



trainsim nieuws

Jaargang 15 nr. 05-2017

Clubdag zaterdag 6 mei 2017

Beste Trainsimmer



HCC bestaat 40 jaar!

In deze nieuwsbrief

- **Onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering komt eraan**
- **Presentatie stand van zaken in treinsimland**
- **Wegverkeer voor de VSM-route**
- **Derail Valley**
- **De treinengek**
- **Een nieuwe route voor Nederland!**
- **Agenda**

hcc¹trainsim

Onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering komt eraan

Het is weer tijd voor onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering. Zoals elk jaar houden we deze vergadering in het voorjaar en ditmaal is dat op zaterdag 6 mei a.s. Tijdens onze Clubdag in De Schalm in de Meern. We beginnen om 13.00 uur.

Daar wordt u bijgepraat over onze activiteiten in het afgelopen jaar en onze plannen voor het komend jaar. Het geheel wordt opgevrolijkt met de financiële cijfers over het afgelopen jaar zodat u inzicht heeft waaraan onze middelen besteed zijn.

We hopen dat velen van u de weg naar de Meern weten te vinden en met ons mee willen denken over onze activiteiten. We hopen ook dat er enthousiaste aspirant bestuursleden onder u zijn die actief willen meedenken en meehelpen met onze plannen. Meldt u zich alstublieft aan, dat kan tot aanvang van de vergadering bij ondergetekende.

De stukken voor de vergadering kunt u vinden op onze website en zolang de voorraad strekt liggen zij voor u klaar in De Schalm.

Ik hoop u te zien op 6 mei, de koffie staat klaar. Van diegenen die onze laatste Clubdag hebben meegemaakt in Houten horen wij graag hoe ze dit ervaren hebben.

Niek Lamme, voorzitter

Presentatie stand van zaken in treinsimland

De lezing op de clubdag wordt deze keer verzorgd door Kees Plaat. Hij zal een actueel overzicht geven van de stand van zaken in treinsimland.

Hoe staat het met de producten van N3V Games (Trainz), Dovetail Games (TS2017, TSW), Open Rails, en zijn er nog interessante ontwikkelingen bij andere producenten. Zijn er ook treinsimulatie programma's beschikbaar voor andere besturingssystemen dan Microsoft Windows? De presentatie zal gegeven worden na de Algemene Ledenvergadering om circa 14.30 uur.



Kees Plaat

Wegverkeer voor de VSM-route

Op dit moment wordt door het HCC!trainsim Ontwikkelteam nog steeds druk gewerkt aan de TS 2017-versie van het traject Apeldoorn-Dieren, de museumspoorweg die door de VSM wordt geëxploiteerd. Als deze route klaar is zal de speler tijdens het rijden met een maximumsnelheid van 30 km/u ruimschoots de tijd hebben om van de omgeving te genieten. Daarom is het belangrijk dat de scenery-objecten langs het spoor de werkelijkheid zo dicht mogelijk benaderen en dat bekende landmarks duidelijk herkenbaar zijn.

Een ander aspect waar dit uitgangspunt ook voor opgaat is het wegverkeer. De standaardauto's en vrachtwagens die DTG met de sim meeleverd schieten door hun eenvoudige uitvoering qua

vormgeving en textures duidelijk tekort, zodat het OT daar een alternatief voor heeft gebouwd. Op de VSM-route zul je daarom wegvoertuigen tegen kunnen komen die je ook in je dagelijkse omgeving aan kunt treffen, zoals de Skoda Octavia, de Toyota Prius, de Honda Jazz en de Volkswagen Passat. Ook bedrijfsmatige weggebruikers zijn niet vergeten. Die worden vertegenwoordigd door bestelwagens als de Mercedes Vito en de Volkswagen Caddy, met daarnaast de DAF LF45 vrachtwagen en de Renault Magnum truck met oplegger. Zeker, dit vormt slecht een willekeurige greep uit alles wat op de weg te vinden is, maar verrassend genoeg kan met een aantal kleurvarianten toch een zeer afwisselend en geloofwaardig verkeersbeeld worden gerealiseerd. Om de lezers van onze Nieuwsbrief vast een indruk te geven van het wegverkeer op de VSM-route hebben we bij dit stukje een aantal schermprints opgenomen, die overigens van onze testbaan afkomstig zijn. Met het oog op de performance zijn we wel terughoudend geweest bij het uitbeelden van details. Bovendien zijn de objecten bestemd voor een treinsimulator en niet voor een vrachtwagensimulatie.



Henk van Willigenburg

Derail Valley

"To derail or not to derail, that's NOT the question"

In dit artikel ga ik in op Derail Valley, een treinsimulatie pakket dat momenteel in ontwikkeling is. Dit pakket geeft een verrassende draai aan het begrip treinsimulatie. Leest u vooral verder!

Treinsimulatie in virtual reality leek in de nabije toekomst tot nu toe vooral wishful thinking te blijven. DTG Train Simulator kende een jaar of drie geleden nog de optie om met de Oculus Rift Development Kit virtual reality bril de treinsimulatie hobby nog een dimensie extra te geven – te vinden als je goed in het menu van TS zocht althans, want de optie zat enigszins verstopt. Ondanks het feit dat vanuit DTG langs onofficiële kanalen te horen was dat virtual reality 'the way to go' was voor Train Simulator, is er momenteel geen officiële support voor VR vanuit DTG, vanuit Train Simulator 2017 niet en vanuit de nieuwe TSW ook niet. Dat vind ik als virtual reality liefhebber bijzonder jammer en een gemiste kans.



Bij andere simulatiesoftware, zoals de games die zich richten op autorijden en bij de grote broer van trein simulatie, de vlieg simulatie software is inmiddels al een paar jaar te zien hoeveel revolutionair leuker het is om via virtual reality een simulatie te spelen, ten opzichte van het kijken naar een scherm van 40 bij 25 centimeter en je daarbij 'voor te stellen dat je in de cabine van een vliegtuig zit'. Ik herinner mij mijn eerste sessies met Flight Simulator nog. Het leukste was destijds om met de meegeleverde Boeing jet te proberen loopings te draaien en ondersteboven te vliegen totdat een voorspelbare, abrupte kennismaking met de harde grond volgde. Ik kan u verzekeren dat u dit in virtual reality wel uit uw hoofd laat. U kijkt niet meer naar een plat scherm van 40 bij 25 centimeter, u zit in die cockpit van dat vliegtuig en het laatste waar u dan aan denkt is om dat vliegtuig in een looping te storten. Wanneer je daarna de VR bril afzet en hetzelfde simulatiespel weer op het platte scherm speelt geeft dat plotseling een heel raar gevoel, zeg maar alsof u op heel indirecte manier een voertuig bedient dat zich ergens ver wegvan u bevindt.



De bijzonder opwindende manier van het bedienen van uw spelerstrein via virtual reality was zoals gezegd tot nu toe helaas nog niet tot nauwelijks mogelijk in Train Simulator. TSW is gebouwd op basis van een grafische engine die virtual reality eigenlijk bijna 'out of the box' ondersteunt, zo is mijn ervaring. DTG is echter een commercieel bedrijf dat ongetwijfeld uitsluitend zaken implementeert in de software wanneer er een 'business case' voor is. zoals dat tegenwoordig zo mooi heet. Men maakt een te verwachten kosten-baten analyse, een inschatting van de te verwachten verkopen in de toekomst en men maakt een keuze voor al of niet implementeren. In dit geval heeft DTG er dus niet voor gekozen om VR te ondersteunen. Ook N3V games die binnenkort Service Pack 2 van Trainz A New Era uitbrengt, heeft geen officiële ondersteuning voor virtual reality.

Momenteel is echter vanuit een andere hoek een treinsimulatiespel in ontwikkeling, waarvan wij wellicht in de toekomst meer gaan horen. De naam: Derail Valley. Derail Valley is als spel in ontwikkeling als demoversie gratis verkrijgbaar via Steam. Deze simulator is gebouwd op de Unity grafische engine. De Unity engine is vergelijkbaar met de Unreal Engine, een aantal bekende games gebruiken "Unity". Ondergetekende heeft iets meer dan twee jaar geleden het Dutch Classics model van de NS 1100 loc bij wijze van test naar de Unity grafische engine geëxporteerd en heeft deze daarna in virtual reality bekeken. Het model van de 1100 was een statisch model en kon in de Unity Engine nog niet rijden, maar het was desondanks een bijzonder indrukwekkende ervaring. Voor mij stond plotseling niet een 3D model voor mijn neus, maar een bonk staal van vele tonnen, waarvan je instinctief wat gepaste afstand houdt.

Wat is er momenteel te beleven in Derail Valley? Derail Valley bevat momenteel een kleine bergroute, een diesellocomotief die bestuurd kan worden en wat rollend materieel wat aangekoppeld en ontkoppeld kan worden. Vanuit de cabine van de locomotief kunnen met een soort radio controller de wissels bestuurd worden. Dit alles vindt niet plaats op het platte schermje voor uw neus, maar in virtual reality. Zodra u de VR bril op zet en de simulatie start, zit u in de cabine van de locomotief. Volgens Steam is Derail Valley geschikt voor de HTC Vive, de concurrent van Oculus Rift, maar met de Oculus Rift vr bril functioneert de simulatie prima in VR 3D. De titel van het spel lijkt wat

ironisch gekozen, want zodra u die vr bril opzet en in de cabine van de loc plaatsneemt is het laatste wat u wilt dat uw loc ontspoord en dat u met vijftig ton staal inclusief u als machinist op zijn kant naast de baan belandt. Zodra u een bocht in het traject met wat te grote snelheid nadert, grijpt u automatisch onmiddellijk naar de remkraan en wanneer u de bocht toch te snel inrijdt krijgt u het onvermijdelijke nare gevoel in uw maag dat u vertelt dat dit een bijzonder slecht idee is.

Naast de Oculus Rift VR bril zijn ook de Oculus Touch controllers benodigd, één voor elke hand. Met de touch controller in de hand bedient u de controls van de loc op een heel natuurlijke manier: u reikt met uw hand naar de regulator en zodra uw hand deze 'raakt' kunt u met de touch controller de regulator bedienen. Hetzelfde geldt voor de rem, die zich naast uw rechterhand bevindt en voor de andere bedieningsknoppen die in de cabine te vinden zijn, zoals reverser, horn en nog wat andere bedienbare items.

Wat graphics betreft ziet de simulatie er nog wat eenvoudig uit, maar dat zij de ontwikkelaars vergeven, het spel bevindt zich nog in een vroeg stadium van ontwikkeling. Het landschap oogt qua belichting en aankleding echter al prima en dat biedt een goede basis; de 'speelbare' loc is wat spartaans ingericht, maar het is dan ook een eenvoudige rangeerloc. Een editor ontbreekt, maar de software is nog in ontwikkeling en dus is het nog niet duidelijk welke kant het met dit pakket op gaat. Eén ding is zeker: of het nu een volwaardige train simulator wordt of bij een 'simulatie' met meer een spelelement blijft, het plezier in het rijden in Derail Valley is er niet minder om. Dit komt wat simulatie betreft gevoelsmatig erg dicht bij het daadwerkelijk rijden als machinist op een trein. Hopelijk kan ik u in de toekomst meer melden over dit pakket.

Voor meer informatie: http://store.steampowered.com/app/588030/Derail_Valley/

Voor een videodemo zie: <https://www.youtube.com/watch?v=p5PEKotBNfo> (en vele andere video's op Youtube)

Raymond Kalousdian

De treinengek

Mijn eerste bezoek aan een HCC!trainsim middag was best wel een beetje eng, het lijkt alsof alle aanwezigen in die ruimte, experts zijn op het gebied van Nederlandse en Europese treinen, ik voelde me dan ook wel een beetje klein worden, denkende dat ik toch al veel wist van Railworks. De meeste leden zijn denk ik dan ook verwoede hobbyisten, machinisten of ex machinisten, maar toch waag ik het toch om ook mijn beleving met de train-simulator te belichten.

Ondanks dat ik waarschijnlijk wel één van de weinigen zal zijn die het Amerikaanse spoorwegnet mooier en interessanter vind om te rijden, zal ik het toch een klein stukje verduidelijken waarom juist Amerika mijn voorkeur heeft.

Wij met ons kleine kikkerlandje hebben een oppervlakte van maar 41.543 km², ons spoorwegnet is in handen van één uitvoerende maatschappij. Personen vervoer is in Nederland het meeste wat over deze lijnen rijdt.

Amerika echter is "maar" 9.826.675 km² groot, een 236 keer zo groot als Nederland, afstanden zoals daar kan je je alleen maar voorstellen als je met het land bekend bent.

Personen vervoer is daar maar op een laag pitje beschikbaar, dus je voelt de bui al hangen. Bijna alles draait om goederenvervoer, wat hier in ons land over de weg gaat aan trailers etc. is daar op de rails te vinden.



Afstanden is dan maar een simpel woord, wij vinden het al een eind om 2 uur in de auto te zitten, maar in de US is een reis van een hele dag normaal. Denver Colorado naar Kansas city Missouri Bijvoorbeeld is 968 km, 8 en een half uur rijden. Als wij 400 KM rijden zijn we van het zuiden naar het noorden gereden en hebben we ons gehele land doorkruist.

Mede door die grote afstanden en een gebrek aan vaarwegen heeft het vrachtrailvervoer daar prioriteit nr 1, vaak echter ook hele stukken enkelvoudig spoor, waardoor men op een zijspoor elkaar moet passeren. Men kan er echter weer wel met dubbele containers op elkaar rijden, omdat er weinig of geen viaducten zijn die een belemmering vormen. Treinstellen van meer dan 100 wagons zijn geen uitzondering, ellenlange rijen wagons, want dan plaats men meerdere locs aan kop, of zelfs een paar extra er achteraan. Logisch ook dat men daar alleen met diesels/elektrische locomotieven rijdt, een bovenleiding op zulke afstanden zal niet kunnen werken, door gebrek aan tussen stations en stroomverlies, een plaatselijk een spoorlijntje of natuurlijk de metrotreinstellen zijn wel elektrisch uitgevoerd.

Vroeger waren er veel meer maatschappijen/railvervoerders, maar de meeste zijn gefuseerd en opgekocht door de grotere jongens. De 5 grootste vrachtvervoerders van nu zijn;

Union Pacific, BNSF, CSX, Norfolk Southern, Kansas City Southern

Gezamenlijk zijn ze goed voor een 160.000 km aan rails! Dat is 4 keer de omtrek van de aarde.

Rangeer terreinen zijn dan ook best groot te noemen, immers alle op en overslag geschied via of in de buurt van die centraal gelegen terreinen. Zo is eigenlijk heel Amerika opgebouwd geworden, midden in een woestijn werd er een station neer gekwakt, een paar huizen ernaast en dan wachten tot de rails er naartoe werden gelegd.

Vaak als ik dan ook met een "Langere rit" bezig ben zet ik er een tweede laptop naast met Google maps geopend op het traject wat ik af te leggen hebt, of pauzeer het spel even en ga dan op zoek naar de plek waar ik rij in een ander scherm op dezelfde laptop. Prachtig om te zien, dat men de realiteit zo benaderd heeft in de simulator ritten.

Ondanks dat men soms kritiek heeft op scenario's omdat het geluid in werkelijkheid net even een fractie anders is (vooral natuurlijk op de Europese trajecten) of dat de reclame op een trein niet helemaal klopt en correct is, kan ik je vertellen dat ik dan dus blij ben geen expert te zijn en te genieten van het rijden, zoals de maker dat bedacht heeft. Vooral die grote diesel motoren van 2000 pk en meer die brullend tot leven komen terwijl je rijdt, schitterend om te doen en te horen, enkele locs zijn zo realistisch nagebouwd dat je eerst een handleiding moet lezen eer je zo een motor aan het draaien krijgt, bv die EMD GP-20 WP chapeau!

Oeps eigenlijk had ik het voornemen om een beschrijving te geven van een scenario wat ik graag mag doen "het foutloos rangeren". Echter gezien de lengte van dit verhaal denk ik dat we die dan maar voor een volgende nieuwsbrief bewaren.



Joop Hermesen

Een nieuwe route voor Nederland!

Inleiding Van de hoofdstad van de provincie Overijssel naar een tot voor kort belangrijk knooppunt voor internationaal reizigersvervoer: Zwolle-Rosendaal. Met dit toekomstdoel is de bouwer 'nsvirm' (bekend van de Oost Nederland waar hij ook aan meegewerkt heeft in samenwerking met Daniël) aan de route begonnen. Een jaar na de eerste in-game foto's op het Treinpunt forum, is dan v1.0 (inmiddels v1.1) van de Zwolle-Rosendaal route gepubliceerd. In onderstaand artikel nemen we deze route onder de bekende loep.

Geschiedenis van de lijn Zwolle – Roosendaal De spoorlijn kent gezien zijn lengte en verschillende bouwjaren meerdere namen en ook een andere historie. Een groot deel van de route is ontstaan naar aanleiding van de in augustus 1860 aangenomen Spoorwegwet. Deze wet kwam er naar aanleiding van de achterblijvende spoorverbindingen in Nederland ten opzichte van de omringende landen, en voorzag erin dat door de Nederlandse Staat 10 nieuwe spoorlijnen werden aangelegd. Hiermee werd een groot deel van Nederland per trein bereikbaar. Bij de bouw kregen ze de naam Staatslijn A tot en met K mee. Staatslijn A en E vormen samen een groot aandeel van het te behandelen traject.

Om te beginnen de Staatslijn A. Deze strekt zich over een afstand van om en nabij de 165 kilometer vanuit Arnhem langs de IJssel via Zutphen, Deventer en Zwolle naar Leeuwarden. In 1866 wordt de lijn in zijn volledigheid opgeleverd, 5 jaar nadat koning Willem III de eerste steen van de pijler van de spoorbrug bij Zutphen had gelegd. Op het deel Arnhem-Deventer was al in 1885 treinverkeer mogelijk. Het is een lijn van allure. Met name nog in de beginjaren toen vanuit Amsterdam internationaal verkeer richting Hannover via Arnhem, Zutphen en Oldenzaal (over Staatslijn D) naar Duitsland reed. De Hollandsch IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) won het op grond van snellere dienstuitvoering uiteindelijk van de Staatspoorwegen (SS) waardoor deze verbinding tot op de dag van vandaag via Amersfoort en Apeldoorn wordt gereden. Alleen Deventer van de Staatslijn A wordt nog op de route aangedaan. Ook Arnhem is niet meer dan een 'laatste halte' voor de Duiste grens voor internationaal verkeer, alhoewel de nieuwe stoptreindienst van NS dochterbedrijf Albellio daar ietwat verandering in brengt. Zwolle is nog steeds een belangrijk knooppunt in het Nederlandse treinverkeer. Met het maken van een nieuwe dienstregeling wordt altijd vanuit daar begonnen. Tegenwoordig kennen we het traject Arnhem-Zwolle ook wel onder de naam IJssellijn. Het deel Deventer-Olst is bij de spoorverdubbeling en elektrificatie enkelsporig gebleven, in tegenstelling tot de rest van de lijn. De verlenging naar Nijmegen volgde pas in 1879. Dit was mede vanwege de kosten die nodig waren voor het aanleggen van twee bruggen over de Nederrijn bij Arnhem en de Waal bij Nijmegen. Plannen waren er echter al in het jaar 1846. Gezien er destijds ook een toekomstperspectief was gekomen door de aanleg van de lijn Tilburg-Nijmegen, en een internationale verbinding via Kleef, werd deze lijn alsnog gebouwd. In tegenstelling tot de IJssellijn en de nog te behandelen Brabantse Lijn, werd deze lijn van meet af aan dubbelsporig uitgevoerd. Nijmegen is voor lange tijd nog een internationaal knooppunt geweest. Arnhem heeft tegenwoordig die rol – voor wat het nog waard is – overgenomen, nadat de lijn naar Kleve in 1991 opgeheven werd. Mede door teruglopende reizigersaantallen was deze lijn destijds niet langer rendabel.



Het traject Tilburg-Breda is onderdeel van Staatslijn E (Breda – Maastricht) en was al in het jaar 1863

in gebruik. Deze lijn was bedoeld als snelle verbinding naar het zuiden (via Eindhoven-VenloRoermond), maar deze plannen zijn met de aanleg Eindhoven-Weert komen te vervallen. De lijn is dus niet meer dan een 'standaard

spoorlijntje'.

Dan het traject Tilburg-'s-Hertogenbosch-Nijmegen, ook wel Brabantse of Zuidooster Spoorlijn genaamd. De aanleg van de lijn begon in 1872 en werd uitgevoerd door de Nederlandsche ZuidOoster Spoorweg-Maatschappij (NZOS). Aanvankelijk zou de lijn niet door 's-Hertogenbosch lopen maar verder oostelijker in het oogpunt van uitbreiding van de stad, maar daarvan is bij de bouw afgezien. Zodoende is de lijn aan het traject Utrecht-Boxtel aangesloten. De exploitatie vanaf juni 1881 door de NZOS verliep niet voorspoedig. Pogingen om de exploitatie door de "Chemins de fer Grand Central Belge" (GCB) te laten geschieden, werd door de regering afgewezen. De exploitatie werd daartoe in 1883 overgenomen door de Staatsspoorwegen (SS). Het spoor is in de loop der tijd verdubbeld, echter ook hier is net als op de IJssellijn een deel enkelsporig gebleven. Het betreft hier de Edithbrug bij Ravestein. De aansluitingen naar Waalwijk en Lage Zwaluwe vanuit 'sHertogenbosch zijn in de loop der tijd verdwenen.

Tot slot het oudste deel van het traject: Roosendaal – Breda. Deze werd aangelegd door Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam (AR), en werd al geëxploiteerd in 1855 (in 1854 al tussen Roosendaal en Etten-Leur). Deze organisatie voerde onder andere reizigersdiensten uit tussen Antwerpen -Roosendaal - Moerdijk (bekend als lijn 12) met aansluiting op de boot naar Rotterdam, waarbij Breda dus nu ook aangesloten werd. Tien jaar na de opening werd de dienst overgenomen door Chemins de fer Grand Central Belge. De bedoeling van dezelfde maatschappij was een directe verbinding te maken vanuit Antwerpen via Turnhout, Tilburg, 's-Hertogenbosch en Nijmegen/Arnhem naar de Duitse grens. Deze is met de overname door de Staatspoorwegen in 1880 er nooit gekomen. Wat is overgebleven is de Belgische boemel en de Benelux-trein (tegenwoordig Intercity Brussel) die dagelijks meermalig Roosendaal aandoet.

Zwolle-Roosendaal in Train Simulator Hoewel Zwolle-Roosendaal doet vermoeden dat het de hele lijn betreft, is voor v1.1 alleen het deel Deventer naar Nijmegen en Wijchen uitgebracht. Daarbij komt de totaal af te leggen afstand op ongeveer 75 km van de in totaal 210 km dat de lijn lang is. Dat wil echter niet zeggen dat dat af doet aan de speelkwaliteit! Er zijn voldoende mogelijkheden op dit traject. Maar daarover later meer.

Bij de download ontvangt u een .zip file, waarin de handleiding, route als RWP, route als losse map en enkele readme's meegeleverd zijn voor de aanwezige scenario's. U dient om de route compleet te maken naast dit pakket ook de Quick-Drive en assets-pack van TreinPunt.nl te downloaden. Dit assets-pakket is met voorbedachten rade als aparte download aangeboden.

Zodoende kan bij een volgende update hierin objecten verwerkt worden, zonder dat de route offline gehaald hoeft te worden. In zijn totaliteit een zeer verzorgde uitrol van de eerste versie. Met name lof over de vormgeving van de handleiding. Eenvoudig doch uitgebreid. De assetlijst beschikt over de linken naar de download, en is compleet gebleken. Dat houdt in: een relatief zéér kleine assetlijst! Bovendien wordt



alléén de München-Augsburg van DTG als payware route gebruikt. Gezien deze niet alleen voor Zwolle-Roosendaal gebruikt wordt maar ook in andere Nederlandse routes, is het ook als beginnende TS201X speler een te adviseren koop voor de toekomst (mocht uw interesse in Nederland liggen).

De route zelf is zoals je naar aanleiding van de overzichtelijk vormgegeven handleiding kunt verwachten zeer net uitgevoerd. Met name het UKTS Foliage Pack geeft de route een frisse uitstraling. Dat is echter maar één van de 3 voornaamste factoren die de route Zwolle-

Roosendaal pas echt tot leven wekken. Zo is ook de aangebrachte verkanting in het spoor bij bogen een zeer fraai aangezicht. Een lastig werkje in-game, en daarom des te meer bewondering voor de bouwer! Daarbij komt ook nog eens de 3D bovenleiding van Michael op het treinpunt.nl forum, welke over het gehele traject gespannen is. Deze zogeheten 'waslijnen' maken de route voor het Nederlands oog helemaal af. Zeker ook gezien het traject voor een groot deel beschikt over de betonnen Noord/Oost portalen, en dus afwijken van de standaard stalen DIN portalen. Het grootste kunstwerk op dat gebied is Zutphen waar vele uren in zijn gestoken alle draden geheel realistisch te hangen. Dit met dank aan routebouwer Daniël Schreurs van de Oost-Nederland route. Ook afspanningen zijn niet vergeten, en voegen dat laatste stukje realiteit toe wat betreft de bovenleiding.

Tot slot een onzichtbare, maar daardoor zeker niet minder mooie feature. Een realistische implementatie van de ATB. Deze reageert dus niet meteen bij een sein in geval van een vermindering of verhoging van de baanvaksnelheid, maar waarheidsgetrouw bij een snelheidsbord. Denk hierbij bijvoorbeeld (in geval van ATB-Eerste Generatie) aan het passeren van een snelheidsverminderingbord met cijfer 8. De ATB registreert pas vanaf dan dat de volgende baanvaksnelheid 80 km/h is. Je hoort dan het bekende 'ping' geluidje in de cabine. Voor de ervaren speler een fantastische ervaring. Het komt nóg een stukje dichterbij de realiteit.

Wat betreft de omzetting van de route naar het de realiteit zijn er duidelijk enkele verschillen kenbaar. Zo ontbreken enkele bedrijfspanen, of als specifiek voorbeeld, de waterzuiveringsinstallatie bij de Oosterbeekse brug die de Nederrijn op het traject Arnhem-Nijmegen overspant. Stationsgebieden en herkenbare plaatsen zijn echter weldegelijk fraai omgezet. Misschien een ietwat andere 'feeling' dan het origineel, maar zeker niet in dermate dat het afbreuk doet aan de ervaring. De route is dan ook voornamelijk gebouwd vanuit het oogpunt van de cabine en wat vanuit daar zichtbaar is. De verdere omgeving is daaraan ietwat ondergeschikt. We kunnen het in dit geval beter omdraaien: doordat er zo weinig verschillende assets gebruikt worden is de route zeer 'geheugenvriendelijk voor TS'. De enige plaatsen die mogelijk veel impact op uw systeem hebben (afhankelijk van uw specificaties uiteraard) zijn Zutphen en in mindere mate Deventer en Arnhem. Van de gemiddelde gebruiker op dit moment wordt een gemiddelde framerate (aantal beelden per seconden) van 35-40, maar ook de 60 fps wordt veelvuldig gehaald. Dat is een unicum in TS2017, zeker bij de grote Nederlandse routes.

Er is op dit moment overigens nog één issue die mogelijk als storend kan overkomen. Het betreft een overmaat aan 'kedeng-kedeng' geluiden, oftewel teveel railjoints/raillassen in de route. Dit is bekend bij de maker, en er wordt wanneer opgelost een patch voor uitgebracht.

Alle mogelijkheden ga ik niet benoemen. Het is – mijns inziens – veel leuker deze zelf te ontdekken.

Ga vooral 'op snor' naar oude of juist nieuwe spoorfoto's, en zoek informatie op over oude treindienstregelingen. Er zijn meer dan genoeg mogelijkheden, op alleen dit deel van de route al. Bijzondere ritten vinden vaak genoeg plaats. Zo deed de Stichting Mat'54 Hondekop Vier met treinstel 766 kort geleden de lijn aan, maar ook vroeger zijn er genoeg excursieritten over de lijn gereden. En vergeet niet dat de aansluiting naar het VSM spoor ook meegenomen is in de route. Overbrengingsritscenario's van stomers of ex NS diesels zijn goed mogelijk. Ook in de echte wereld vinden deze vaak genoeg plaats. Voor modern materieel is ook genoeg plaats op de lijn. Zo wemelt het van de Flirt-3 treinstellen van zowel NS als Albellio (Arnhem-Düsseldorf), en rolt de vernieuwde V-IRM (VIRMm) vaak genoeg over het deel Arnhem-Nijmegen op weg naar Den Helder of Schiphol. Ook GTW's zijn er in overvloed te vinden, zowel van Arriva (Achterhoek), Arriva (Limburg) als van Connexion onder de naam 'Breng'. Ook ICM(m), SGMm, DDZ, Mat'64,

DD-AR, DD-AR3 stammen, en in vroegere tijden (tot voor kort eigenlijk) de NS 1700 met ICR-7 stammen horen op deze lijn thuis. Kortom: genoeg om jezelf uren mee te vermaken!



Toekomst Op het moment van schrijven wordt alweer druk gebouwd aan het vervolg van de lijn. Als resultaat op een daarvoor opengestelde stemronde op het treinpunt.nl forum, is besloten eerst door te bouwen naar 's-Hertogenbosch voor een volgende release. Hierna volgt naar de huidige inzichten de uitbreiding naar Zwolle, alvorens de verdere uitbouw in de richting Tilburg, Breda en Roosendaal te maken. Dat laatste is uiteraard nog verre toekomstmuziek.

Conclusie Een absolute toproute en aanrader voor een beginnende TS speler in Nederland (en daarbuiten). Dit mede vanwege een laag aantal aan benodigde assets, en het feit dat de route spoortechnisch zeer realiteitsgetrouw is omgezet. Er zit zeker toekomstmuziek in deze route: dit smaakt naar meer!

De route en alle benodigde assets zijn te downloaden op het [treinpunt](http://treinpunt.nl)-forum, in de download sectie. Klik daarvoor op de onderstaande afbeelding. **LET OP:** Zorg dat alle freeware asset-packs up-to-date zijn! Ookal heeft u ze eerder gedownload, het kan geen kwaad er nog eens naar te kijken en opnieuw te installeren. Dit voorkomt enkele bekende problemen op het forum! In dit artikel vind je enkele screenshots van de route. Het materieel op de foto's wordt **NIET** meegeleverd.



Oscar Weijde

Agenda

De eerstvolgende clubdag is op 10 juni 2017

Het adres is: Cultureel Centrum "De Schalm",
Oranjelaan 10, 3454 BT De Meern

U bent welkom van 11:00 tot 16:00 uur.

Wij zien je graag op de gezellige HCC!trainsim clubdagen.



Graag uw ledenpas laten scannen bij binnenkomst!



Tot dan!!

Noteer alvast de clubdagen en evenementen in uw agenda!

- 13 mei 2017, Wij zijn te gast op de themadag van HCC!windows, in Dorpshuis "De twee Marken", Trompplein 5, 3951 CR Maarn. Van 09.30 - 16.00 uur. voor meer informatie klik [hier](#)
- 10 juni 2017, laatste clubdag voor de zomerstop
- 2 & 3 september 2017, VSM "Terug naar Toen"

.

Ga voor meer informatie naar onze [website](#)

Opmerking • Wij distantiëren ons uitdrukkelijk van alle inhoud van gelinkte pagina's / websites. Deze verklaring geldt voor alle links in deze Nieuwsbrief.

Wil je deze nieuwsbrief niet meer ontvangen? [Klik dan hier](#).