1961 met vrachtauto in Delft en emr 261. Rijswijk, Delftweg.	4.5.1963
1143.10905	emr 273 met beschadigd balkon. Sloop remise 's-Gravenmade.	4.5.1963
1143.10912	lijn I/1: Den Haag-Delft; emr 52+ahr 134. Rijswijk, Delftweg. Halte Remise 's-Gravenmade.	4.5.1963
1143.10933	lijn 5: Prinsessegr.-Appelstraat; emr 827. Dr.Kuyperstraat.	10.11.1963
1143.10936	lijn 5: Appelstraat-Prinsessegr.; emr 262. Piet Heinplein.	10.11.1963
1143.11013	lijn 16: Nieuwe Haven-Loevesteinl.; emr 1106. Kopeindpunt Nw.Haven.	3.8.1963
1143.11016	lijn 5: Prinsessegr.-Appelstraat; emr 829. Eindpunt Prinsessegracht.	3.8.1963
1143.11022	lijn 2: Kerkplein-Meer en Bos; emr 814+ahr 765. Weimarstraat, halte Conradkade.	3.8.1963
1143.11024	lijn 11: Holl.Spoor-Shev.Strand; emr 202+ahr 767. Conradkade.	3.8.1963
1143.11028	lijn 12: Staatsspoor-Markensepl.; emr 823+ahr 775. Parallelweg.	30.3.1963

1143.11033	lijn 12: Markensepl.-Staatsspoor; emr 825+ahr 762. Vaillantlaan boog Parallelweg (in de Put).	30.3.1963
Opmerking serie 111	Deze foto's zijn iets minder van kwaliteit maar toch geselecteerd i.v.m. het zeldzame gebruik van het opstelspoor in de Ketelstraat (Delft).	
1143.11116	lijn I/1: Delft-Den Haag; emr 69+ahr 136 (rechtsachter). Extra tram i.v.m. Taptoe Delft. Eindpunt Delft, opstelspoor Ketelstraat.	30.8.1963
1143.11136	als foto 1143.11116. Avondopname. Tram wacht op einde Taptoe.	30.8.1963
1143.11138	lijn I/1: Delft-Den Haag; emr 69+ahr 136. (niet geheel op foto). Avondopname. Extra tram wacht op einde Taptoe Delft. Ept Delft, opstelspoor Ketelstraat.	30.8.1963
1143.11140	lijn I/1: Delft-Den Haag; emr 73+ahr139 (rechtsachter). Avondopname. Extra tram wacht op einde Taptoe. Eindpunt Delft, Westvest in boog naar Ketelstraat.	30.8.1963
1143.11148	als 1143.11140; tramstel linksvoor. Westvest in boog naar Ketelstraat.	30.8.1963
1143.11217	lijn 12: Staatsspoor-Markensepl.; ahr 765, afgekoppeld i.v.m. rangeren. Rijnstraat, eindpunt Staatsspoor.	3.6.1961
1143.11222	lijn I/1: Den Haag-Delft; emr 58. Den Haag, ept Turfmarkt.	10.11.1963
1143.11238	lijn I/2: Leiden-Den Haag; ahr 101. Klaar gezet om achter een uit Leiden komende tram te worden gekoppeld. Remise Wassenaar.	12.8.1961
1143.11314	emr 66. Remise Wassenaar, buitenspoor.	12.8.1961
1143.11324	emr 68. Remise Wassenaar, voor de deuropening.	12.8.1961
1143.11416	lijn 9: Schev.Kurhaus-Station HS; emr 1171(linksachter). Prinsessegracht; links aanleg vrije trambaan.	12.10.1969
1143.11424	aanleg tramsporen Rijswijkseweg (lijnen 1,10,16); op de achtergrond openstaande nieuwe Laakbrug. Geen tram op de foto.	13.11.1969
Laakbrug	Omleiding lijnen 1en 10 i.v.m. vernieuwing Laakbrug en aanleg vrije trambaan Rijswijkseweg tussen Laakbrug en Draaistraat. Route stad uit: Rijswijkseweg – Waldorpstraat – 1 ^e Waldorpdwarsstr. – Leeghwaterplein – Leeghwaterbrug – Slachthuisstraat – Laakkade – Rijswijkseweg; route stad in: Rijswijkseweg – Laakweg – Slachthuisstr. – Leeghwaterbrug – Leeghwaterplein – Leeghwaterstr. – Rijswijkseweg.	1969
1143.11425	Rijswijkseweg; aanleg vrije trambaan in het midden van de weg met daar over heen het aftakkende omleidingspoor > Laakweg. Geen tram.	13.11.1969
1143.11426	lijn 10: Station Voorburg-Statenkwartier; emr 1123. Rijswijkseweg boog naar Laakweg. Dit spoor ligt over de nieuwe vrije trambaan in aanleg.	13.11.1969
1143.11427	lijn 1: Delft-Den Haag Centrum; emr 1205. Rijswijkseweg boog naar Laakweg. Dit spoor ligt over de nieuwe vrije trambaan in aanleg.	13.11.1969
1143.11428	aanleg spoorboog Laakkade/Rijswijkseweg voor nieuwe route lijn 16.	13.11.1969
1143.11429	lijn 10: Voorburg Station-Statenkwartier. Rijswijkseweg met oude en nieuwe sporen met emr 1128 nog op het oude spoor.	13.11.1969
1143.11434	lijn 10: Statenkwartier-Voorburg Station; emr 1160. Rijswijkseweg bij Draaistraat; in het midden aanleg vrije trambaan.	13.11.1969
1143.11435	lijn 10: Statenkwartier-Voorburg Station; emr 1122. Laakkade; omleiding route i.v.m. vernieuwing Laakbrug.	13.11.1969
1143.11437	lijn 1: Den Haag Centrum-Delft; emr 1224. Laakkade; omleidingroute.	13.11.1969
1143.11507	lijn 10: Voorburg Station-Statenkwartier; emr 1217. Laakweg, voor de boog naar de Slachthuisstraat. Omleidingroute i.v.m.Laakbrug.	13.11.1969
1143.11508	lijn 10: Voorburg Station-Statenkwartier; emr 1217 (rechtsachter). Slachthuisstraat.Omleiding. Links: gebouwen slachthuis.	13.11.1969
1143.11509	lijn 10: Voorburg Station-Statenkwartier; emr 1223; daarachter: lijn 1: Delft-Den Haag; emr 1204. Laakweg. Omleidingroute i.v.m. Laakbrug.	13.11.1969
1143.11512	lijn 1: Den Haag-Delft; emr 1221 (linksachter). Leeghwaterplein.	13.11.1969
1143.11515	lijn 10: Voorburg Station-Statenkwartier; emr 1122. Leeghwaterstraatmet rechts goederenspoor NS.	13.11.1969
1143.11517	lijn 1: Den Haag-Delft; emr 1204 (rechtsachter). 1 ^e Waldorpdwarsstraat.	13.11.1969

Bestellen: door overschrijving van het verschuldigde bedrag op giro 528337 t.n.v. R. Liesker, Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk. E-mail: liesker44@hotmail.com.

Vermeldt u adres en fotonummers, dit kan ook per post of e-mail.

Prijs: per foto € 1,00; verzendkosten € 1,50 per bestelling.