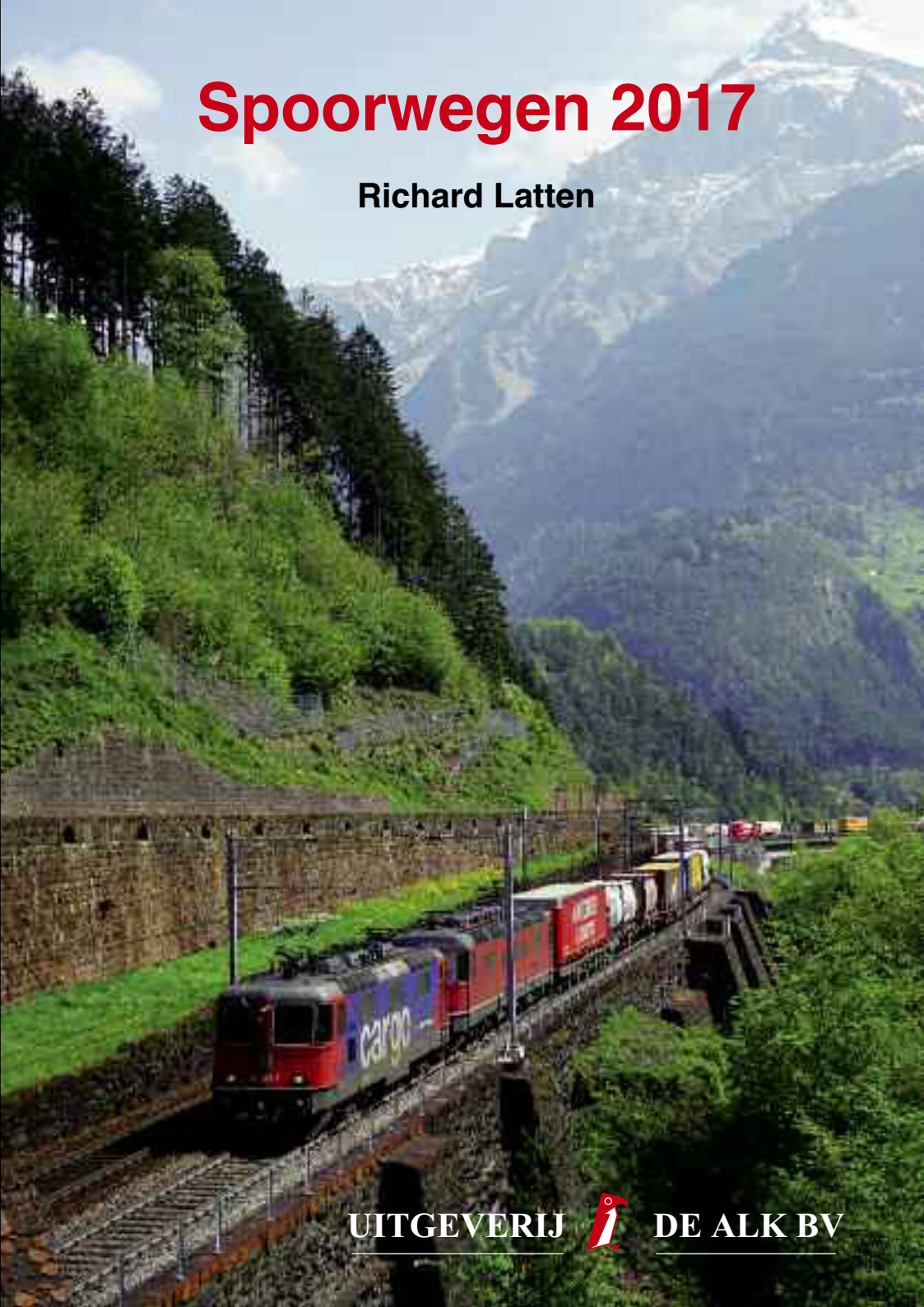


# Spoorwegen 2017

Richard Latten



UITGEVERIJ



DE ALK BV

**Foto hiernaast:**

Wanneer op 11 december 2016 de Gotthard-basistunnel volledig in dienst komt, verdwijnen alle transit-goederentreinen van de oude Gotthard-route. Met de ingebruikneming van de Gotthard-basistunnel als tweede Neue Alpentransversale (NEAT) wordt het grootste spoorinfraproject van Zwitserland sinds decennia afgerond. Een containershuttle richting Italië, getrokken door een Re 10/10-combinatie met voorop de Re 420 347 tussen Amsteg en Gurtellen op 7 mei 2016. Foto: Richard Latten.

## Inhoud

Voorwoord . . . . .	4
Industrie . . . . .	5
Noord-Europa	
- Noorwegen . . . . .	26
- Finland . . . . .	42
- Zweden . . . . .	48
- Denemarken . . . . .	74
West-Europa	
- Duitsland . . . . .	89
- Nederland . . . . .	264
- Groot-Brittannië . . . . .	320
- Ierland . . . . .	452
- België . . . . .	354
- Luxemburg . . . . .	383
- Frankrijk . . . . .	384
- Zwitserland . . . . .	447
- Oostenrijk . . . . .	494
Zuid-Europa	
- Italië . . . . .	544
- Spanje . . . . .	592
- Portugal . . . . .	613
Baltische Staten	
- Estland . . . . .	618
- Letland . . . . .	620
- Litouwen . . . . .	623
Oost-Europa	
- Polen . . . . .	626
- Tsjechië . . . . .	663
- Slowakije . . . . .	692
- Hongarije . . . . .	702
Zuidoost-Europa en Balkan	
- Roemenië . . . . .	720
- Slovenië . . . . .	731
- Kroatië . . . . .	734
- Bosnië-Herzegovina . . . . .	743
- Servië . . . . .	744
- Montenegro . . . . .	751
- Kosovo . . . . .	751
- Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië . . . . .	752
- Bulgarije . . . . .	754
- Albanië . . . . .	762
- Griekenland . . . . .	763

# INDUSTRIE

In 2015 werd een recordaantal orders aan Duitse leveranciers van rollend materieel vergeven. Er kwamen bestellingen ter waarde van € 15 miljard binnen. Terwijl de economische crisis wegebt, schrijven de leveranciers van rollend materieel zonder uitzondering zwarte cijfers. Voor Bombardier ziet de toekomst er echter nog niet rooskleurig uit.

## Levering door Chinese fabrikanten aan Europa

Niet voor het eerst wordt in dit boek geschreven over de - overigens trage - opkomst van Chinese fabrikanten op de Europese markt. Nadat in 2013 de eerste locomotieven van Chinese makelij in Estland in dienst kwamen, leverde CRRC Zhuzhou Electric Co. aan de Macedonische spoorwegen MŽ Transport AD (MZT) twee elektrische en vier dieseltreinstellen (zie blz. 753). Afwerking en uitstraling van dit materieel halen het niet bij wat in Europa gebruikelijk is, maar het is te verwachten dat de Chinese industrie er veel aan gelegen is dit te veranderen. De Chinese spoorwegindustrie probeert bijvoorbeeld door het overnemen van kleinere Europese firma's in de spoorwegindustrie zijn positie in Europa te verstevigen, nadat eerder al vaste voet in Amerika, Australië en Afrika was gezet. Een aantal ingenieursbureaus in Tsjechië, Duitsland en Zwitserland werd in 2015 overgenomen door Chinese firma's. Eind september 2016 opende het moederbedrijf van Zhuzhou Electric, China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), in Wenen haar Europese hoofdkantoor. De Europese dochteronderneming heet CRRC ZELC Verkeerstechneik. Bij deze gelegenheid maakte CRRC ZELC bekend een order van Leo Express uit Tsjechië gekregen te hebben voor drie elektrische treinstellen, met een optie op 30 exemplaren. De Servische energieproducent met eigen spoorlijnen Termo Elektran Nikola Tesla (TENT) bestelde eind maart 2016 twee elektrische locomotieven bij CRRC Zhuzhou Locomotive (zie blz. 747). De hiervoor al genoemde MZT overweegt een bestelling van drie elektrische locomotieven, waarbij naar verluidt de maximum prijs die MZT wil betalen dusdanig laag is dat Europese fabrikanten waarschijnlijk niet zullen meedingen naar de order en de Chinese industrie de beste kaarten heeft. Producten uit China staan bekend om hun relatief lage prijs maar het prijsvoordeel wordt steeds kleiner door de toenemende kosten van productie in China. De aanschaf van 40 ketelwagens door wagenverhuurmaatschappij ATIR-Rail S.A. uit Frankrijk bij de Chinese CNR Group was uit kwalitatief oogpunt naar wens, maar prijsverschil met Europese typen ketelwagens was er nauwelijks.

## Diversificatie bij Europese fabrikanten

Alstom is zowel in Duitsland als in Frankrijk ECM (*Entity in Charge of Maintenance*) geworden voor een aantal materieelsoorten. Dat betekent dat de volledige verantwoordelijkheid voor de technische staat van het materieel in kwestie bij Alstom ligt. In Frankrijk is dit het geval voor de locomotieven serie BB-37500 en in Duitsland voor de *Coradia Continental*-treinstellen. Dit geldt uiteraard uitsluitend voor die voertuigen waaraan Alstom het onderhoud uitvoert. Ook Bombardier is ECM geworden, en wel voor de dubbeldeksrijtuigen en locomotieven van Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) in Duitsland, waaraan Bombardier de komende jaren het onderhoud (opnieuw) zal verrichten. In deze constellatie is LNVG de eigenaar van het materieel. Bombardier is ECM én voertuighouder. LNVG koopt tot 2035 het onderhoud in bij Bombardier en stelt het materieel ter beschikking aan de vervoerder, momenteel Metronom Eisenbahngesellschaft mbH. Bij aanbesteding van de concessie waar dit materieel rijdt, moeten de nieuwe vervoerders zowel materieel als onderhoud verplicht 'inkopen' van de opdrachtgever. Deze opzet zorgt voor eerlijke(r) concurrentieverhoudingen tussen bestaande en nieuwe aanbieders. Deze ontwikkelingen laat zien dat fabrikanten in 2016 actief waren



**De fabriek van Hitachi Rail Europe (HRE) in het Britse Newton Aycliffe is volgeboekt. Grootste order is die voor de *Intercity Express*-treinstellen. Een dergelijk treinstel in de uitvoering van Virgin Trains, die de treinstellen 'Azuma' heeft gedoopt, in London Paddington op 4 oktober 2016. Foto: Charles Woodland.**

om meer omzet te halen uit materieelonderhoudsactiviteiten. Alstom ontvouwde in mei 2016 plannen om in Widnes nabij Liverpool een nieuwe werkplaats annex traininglocatie te bouwen. De nieuwe vestiging moet in de herfst van 2017 gereed zijn. Siemens opende begin 2016 op het terrein van de fabriek in München-Allach een onderhoudswerkplaats voor locomotieven. Opvallend is dat Bombardier geen eigen onderhoudswerkplaatsen heeft op het Europese vasteland. Alleen in Groot-Brittannië heeft Bombardier een grote werkplaats.

Vossloh en de Franse firma Socofer richtten in december 2015 in Frankrijk een joint-venture op die onderhoud- en moderniseringsdiensten aanbiedt. De firma richt zich vanzelfsprekend op de Vossloh-locs die in Frankrijk rijden; de inbreng van Socofer bestaat uit de ervaring met het moderniseren van diesellocs die gebouwd zijn door het toenmalige Brissonneau & Lotz. Het Imateq gedoopte bedrijf is gevestigd in St. Pierre-des-Corps bij Tours.

CZ LOKO a.s. richtte in mei 2016 een dochteronderneming in Italië op die zich richt op het onderhoud van diesellocs serie 753.7, 752.5 en 741.7, die eerder vanuit Tsjechië naar Italië verhuisden.

Qua Europese wetgeving en harmonisatie is het Vierde Spoorwegpakket (zie Spoorwegen 2016 blz. 8) duidelijk een compromis. Verdere liberalisering van de spoorwegmarkt is nog steeds het doel van de Europese Commissie, maar vooraansnog hebben lidstaten ook nog ruimte om nationale spoorwegmaatschappijen te beschermen. De directe gunning van concessies blijft bijvoorbeeld mogelijk, en ook blijft het toegestaan het beheer van de infrastructuur in dezelfde holding onder te brengen als een vervoerder (zoals bijvoorbeeld bij DB en ÖBB het geval is). De verwachting is echter dat de liberalisering hoe dan ook verder zal gaan.





De order van NS voor 118 *Sprinter Nieuwe Generatie*- (SNG-)treinstellen bij Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) is de grootste order voor het *Civity*-platform tot nu toe. Eerder bestelde de Italiaanse regio Friuli-Venezia Giulia een kleinere serie treinstellen. ETR.563.005 op 12 juni 2016 als 'regionale' Udine – Tarvisio bij Venzone. Foto: Richard Latten.

### Fabrikanten algemeen

Het Japanse Hitachi Ltd. begon klein in Europa, met de levering van het materieel voor de HS1 in Engeland. Inmiddels heeft Hitachi een solide basis in Europa. De overname van het noodlijdende AnsaldoBreda dat verder gaat als Hitachi Rail Italy S.p.A. betekent dat Hitachi direct over een productielocatie in Europa kan beschikken. Daarnaast heeft Hitachi in het Noord-Engelse Newton Aycliffe een geheel nieuwe fabriek gebouwd voor de productie van onder andere het materieel dat onder het *InterCity Express Programme* aan Britse vervoerders wordt geleverd. De fabriek gaat ook ander materieel bouwen (zie blz. 333). Dikwijls worden de eerste exemplaren van een nieuwe serie nog in de fabriek in het Japanse Kasado gebouwd, hetgeen erop duidt dat Newton Aycliffe vooralsnog een assemblagefabriek is. Mitsubishi Electric Co. heeft geen productiefaciliteiten in Europa, maar maakt als toeleverancier van met name tractie-installaties haar opmars. In de ICE2-motorrijtuigen van DB Fernverkehr AG worden nieuwe tractie-installaties van Mitsubishi geplaatst, terwijl ook in de *Civity*-treinstellen van Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (CAF) tractie-installaties van Mitsubishi worden toegepast. Overigens hebben Hitachi en Mitsubishi op het vlak van turbines voor energieopwekking al samen een joint-venture (Mitsubishi Hitachi Power Systems Ltd.) en het lijkt waarschijnlijk dat de twee Japanse reuzen op andere vlakken ook meer gaan samenwerken.

Stadler Rail AG maakt turbulente tijden door. Enerzijds heeft de Zwitserse firma een record-aantal opdrachten in de boeken staan, anderzijds werd Stadler in 2015 geraakt door de koers-

# ZWEDEN

In 2013 gaf de toenmalige rechtse Zweedse regering opdracht tot een onderzoek naar potentiële efficiency- en besparingsmogelijkheden voor het Zweedse spoorwegbedrijf. Onder de nieuwe regering van sociaaldemocraten en Groenen zal dit onderzoek dat niet werd uitgevoerd, alsnog worden uitgevoerd, waarbij de vraag centraal staat of de staat haar aandelen in SJ AB, railgoederenvervoerder Green Cargo AB, Jernhusen AB (beheer van spoorgerelateerd onroerend goed, zoals stations) en Infranord AB (spooronderhoud) moet verkopen.

Om de stroom vluchtelingen naar Zweden beter te reguleren, startte de Zweedse douane op 12 november 2015 met steekproefsgewijze identiteitscontrole voor reizigers die per veerboot via Ystad, Trelleborg en Helsingborg Zweden inreisden. Ook werden treinen die vanaf Denemarken via de *Öresundforbindelsen* naar Zweden rijden, in het station Hyllie stilgezet voor controle. Op 4 januari 2016 kondigden de Deense en Zweedse regeringen voor reizigerstreinen tussen Zweden en Denemarken een nieuwe vorm van grenscontrole aan. Deze is opgedragen aan de spoorwegmaatschappij die een boete krijgt als een persoon zonder identiteitsbewijs wordt doorgelaten. Gecontroleerd wordt alleen in treinen naar Zweden, niet in treinen uit Zweden. De treinen van Öresundstrafiken keren voortaan in Kastrup Airport. Hier moeten alle reizigers uitstappen en via de grenscontrole naar een ander perron, om in de trein naar Zweden over te stappen. Hierdoor wordt de reistijd structureel met 20-40 minuten verlengd, een frustratie voor de ca. 8000 reizigers die voor hun werk iedere dag van deze dienst gebruik maken. De maatregelen schrikken reizigers af: in 2016 maakten 12% minder reizigers van de dienst Malmö – København gebruik terwijl het aantal reizigers op andere lijnen van Öresundstrafiken met 5 tot 8% toenam. SJ besloot de X2000-treinen Stockholm – Malmö – København H te laten keren in Malmö, om te voorkomen dat vertraging de Zweedse binnenlandse dienst zou verstoren en omdat in København H (de X2000-treinen stoppen niet in Kastrup) geen faciliteiten voor identiteitscontrole aanwezig zijn. Sinds 1 maart 2016 rijden de X2000-treinen echter toch weer vijfmaal per dag van/naar København, waar faciliteiten van paspoortcontrole zijn ingericht. Het is voor het eerst sinds de jaren vijftig van de vorige eeuw dat er weer identiteitscontrole in de trein tussen Denemarken en Zweden plaatsvindt.

## Reizigersvervoer - aanbestedingen

Het Zweedse staatsspoorbedrijf Statens Järnvägar AB (SJ) won in november 2015 de aanbesteding door Västtrafik AB van het contract voor de **Kinnekulletågen**-dienst Mariestad – Lidköping – Göteborg resp. Örebro – Mariestad – Lidköping – Herrljunga. Sinds juni 2009 werd deze concessie uitgevoerd door Arriva Sverige AB. De nieuwe concessie waaronder SJ Götalandståg AB de dienst uitvoert, startte op 19 juni 2016 en heeft een looptijd van 8,5 jaar met een optie op verlenging met drie jaar. Västtrafik stelt het bestaande materieelpark aan SJ Götalandståg ter beschikking: vijf *Itino*-treinstellen serie Y31 (1402, 1412, 1417-1419) en één *Itino*-treinstel serie Y32 (1411). Met ingang van 12 december 2016 wordt het aantal treinparen Hallsberg – Örebro uitgebreid tot zeven per dag door treinen uit Mariestad die nu nog keren in Hallsberg te verlengen naar/van Örebro. Västtrafik is voornemens om op korte termijn te starten met de aanbesteding voor de levering van 40 nieuwe elektrische treinstellen die voor een deel de oudste treinstellen serie X11-14 moeten vervangen en voor een deel dienen als uitbreiding van het materieelpark. Västtrafik had in 2016 de beschikking over 12 *Itino*-dieselstellen, 41 elektrische treinstellen serie X11-14, 22 serie X61 en 28 serie X53/54 (*Regina*).

SJ won in het najaar van 2015 ook de aanbesteding van de **Bergslagspendeln**-concessie die 5,4 miljoen treinkilometer per jaar en de diensten Mora – Borlänge, Borlänge – Västerås, Gävle – Mjölby, Örebro – Laxå, Gävle – Hallsberg en Ludvika – Västerås omvat. Onder de in december 2016 aflopende concessie die in 2004 van start ging, is Tågkompaniet AB (TKAB - dochter-



De *Kinnekulletågen*-dienst Mariestad – Lidköping – Göteborg resp. Örebro – Mariestad – Lidköping – Herrljunga, werd opnieuw aanbesteed en in november 2015 door Västtrafik aan SJ gegund. Itino-treinstel Y32 1412 als trein Göteborg – Mariestad ten westen van Vårgårda op 28 mei 2014. Foto: Richard Latten.

In december 2016 gaan de diensten van Tåg i Bergslagen AB over van Tågkompaniet naar SJ, maar het ingezette materieel (*Regina*-treinstellen) ondergaat geen wijziging. *Regina*-treinstel X 52 9018 in een dienst Falun – Borlänge bij Hinsnoret op 26 mei 2013. Foto: Richard Latten.



onderneming van NSB BA) de vervoerder. Met ingang van 12 december 2016 rijdt SJ voor de duur van tien jaar, met een verlengingsoptie van één jaar, de Bergslagspendeln-dienst in opdracht van Tåg i Bergslagen AB. SJ zal net als TKAB 16 elektrische treinstellen type *Regina* inzetten (X54 3246-3247 en X51 9012-9015, 9018-9025, 9056 en 9057).

Op 8 december 2015 maakte de provincie Stockholm bekend dat het nieuwe contract voor het uitvoeren van de treindienst van Storstockholms Lokaltrafik (SL) ingaande 12 december 2016 met een looptijd van tien jaar en een optie op verlenging met vier jaar, is gegund aan **MTR Gamma AB**, zusteronderneming van MTR Nordic AB. Het Hongkongse concern MTR heeft in Zweden ervaring opgedaan in voorstadsvervoer doordat het sinds enkele jaren de Stockholmse metrodienst uitvoert. De voorstadsdienst van SL (Bålsta – Stockholm C – Nynäshamn, Märsta – Stockholm C – Södertälje, Södertälje – Gnesta en Älvsjö – Stockholm C – Arlanda Airport – Uppsala) wordt tot december 2016 uitgevoerd door SJ via haar dochterbedrijf Stockholmståg AB, die ook had meegedongen in de aanbesteding, naast Abellio Pendeltåg Stockholm AB, Keolis Spår AB en Svenska Tågkompaniet Stelo AB. SJ ging met de gunning niet akkoord omdat haar bod gunstiger zou zijn geweest en zij tekende beroep aan bij de administratieve rechtbank in Stockholm. MTR zou de gelegenheid hebben gekregen om, nadat zij haar bod had ingediend, op aangeven van SL haar prijs te verlagen, terwijl SJ die gelegenheid niet heeft gekregen. Daarmee is MTR oneerlijk bevoordeeld, zo stelde SJ. De rechter verwierp echter het beroep van SJ.

**Mälardalstrafik AB** (MÄLAB), een samenwerkingsverband tussen de gemeente Stockholm (35%) en de provinciale openbaarvervoerautoriteiten van Sörmland (13%), Uppsala (13%), Västmanland (13%), Örebro (13%) en Östergötland (13%), dat vanaf 12 december 2016 verantwoordelijk is voor het reizigersvervoer op de *Svealandsbana* Eskilstuna – Södertälje (– Stockholm) alsmede de lijnen Sala – Linköping, Stockholm – Hallsberg en Stockholm – Nyköping – Norrköping, gunde op 28 april 2016 een contract met een looptijd van vier jaar aan SJ voor het uitvoeren van de treindienst. Een volgend contract dat in december 2020 zal ingaan, zal openbaar worden aanbesteed.

### Reizigersvervoer - SJ

SJ vervoerde in 2015 2% meer reizigers ten opzichte van 2014. SJ boekte in 2015 een omzet van 9,052 miljard kroon (€ 968 miljoen) (2014: 9,065 miljard kroon = € 969 miljoen). Doordat SJ in de kosten heeft gesneden, was het resultaat over 2015 beter dan over 2014. Dit bedroeg 655 miljoen kroon (€ 70 miljoen), tegenover 503 miljoen kroon (€ 54 miljoen) in 2014. Van alle langeafstandstreinen kwam 82% op tijd op de eindbestemming aan, van alle regionale treinen was dat 89%.

Met ingang van 10 april 2016 rijdt nachttrein 92/71 Göteborg – Duved niet meer dagelijks richting noorden maar alleen nog donderdagnacht en richting zuiden alleen nog zondagnacht. Dit treinpaar rijdt voortaan alleen in het skiseizoen nog dagelijks. Nachttrein 66/67 Stockholm – Duved rijdt wel ongewijzigd dagelijks.

De in augustus 2015 vernieuwde dienst Stockholm – Oslo, toen op deze verbinding drie X2000-treinparen per dag werden geïntroduceerd met kortere reistijden dan de voorheen ingelede getrokken treinen, blijkt een succes. SJ is voornemens vanaf 11 december 2016 een X2000-treinpaar Karlstad – Oslo toe te voegen. Verder zal op zes dagen in de week de getrokken nachttrein Stockholm – Oslo opnieuw worden ingevoerd die in 2008 voor het laatst alleen in de hoogzomer heeft gereden.

### SJ - rollend materieel

Vanaf 12 december 2016 zet SJ geen dubbeldekstreinstellen serie X40 meer in op de *Svealandsbana* Stockholm – Eskilstuna maar (enkeldeks) getrokken treinen. Dit is op verzoek van Mälardalstrafik AB (MÄLAB), die dit getrokken materieel comfortabeler vindt dan de dubbeldek-





De dienst Sala – Linköping is een van vier die vanaf 12 december 2016 vallen onder het nieuwe vervoercontract met Mälardalstrafik waarvan de aanbesteding door SJ werd gewonnen. Het ingezette materieel blijft vooralsnog hetzelfde als thans, tot de levering van de nieuwe *KISS*-treinstellen in 2019 start. Twee treinstellen serie X40 als trein 2123 Sala – Linköping bij Mellösa op 2 oktober 2016. Foto: Richard Latten.

Zodra in 2019 de *KISS*-treinstellen bij SJ in dienst komen die zijn besteld voor de MÅLAB-dienst, verdwijnen de getrokken treinen met Rc-locs. Rc 6 1353 met trein IC 10137 Stockholm – Hallsberg bij Björnlunda op 2 oktober 2016. Foto: Richard Latten (Is).





36 X2-stellen worden de komende jaren gemoderniseerd. Twee stellen zijn op 2 oktober 2016 als trein 10415 Stockholm – Malmö onderweg bij Flen. Foto: Richard Latten.

Op 13 december 2015 werd het regionale reizigersvervoer naar Trelleborg opnieuw ingevoerd, na in 1971 te zijn opgeheven. Skånetrafiken X61 018 in Trelleborg op 19 maart 2016. Foto: Peter Gustafsson.

