

Zo was het dienstregelingsjaar 2018 (verslagenreeks B)

INHOUDSOPGAVE

Twee “Keuzedagen” 17-/25-01-2018

deel 1 (Schiphol/Amsterdam/Almere/Kampen/Zwolle/Emmen)

002

deel 2 (Emmen/Groningen/Ede)

013

Twee "Keuzedagen" 17-/25-01-2018 (deel 1)

Opgemaakt op : 8 februari 2018

Woensdag 17 januari 2018

Op deze dag met twee "Keuzedagen" beschikbaar, zoals NS die noemt (achteraf ontdekte ik dat de Keuzedag die vanaf de 17^e beschikbaar was, pas vanaf de 18^e kon worden gebruikt), moest ik er maar weer eens van profiteren. Allereerst met tramlijn 1 naar station Delft en bij de kaartverkoopautomaat de kleine vergoeding van € 1,02 op mijn OV-chipkaart binnengehaald waarover Keolis mij na enige tijd toch nog had toegezegd dat deze voor mij zou worden gereed gezet, vanwege het ten onrechte weigeren van een "Off-peak Holland Travel Ticket" in de middagspits. Of Keolis ook het onderliggende (software)probleem heeft opgelost, dan wel de chauffeurs over dit manco heeft geïnformeerd c.q. de betreffende chauffeuse heeft berispt, werd mij niet verteld.

Met Keolis mocht ik dan weer financieel in het reine zijn gekomen, niet veel later zou ik door NS voor een nog groter bedrag (even wat dramatiseren ...) worden "genaaid". Want direct daarna haalde ik op dezelfde verkoopautomaat een "Keuzedag" binnen en "checkte" ik in om diep onder de grond op een Intercitytrein naar Leiden te kunnen stappen. Dat was omstreeks 09.20 uur, dus ik verwachtte niet anders dan dat ik mijn "bejaardenrechten" hierbij kon laten gelden. Ik had bij het "inchecken" echter iets gezien dat ik niet geheel vertrouwde en daarom gebruikte ik de ca. 8 minuten overstaptijd te Leiden om even buiten het NS-cordon te treden. En jawel hoor, er was € 3,10 in rekening gebracht voor mijn treinrit van Delft naar Leiden! Opnieuw "inchecken" leidde tot opnieuw betalen, ware het niet dat ik snel weer "uitcheckte". Het ging pas goed nadat ik opnieuw een Keuzedag had aangesproken. Maar nu vroeg ik mij weer af of NS mij niet twee keer op dezelfde dag een Keuzedag in rekening zou brengen. Dat laatste bleek achteraf niet zo te zijn, ook al kon ik in mijn reisoverzicht terugvinden dat ik echt twee keer op die dag een Keuzedag had aangevraagd. De restitutie van 3,10 euro is mij inmiddels door NS toegezegd en ook uitgevoerd.

Voorlopig genoeg over aspecten van de reis die weinig met OV-hobbyïsme te maken hebben! Mijn volgende trein werd de Sprinter naar Hoofddorp. Ondanks dat ik verder wilde naar plaatsen waarvoor treingebruik voor de hand ligt, had ik besloten, onderweg nog wat aandacht te besteden aan de nieuwe situatie in Amstelland/Meerlanden. Een efficiënte manier om dat te

doen, is een rit met lijn 341 vanaf Hoofddorp tot Amsterdam-Zuid. Want dan kom je met een beetje geluk ook alle andere R-Netlijnen in deze concessie tegen. Lijn 340 komt ook bij station Hoofddorp, de lijnen 300, 342 en 397 rijden stukken mee rondom Schiphol-Centrum, lijn 356 stopt in beide richtingen ook te Schiphol-Noord, van de lijnen 347 en 357 vang je wellicht een glimp op bij een kort stukje gezamenlijke route op de Amstelveenseweg te Amsterdam en lijn 346 heeft het begin- en eindpunt Amsterdam-Station Zuid gemeenschappelijk met lijn 341.

De eerstvolgende bus van lijn 341 die doorreed naar Amsterdam-Zuid, bleek de IVECO-bus 2742 te zijn (die had ik al eens op lijn 340!). Met de ervaring van mijn eerdere verkenningen in december 2017 in mijn hoofd, zag ik nu weinig opvallend materieel op de R-Netlijnen in dit gebied. Nabij Schiphol vertoonden zich uiteraard ook de bekende bustypen van het Sternet. Zoals de gelede MAN-bus 9241.



Wel bood het passeren van knooppunt Schiphol-Noord enkele verrassingen. Daar bleken twee van de nog niet inzetbare elektrische gelede VDL Citea's te staan, de R-Net-bus 9751 en de in – blijkbaar – voor het Schipholnet bedachte kleuren gehulde bus 9705. De 9751 ging net (voor instructie?) een rit buiten dienst maken! Voordat het zover was, werd mijn blik vanuit de stilstaande bus 2742 op de achterzijde van bus 9705 nog even onderbroken door een passerende bus van lijn 356: de Volvo-bus 5719!



*



*



*



*



*



Op het eindpunt van deze busrit vond ik het nodig, ook nog maar eens een plaatje te maken van een dubbeldekker op lijn 346, ditmaal de TCR-bus 645-1146.



NS verzorgde mijn verdere reis tot Almere-Centrum. Eindelijk gelegenheid voor wat opnamen bij daglicht van het nieuwe Keolis-materieel. Zoals de MAN-bus 6106 op lijn 326, de ver-R-Nette opvolger van lijn 156 tot Blaricum-Carpoolplaats.



En weer werd ik NS even ontrouw, door een onderbroken reis met lijn M2 (gekoppeld aan lijn M1, zag ik nu ook) via station Almere-Buiten naar station Almere-Oostvaarders te maken; het eerste deel hiervan werd

verzorgd door bus 6017. Bij station Almere-Buiten hoopte ik een bijzondere bus te kunnen vastleggen op het lijntje 22 naar De Vaart, maar dat "bijzondere" bleef beperkt tot het feit dat het een tweeassige bus was: de 6207. Ook bleken de tijden van deze halfuursdienst alweer af te wijken van de uitgegeven dienstregelingsfolder: ongeveer een kwartier verschil.



*



Naar mijn inschatting kon ik, om de eerstvolgende Sprinter naar Kampen-Zuid te halen, mij nog wel een vervolgritje met lijn M2 tot station Almere-Oostvaarders permitteren. Maar daar ging ik toch aan twijfelen toen ik zag dat NS volgens het Spoorboekje 8 minuten rekende om de afstand tussen deze beide stations te overbruggen, terwijl ik nog een klein kwartiertje beschikbaar had. Onnodige twijfel want de bus bleek het óók in een minuut of 8 te kunnen. En de trein? Die bleek structureel zo'n 5 minuten op station Oostvaarders stil te staan! Weer zo'n rariteit doordat in de nieuwe NS-dienstregeling van alles schijnt te zijn opgeofferd, vooral in de stoptreinensfeer, om die "spoorboekloze" (belachelijke term) 10-minutendienst in het Intercityverkeer tussen Amsterdam-Centraal en 's Hertogenbosch via Utrecht mogelijk te maken.

In alle rust tufte de stoptrein verder naar Kampen-Zuid. Omdat ik iets van de nieuwe Keolis-treinen wilde meemaken, nam ik van daar af de bus naar station Kampen: dat werd een IVECO-bus uit de 5500-groep op lijn 11. Bij het andere station ontmoetten we de gelede Van Hool-DAF-bus 4630, die gereed stond voor een rit op lijn 141. Maar interessanter dan het materieel van OV Regio IJsselmond was op dit moment de trein naar Zwolle.



Over het oude, vertrouwde lijntje reed nu een nieuwe FLIRT van Keolis. En, zoals bekend, moest die het nieuw gereedgemaakte station Zwolle-Stadshagen voorbij denderen om met een acceptabele snelheid en toch op tijd station Zwolle te bereiken. Inmiddels heb ik gehoord dat men

overweegt, de bediening van station Stadshagen te "redden" door de keertijd op station Zwolle te bekorten. Daarbij gaat waarschijnlijk alleen de aansluiting van en op de Intercitytrein uit/naar Groningen verloren, leer ik uit het Spoorboekje.

In Zwolle zag ik in de verte eveneens een "Blauwnet"-trein op de door Keolis overgenomen spoorlijn naar Enschede gereed staan.



Maar ik koos voor een andere "Blauwnet"-trein: die van ARRIVA naar Emmen. Bij de controle onderweg bleek dat het inderdaad geen probleem is als je bij een overstap binnen "Blauwnet" niet uit- en incheckt, ook al gaat het tussen twee verschillende vervoermaatschappijen.

Na het uitstappen te Emmen bleek mij dat er op de trein, afgezien van de bedrijfsnaam, diverse namen werden vermeld die met het opdrachtgeverschap te maken hadden. Daar zat echter een anachronisme in want Regio Twente was haar OV-bevoegdheden allang kwijt toen de verzamelnaam "Blauwnet" werd geboren.



(wordt vervolgd)

Twee “Keuzedagen” 17-/25-01-2018 (deel 2)

Opgemaakt op : 8 februari 2018

Woensdag 17 januari 2018 (vervolg)

Wat de bussen betrof, was Q-link een nieuw verschijnsel te Emmen. Lijn 12, althans voor de ritten van deze lijn tot Klazienaveen, werd dan ook met echt, voorheen Gronings, Q-linkmaterieel gereden, ook al dook hierbij tevens de “normale” gelede Mercedes Citaro-bus 3520 op.

Onverwacht verschenen er ook twee versterkingsbussen van Doornbos: een witte Setra voor lijn 21 en een evenzo witte IVECO voor lijn 42. Op basis van persberichten over deze inzet had ik Doornbos eerder in Groningen en omgeving verwacht.

Natuurlijk kwam er aan het begin van deze middagspits ook af en toe een Van Hool-dubbeldekker op Q-liner 300 naar Groningen voorrijden. Tevens reed Qbuzz weer met enkele hybride Mercedes Citaro-bussen op de stadsdienst Emmen.





*



*



*



*



*



*



Om de hybride Mercedes Citaro ook van binnen te kunnen meemaken, koos ik bus 3033 uit voor een rondrit. Deze ging van lijn 4 over op lijn 2, die door de combinatie met lijn 1 zowel Angelslo als de Emmerhout is gaan bedienen (lijn 1 doet dat in de omgekeerde richting). Een uitdaging qua rijtijd! Uit het geluid van de bus viel niet veel elektrisch rijden af te leiden.

Ik behoefde niet lang te wachten op een gelegenheid om met een dubbeldekker naar Groningen door te kunnen reizen. Het werd bus 3692. Er waren nog steeds passagiers die merkbaar van een plek op de bovenverdieping genoten. De twee jongens die vooraan zaten, keken ervan op dat ook bovenaan ruitenwissers gingen werken toen het begon te regenen. Het werd gelukkig nog niet direct "gieten", ook al passeerden we het busstation van Gieten.

In Groningen was ik nog mooi op tijd om met Qlink-lijn 3 door te kunnen reizen naar de P&R-plek te Hoogkerk en aldaar de laatste rit van spitslijn 17 vanaf Zernike te zien binnenkomen. Die lijn 17 was ergens als voorbeeld genoemd van een aan Doornbos uitbestede lijn. Maar de enige bus die in de middagspits voor deze lijn nodig was geweest, bleek een doorsnee-Mercedes Citaro van Qbuzz te zijn. Mijn zwager die in Leek woont en in Groningen werkt, en soms wel eens van lijn 17 gebruik maakt, had het me misschien ook kunnen vertellen.

Toen ik te Hoogkerk was uitgekeken, nam ik de eerstvolgende bus van lijn 3 terug naar de stad: vanaf het Station door naar de Grote Markt, om een

nieuwe elektrische, gelede VDL Citea-bus op lijn 1, die enkele minuten achter ons zat, in het stadscentrum op de film te kunnen zetten. En ook nog onder meer een gelede Mercedes Citaro-bus op lijn 4, nu dit ondanks het buswerende beleid van de gemeente Groningen nog steeds bij de Grote Markt mogelijk was.



*



Na een Japanse hap in de directe omgeving was het alweer een gelede Mercedes Citaro op Qlink-lijn 3, die als eerste mijn volgende ritje kon verzorgen, namelijk terug naar het "Hoofdstation".

Een doorgaande Intercitytrein naar Den Haag stond gereed, en daarin meende ik mij gerieflijk te kunnen nestelen voor de komende tweeënehalf uur.

Bij het naderen van Zwolle begon er echter wat te haperen aan de doorstroming van de trein. Even later meldde de conducteur via de omroepinstallatie dat de trein wat langzamer moest rijden vanwege een uitgevallen motor (blijkbaar had hij er meer dan een, net als een vliegtuig), maar dat de rit met enige vertraging zou worden voortgezet. O.K. dan maar, want met ca. 8 minuten vertraging behoeft ik ook geen moeite te doen om de parallelle Intercitytrein vanuit Leeuwarden naar Rotterdam via Utrecht nog te halen. Ik had in de rustige avondtrein van alles uitgestald om onderweg mee bezig te kunnen zijn: Ipad, videocamera om mijn opnamen van de dag alvast te kunnen bekijken, kranten, iets te drinken en/of te eten, een boek

De trein bleef vrij lang te Zwolle staan, en vanaf een gegeven moment gingen de lichten een paar keer uit. Voor werken met de lichtgevende Ipad geen probleem. Echter, plotseling werd medegedeeld dat deze trein (toch) niet verder zou rijden. Dus de Ipad dichtgeklapt, in het halfdonker al mijn spulletjes bij elkaar geraapt en de trein uit. Het werd daarna de volgende Intercity naar Rotterdam (want ik had inmiddels ook gehoord dat er iets mis was met het treinverkeer bij Schiphol).

Met de treinen naar Rotterdam en Delft en de tram kwam ik verder probleemloos thuis. Alleen deed ik onderweg de nare ontdekking dat mijn Ipad niet in mijn tas zat! Ik moet hem na het dichtklappen (het omhulsel is zwart) vanwege het onverwachte gedwongen verlaten van die donkere trein over het hoofd hebben gezien. De gevonden-voorwerpen-procedure bij NS heeft uiteindelijk niets opgeleverd, dus helaas ... Toch nog een fors offer gebracht voor deze Keuzedag!

Donderdag 25 januari 2018

Door mijn gehannes met Keuzedagen aan het begin van mijn vorige OV-tocht was nu wèl mijn tweede Keuzedag "op scherp" komen te staan, d.w.z. dat ik op de eerstvolgende dag waarop ik voor een treinreis zou "inchecken", daarmee tevens mijn eerstvolgende Keuzedag zou vastleggen.

Deze middag had ik een "broers-en-zus"-bijeenkomst te Lunteren en dat bouwde ik dus een beetje tot een treindagtocht uit.

Ik vroeg mij af of ik ook de "Arnhemse" VDL Ambassador-bus 3383 zou kunnen tegenkomen. Tot mijn verrassing liet de OV-zoeker mij in de vroege ochtend zien dat deze op het lijntje 35, Bemmeler – Elst – Zetten v.v., werd ingezet! Uitgaande van de meest logisch lijkende omlopen op deze lijn, die geen begin- of eindpunten met andere lijnen gemeen heeft, zou ik hem spoedig op station Elst moeten kunnen waarnemen, nadat ik mij daar per trein heen had gespoed.

Na de HTM bracht NS mij netjes volgens dienstregeling via Rotterdam, Utrecht en Arnhem naar Elst, maar de rit van lijn 35 waarop ik de 3383 (overigens ooit het wagennummer van de eerste Volvo-streekbus die de VAD, mede geïnspireerd door de overname van Tensen, voor de vestiging Amersfoort aanschafte) min of meer had verwacht, bleek met een van de voor deze lijn meer gebruikelijke kleine Mercedes-gevallen te worden gereden. Dus de 3383 was omgeruild òf misschien vanwege mogelijke ochtendspitsdrukte bewust slechts op enkele vroege ritten van deze lijn ingezet.

Ook de lunchtijd na terugkeer met de trein te Arnhem leverde geen vermeldenswaardige OV-waarnemingen op.

Door de overstap te Ede vanuit de NS-Intercity op de Valleilijn van Connexxion een beetje extra ruim te nemen, lukte het mij daar wel, iets nieuws te registreren.

Syntus heeft namelijk de Gelderse lijnen 5 (Ede) en 85 gekoppeld aan de Utrechtse lijn 83 binnen Veenendaal, waardoor in feite een grote ringlijn in twee richtingen vanaf Ede-Station naar Ede-Station is ontstaan. Omdat hierbij tevens de route van lijn 83 zodanig is gewijzigd dat hij niet meer door het beruchte tunneltje bij station Veenendaal-De Klomp hoeft, kunnen ook de aardgasbussen die normaliter op lijn 5 reden, op deze gecombineerde route dienst doen. Er worden ook Utrechtse bussen op deze lijnencombinatie ingezet, en dat kunnen nu dus zowel VDL Citea-

bussen als Setra's zijn. En na enig wachten kon ik inderdaad de Setra-bus 1613 op de Edese stadslijn 5 op de film krijgen! Samen met enkele karakteristieke bustypen van Syntus op de Veluwe.

Als POD-bus, of hoe het bij Syntus ook mag heten, was al eerder de VDL Ambassador 3256 voorbijgekomen, een bus die nu zo'n beetje met alle Syntus-concessies heeft kennisgemaakt.



*



*



*



*



*



Vanaf station Lunteren is het wel even een eindje lopen naar de woning van mijn broer, maar overdag bij droog weer en weinig bagage prima te doen. Bij het vertrek in het begin van de avond maakte ik daarentegen met graagte gebruik van een lift van mijn zus, die een benzinestation bij De Klomp in haar routeplan had opgenomen.

Ik was nu meteen weer dichtbij de trein, maar koos toch voor de bus omdat ik nog even in Amersfoort wilde kijken: lijn 80 dus, uiteraard (vanwege de tunnel) een VDL Citea: bus 1875, die binnenin nog steeds een bordje met het oorspronkelijke wagennummer "1175" vertoonde.

Ik reisde vervolgens via Schiphol terug naar huis, ook om te zien of zich nog wat bijzonders zou openbaren in relatie met de concessie Amstelland/Meerlanden. Echter, niet Connexxion, maar ARRIVA had een kleine verrassing in petto: de laatste bus van Qliner 365 (al om 22.04 uur) stond bij zijn vertrekhalte, en dat bleek de Volvo 8700-bus 7761 te zijn! Niet verder over nagedacht, snel ingestapt. Vooral in de Schipholtunnel rammelde er nogal veel in de bus, maar de door haar vriendje vergezeld chauffeuse wist in 40 van de 45 minuten avondrijtijd station Leiden te bereiken.



NS en HTM mochten het verder voor mij regelen.