

De Reiziger

ROVER



**Staatssecretaris
Heijnen:**

“Er kan nog veel wél”

**Red mijn lijn:
tijd voor
actie!**

**Fietsen
naar de
Vechtbron**

**OVpay:
hoe staat het
ermee?**

**Kijk eens
uit het raam:
Zeeland**

Beste reizigers

Eind december 2017 nam NS het initiatief om de aanspreekvorm in omroepberichten in treinen inclusiever te maken door "dames en heren" te vervangen door "beste reizigers". Er werd wat lacherig over gedaan, maar "Beste Reiziger" doet iedereen recht. Van mensen die in de trein zitten, of staan, staat één ding vast: dat ze reiziger zijn.

Ik reis een dag of vijf per week met de trein en hoor vele malen per reis een omroepbericht. Het "Beste reizigers" is er wel zo'n beetje af, dezer dagen. Langzamerhand heeft het treinpersoneel weer gewoon een eigen stijl van omroepen.

Overigens wil ik wel even een opmerking maken over de kwaliteit van de omroepinstallaties. Soms word je wreed gestoord in je hazenslaapje door een keihard volume. Ook heb je omroepinstallaties met een draadje los. "Beste r..., we n... Statio... ..pel, ... kunt overstappen op de etc. etc. etc." Sommige 'beste reizigers' raken in paniek, want

ja, wat werd er eigenlijk voor belangrijks omgeroepen?

Ik ben eigenlijk wel benieuwd of je als treinpersoneel geïnstrueerd wordt over de do's en don'ts van het omroepen. Ik ken een geweldige conducteur die in Sinterklaastijd in rijm omroept.

Beste Reiziger, we zijn bijna in Driebergen-Zeist, en bij het uitstappen is het vereist om uw ov-kaart helemaal, te houden tegen die uitcheckpaal. Uw bagage vergeten is niet pluis, bovendien krijgt u ruzie thuis.

Ik hoor conducteurs spreken over 'spoor', maar ook over 'perron'. Er is verschil tussen die twee. Maar dat weten alleen insiders, volgens mij.

Sommige treinmedewerkers lezen bij elk station een heel spoorboekje op, soms zelfs ook in het Engels en Duits. Er zijn er ook die volstaan met: "Kijkt u op het perron op de

schermen die u vertellen met welke trein u uw reis kunt vervolgen."

Is dat erg, dat elke medewerker een eigen stijl heeft? Of waarderen we ieders individualiteit, zelfs bij iets simpels als een omroepbericht in de trein? Ik zou de medewerkers vooral willen stimuleren om een eigen stijl te ontwikkelen. Het belangrijkste is om elke 'beste reiziger' goed te informeren. Dat kan zakelijk, dat kan luchtig, dat kan met een boodschap. "U bereikt bijna Zutphen, het mooiste stadje van Nederland, en ik wens u veel liefde en geluk", hoorde ik pas geleden. Of het van NS mag? Geen idee. Maar van mij mag het.

Willem Stegeman



Uitnodiging ALV 18 november

Op zaterdag 18 november vindt de tweede Algemene Ledenvergadering van 2023 plaats. U bent van harte welkom de vergadering bij te wonen van 13:30 uur (inloop vanaf 13:00 uur) tot 17:00 uur in het KadECafé, Eemplein 75 in Amersfoort. Het programma zal beginnen met een huishoudelijk deel en een actueel OV-thema behandelen. We sluiten af met een borrel. Het programma is ook digitaal te volgen via www.rover.nl/alv

ALV

De Reiziger is het tijdschrift van de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Er verschijnen in 2023 drie nummers op papier. Bijdragen aan *De Reiziger* zijn op persoonlijke titel, tenzij anders aangegeven. Mening van auteurs zijn niet vanzelfsprekend meningen van Rover of van de redactie.

Redactie: Marina van Alphen, Sanne van Galen, Martin Oudenaarden (beeldredactie), Arjan Polderman, Jaap Rodenburg, Gerda Spaander, Willem Stegeman, Jeroen Vogel
Eindredactie: Groenvoer Communicatie (Jaap Rodenburg)
Aan dit nummer werkten verder mee: Renee van der Haar, Geri van Ittersum, Peter Oosterling, Freek Bos, Guus Puylaert, Frank Visser, Hanny Visser
Vormgeving: Ruparo (Ivo Sikkema, Ingeborg Seelemann).

Druk: Veldhuis Media BV
ISSN 0920-4954. **Oplage:** 2.100 gedrukt en 2.300 digitaal

Rover is de consumentenorganisatie voor iedereen die reist met het openbaar vervoer. Rover wil dat reizigers een goed product krijgen aangeboden: dat bus en trein op tijd rijden, tegen een aantrekkelijke prijs, en dat klachten van reizigers serieus worden genomen. De kwaliteit van het openbaar vervoer staat of valt met een goede dienstverlening. Daarnaast wil Rover goede informatievoorziening, toegankelijkheid en veiligheid. Rover wil dat het openbaar vervoer een goed alternatief blijft voor de auto. Niet alleen in de steden, maar ook op het platteland.

Lidmaatschap Rover met *De Reiziger* als online magazine (vanaf € 25 per jaar) of daarnaast ook op papier (vanaf

€ 35 per jaar).
Abonnement *De Reiziger* voor niet leden: € 50 per jaar. Nabestellen losse nummers vanaf € 5.
Contact met Rover (aanmeldingen, verhuizingen, opzeggingen):
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort.
Telefoon: 033-4220450 (werkdagen 10-16 uur).
E-mail: ledenservice@rover.nl.
Internet: www.rover.nl

Schenken aan Rover zijn aftrekbaar voor de belastingen.
NL04 TRIO 0320 0025 78, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort, o.v.v. 'Gift'. Meer informatie over schenken via Rover: 033-4220450 of www.rover.nl/doneren
Buitenlandservice (alleen voor leden) aanvragen via www.rover.nl/buitenlandservice

Lokale afdelingen: Kijk op www.rover.nl/lokaal voor lokale websites en contactmogelijkheden

Redactie
www.rover.nl > Blad: *De Reiziger*;
e-mail: redactie@rover.nl.

Adverteren in *De Reiziger*:
redactie@rover.nl.

Sluitingsdatum Kopij voor *De Reiziger* nr. 4/2023 moet uiterlijk binnen zijn op 4 december. Verschijningsdatum is rond 24 januari.

Foto voorkant:
Demissionair staatssecretaris Vivianne Heijnen
Foto: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



10 “Val kabinet heel jammer, maar er kan nog veel wél”

Vivianne Heijnen (CDA) was staatssecretaris voor het OV, tot op 8 juli het kabinet viel. Een week later blijkt ze zeker nog niet ‘uitgeregeerd’.

Verder

- 4 Rover in actie
- 14 Brievenbus
- 19 Gespot
- 23 De wachtruimte: Wolvega
- 28 Kijk eens uit het raam: Roosendaal-Vlissingen
- 31 Van de OV-professionals: werk aan de winkel
- 32 De Reiziger: Jan Fossen

Red mijn lijn!



20 Red mijn lijn: tijd voor actie!

Meerdere buslijnen zijn al uitgedund. En nu dreigt een nieuwe ronde bezuinigingen het OV verder uit te kleden. Rover is in actie gekomen tegen de kaalslag.



24 Fietsen naar de Vechtbron

Een week fietsen is leuk, maar fijner is het wanneer je een doel hebt. De bron van een rivier lijkt een duidelijk doel. Hoewel...

26 OVpay: hoe staat het ermee?

Betalen met de bankpas of smartphone kan nu bijna overal in het openbaar vervoer. Maar hoe staat het er nu verder voor met de opvolger van de OV-chipkaart?



16 Op Verkenning: Groengebied Amstelland

We wandelen van het Amsterdamse metrostation Gaasperplas via het Gaasperpark, een wilgenlaan en een heemtuin naar metro- en treinstation Holendrecht.

Rover Gouda: pas bushaltes aan

Bushaltes in Reeuwijk-Brug voldoen nog lang niet aan de normen, zo concludeert Rover Gouda en Midden-Holland. Een schouw van 10 bushaltes na herinrichting van de weg leverde een aantal opmerkelijke resultaten op. Zo wordt op één halte de achteruitgang van de bus geblokkeerd door een reclamebord. Bij een andere halte ontbreekt de achterwand van het wachthokje (abri) en heeft de reiziger geen zicht op de bus, omdat het haltebord in de zichtlijn staat. Ook opvallend is dat geen enkele halte geleidelijnen heeft. Daarnaast kunnen reizigers slechts bij één halte gebruik

maken van een correct aangelegde helling. Op vijf haltes kan de aan een rolstoel gebonden reiziger het halteplatform niet op of af. Wachtende reizigers kunnen slechts in een enkel geval droog wachten en slechts de helft van de haltes heeft een bankje om op te zitten. Afvalbakken zijn er nergens. Wel is op iedere halte reisinformatie beschikbaar en het perron op de juiste hoogte. Op drie haltes zijn goede fietsenrekken. Van de bekeken haltes worden twee beheerd door de provincie en acht door de gemeente. De bevindingen heeft Rover gestuurd aan de vervoerder, gemeente en provincie, met de wens om de haltes zo snel mogelijk



FOTO: JAN WILLEM FORTUIN

Deze bushalte in Reeuwijk-Brug is wel heel erg smal!

geheel volgens de normen aan te passen.

Slechte NS-plannen Noord-Holland- Noord

Vorig jaar heeft NS het trein-aanbod in heel Nederland teruggeschoefd vanwege personeelsgebrek en de corona-nasleep. Per 2024 worden op veel trajecten die beperkingen weer (deels) teruggedraaid. Maar boven het Noordzeekanaal wil NS juist nog meer treinen schrappen. Tussen Alkmaar en Amsterdam zullen er dan op vrijdag tot 15:00 uur nog maar twee intercity's per uur rijden. Ook keert de spits-intercity tussen Alkmaar en Haarlem niet terug. "Als deze plannen doorgaan verliezen treinreizigers naar Alkmaar straks op de vrijdagochtend de helft van hun reismogelijkheden, terwijl dan juist de populaire Alkmaarse kaasmarkt plaatsvindt," stelt Ludolf Maat van Rover NHN. "Ook sluiten maar liefst tien verschillende buslijnen niet meer aan op de trein

in Alkmaar. De gevolgen van deze verschraling zijn dus enorm." Rover NHN wil dus een stop op deze plannen en de terugkeer van de spits-intercity tussen Alkmaar en Haarlem, omdat deze een belangrijke rol speelt in het terugdringen van de files op de A9. Rover roept provincie Noord-Holland en de gemeenten in Noord-Holland Noord op om in actie te komen en er bij NS op aan te dringen deze plannen te herzien.

Rover in Maatschappelijke Raad Schiphol

Namens Rover neemt Walter Etty plaats in de per 1 juli opgerichte Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Via deze Raad kunnen omwonenden en maatschappelijke organisaties betrokken zijn bij de ontwikkeling van het beleid van de luchthaven Schiphol en de effecten van het vliegverkeer op de leefomgeving. Rover wil ook hier de belangen van reizigers in het duurzaam gedeeld

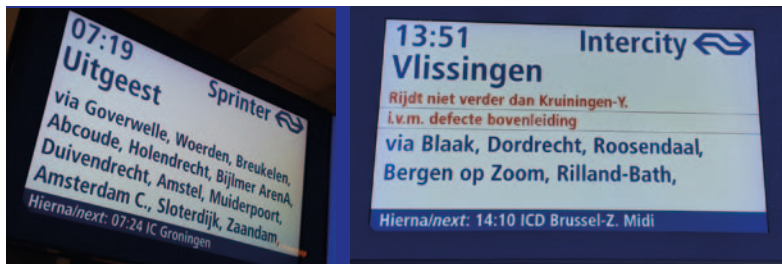


FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Is de trein van 7:19 straks veeeeel duurder dan die van 13:51?

Rover verwerpt NS-plan spitstarieven

NS-topman Wouter Koolmees wil dat de trein vanaf 2026 tientallen procenten duurder wordt in de spits, omdat de trein te vol wordt. Duurdere spitskaartjes en goedkopere tickets in de daluren zouden ervoor moeten zorgen dat reizigers hun reisgedrag veranderen. Rover heeft weinig vertrouwen in deze oplossing. "Er zijn nu al allerlei voordelige dalurenabonnementen waarmee de rustige uren financieel aantrekkelijker zijn dan de spits," stelt directeur Freek Bos. "Reizigers worden in de spits al genoeg gestraft met overvolle treinen, maar een leraar kan nu eenmaal niet kiezen hoe laat hij voor de klas komt staan. Met nog duurdere tickets tref je de mensen die hun werktijden niet zomaar kunnen aanpassen."

Rover wil dat de trein voor iedereen betaalbaar blijft. De klimaat- en woningbouwopgave vraagt dat het gebruik van trein en bus juist moet groeien. Een extra korting in de rustige uren zou Rover daarom wel zien zitten. Daarnaast wil Rover gesprekken met werkgevers en scholen over het spreiden van les- en werktijden om zo de drukke spits te ontlasten.

vervoer behartigen. De inzet van Rover is onder meer het bevorderen van reizen met de trein in Europa en daarmee het sterk verminderen van het (niet-duurzame) vliegverkeer, het meer met OV laten reizen door de 76.000 Schipholwerkers, en het snel doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol. Minder reizigers (door verschuiving naar trein en door forse verhoging luchthavengeld), veilige en betrouwbare bagageafhandeling en topniveau beheer en onderhoud zijn de basis voor een hogere kwaliteit. Rover wil hiermee bijdragen aan het verminderen van de overlast door Schiphol in de regio (geluid, vervuiling, belemmering van woningbouw en overtoerisme).

Reserveringsplicht IC Brussel

NS wil grote drukte in de Intercity Brussel voorkomen. Het bedrijf beperkt daarom de verkoop van voordeligere 'Early Bird' tickets op populaire momenten en maakt reserveren voor deze tickets verplicht. Wil je dus spontaan besluiten hoe laat je per trein van of naar België reist, dan moet je duurdere tickets kopen. "Het is betreurenswaardig dat NS ervoor kiest de trein naar België minder flexibel en minder aantrekkelijk te maken, zeker op een moment dat iedereen zijn mond vol heeft over de internationale trein als alternatief voor auto en vliegtuig," stelt Rover-directeur Freek Bos. "Daarbij is een tripje naar Antwerpen anno 2023 niet veel anders meer dan een binnenlandse reis. Door een reserveringsplicht

zet NS de klok voor treinreizigers jaren terug."

Rover heeft de staatssecretaris gevraagd de touwtjes stevig in handen te nemen en te zorgen dat het reizen per trein voor internationale reizigers aantrekkelijker wordt.

"Verhuur fietskluisen voortaan per dag"

NS wil abonnementen voor fietskluisen maandelijks opzegbaar maken en betaling per automatische incasso mogelijk maken. Rover juicht deze verbeteringen toe, maar wil nog een stap verder gaan door huur per dag mogelijk te maken, zonder abonnement. Rover stelt dit samen met andere consumentenorganisaties voor in een advies aan NS. Een fietskluis is volgens Rover aantrekkelijk voor veel reizigers die hun fiets beter willen beveiligen tegen diefstal. Op veel kleine stations is geen bewaakte stalling. Nu steeds meer reizigers met een dure fiets zoals een e-bike naar het station komen moet er ook hier een manier komen om je fiets veilig te stallen. Rover verwacht daarom dat de vraag naar fietskluisen zal groeien als deze ook per dag te huren zijn. Een fietskluis zou dan ook vooraf gereserveerd moeten kunnen worden, zodat je zeker weet dat bij aankomst op het station een fietskluis beschikbaar is.

GTBV onverwacht versoberd

NS heeft sinds juni de voorwaarden voor Geld-terug-bij-vertraging aangepast.

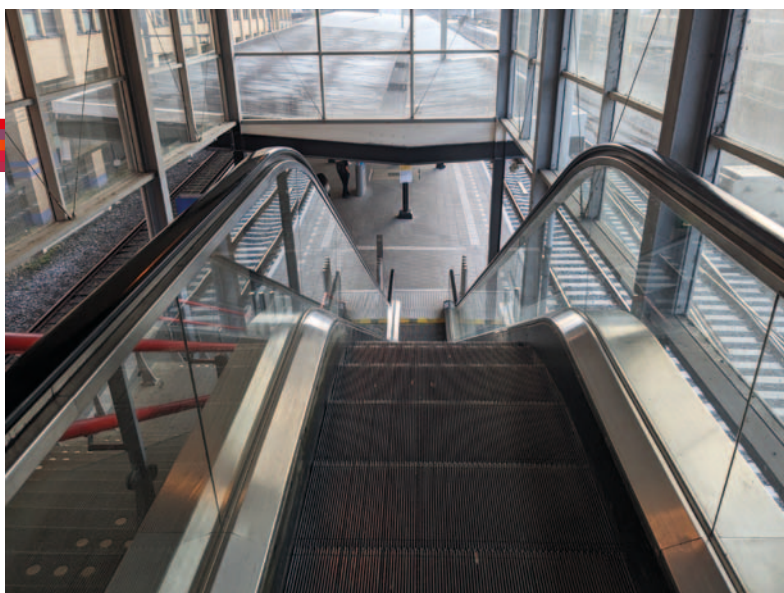


FOTO: SANNE VAN GALEN

Niet snel gemaakt: roltrap op Amersfoort Centraal

Balen door defecte stationsroltrap

Rover Amersfoort is ongelukkig met het feit dat de roltrap op spoor 1-2 van station Amersfoort al maanden defect is. De Rover-afdeling heeft opheldering gevraagd aan ProRail. Dit leverde slecht nieuws op voor treinreizigers in Amersfoort: de roltrap zal voorlopig nog wel een tijd buiten gebruik blijven. Dat heeft ProRail aan Rover laten weten. Een eerste reparatiepoging mocht niet baten. Het is nu wachten op een nieuwe ketting, voor een roltrap van deze leeftijd geldt echter een lange levertijd. De zoektocht naar een alternatief leverde niets op.

"Het aantal klachten over deze roltrap bij Rover neemt intussen hand over hand toe," stelt Aldo Markus van Rover Amersfoort. "Het minste dat ProRail nu kan doen is het publiek informeren, dat hoort tenslotte ook bij hun werk. Reizigers tasten nu in het duister naar de reden dat deze roltrap al zo lang stilstaat."

Het komt het laatste jaar vaker voor dat roltrappen en liften langere tijd buiten gebruik zijn op stations. Hiermee is de toegankelijkheid van treinreizen in het geding.

Reizigers met een Altijd Vrij, Dal Vrij of Weekend Vrij abonnement krijgen niet meer terugbetaald op basis van de ritprijs, maar krijgen bij vertraging een deel van hun abonnementsgeld terug. Dit is in veel gevallen een fors lager bedrag. Meerdere reizigers hebben hierover dan ook geklaagd bij Rover. Rover is verrast door deze wijziging. NS heeft ons hierover geen advies gevraagd. Gevolg ervan is dat reizigers in dezelfde ver-

traagde trein voortaan een zeer uiteenlopend bedrag terugkrijgen. Rover was juist blij met de vergoeding op basis van de ritprijs. Het is immers niet alleen een terugbetaling van een deel van de ticketprijs, maar ook genoegdoening voor de ervaren overlast. Rover heeft NS daarom een alternatief voorstel gedaan: betaal alle reizigers met "vrij" abonnementen uit op basis van de ritprijs, maar maximeer dit zodat reizigers >

Rover in actie

- > in een maand nooit meer geld terugkrijgen dan is betaald. NS heeft aangegeven dit voorstel niet over te nemen.

Rotterdam wil tram houden

Metropoolregio Den Haag Rotterdam wil flink snijden in het tramnet en trams vervangen door bussen: die zouden goedkoper zijn en minder gevaarlijk voor fietsers. Toekomst zou er alleen zijn voor tramlijnen die een gemiddelde snelheid van 22 km/u bereiken – een snelheid die

op dit moment op geen enkele Rotterdamse tramlijn gehaald wordt. Rover-Rotterdam is niet overtuigd. Een bus is volgens de afdeling juist gevaarlijker voor het fietsverkeer dan de tram, omdat de bus om de haverklap naar de kant van de weg moet manoeuvreren om te halteren. "De vervangende bus zal meer ruimte innemen dan de tram. En waarom kijkt men niet naar de auto, die verreweg het grootste beslag op de openbare ruimte legt?" Rover wijst erop dat vervanging van een bus



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Lijn 4 op de Straatweg blijft!

door een tram reizigersgroei oplevert, maar dat vervanging van een tram door een bus het tegenovergestelde zal laten zien.

Dat de tram nog altijd populair is, ziet Rover ook in de volle trams op de lijnen 4 en 8 in het noorden van Rotterdam, en aan de woedende reacties op plannen voor inkorting. Rover-Rotterdam pleit ervoor voorlopig niets te veranderen en voor de lange termijn te komen met een goed OV-plan dat verder kijkt dan alleen de tram. Daarbij hoort het bevorderen van het tramverkeer door voorrang op auto's, slimme plaatsing van haltes en verkeerslichtbeïnvloeding.

Pleidooi voor Haagse Binckhorst-tram

In het Haagse Central Innovation District (CID) en de Binckhorst komen er tot 2040 naar verwachting zeker 25.000 woningen en 30.000 banen bij. Rover heeft de plannen voor ontsluiting van het gebied uitvoerig besproken in een klankbordgroep met omwonenden en betrok-

DOE MEE aan de Rover Reisplanner Test 2023

Bijna elke vervoerder heeft er wel eentje en soms zelfs meer: een reisplanner app. Daarnaast kun je ook je reis plannen via apps als 9292, Go About en Google Maps.

Maar hoe goed zijn deze planners? Samen met jou willen wij onderzoeken wat op dit moment de beste OV-reisplanner is van Nederland. Welke reisplanner geeft ook tot in de uithoeken van Nederland een bruikbaar advies? Welke heeft de handigste functies? Bij welke planner verlies je onnodig tijd omdat deze je laat omreizen? Welke planner is het best toegankelijk voor reizigers met een visuele beperking?

Jij kunt ons helpen door een korte enquête in te vullen. Wij stellen in deze enquête een paar vragen over de waardering van verschillende planners. Daarnaast horen wij graag wat zo goed is aan jouw favoriete planner en wat er juist beter kan. Mede op basis van jouw input zullen wij bij 20 reisplanners een uitvoerige gebruikerstest doen. Vul de enquête in via www.rover.nl/reisplanners.



FOTO: SANNE VAN GALEN

ken partijen en de uitkomsten hiervan ingebracht in de gemeenteraden van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. Uiteindelijk pleit Rover voor een hoogwaardige tramverbinding van Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan zoveel mogelijk op een vrije baan, naar station Voorburg station én naar Rijswijk en Delft, het zogenoemde voorkeursracé 1T. "We

moeten kiezen voor een OV-systeem dat voldoende ruimte biedt om verder te groeien," stelt Rover Den Haag. Gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg hebben het voorkeursalternatief inmiddels goedgekeurd, onder voorbehoud van een aantal moties. Rover benadrukt het belang van een goede inpassing van de tram, in goede samenspraak met omwonenden.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Rover-Drenthe: Qbuzz moet rolstoelers gewoon meenemen in de bus!

“Qbuzz moet rolstoelers toelaten”

Qbuzz moet ervoor zorgen dat hun buschauffeurs geen elektrische rolstoelen meer weigeren. Dat schrijft het Consumentenplatform OV Drenthe in een brief aan Qbuzz. Rover Drenthe, dat onderdeel uitmaakt van het consumentenplatform, maakt zich zorgen om de toegankelijkheid van het Drentse OV. Aanleiding is het bericht dat een Qbuzz-chauffeur tot twee keer toe een e-rolstoeler in Gieten de toegang tot de bus weigerde. De chauffeur handelde naar eigen zeggen volgens de regels van Qbuzz. Het incident staat niet op zichzelf: ook één van de leden van het consumentenplatform met een e-rolstoel krijgt (ten onrechte) regelmatig van chauffeurs te horen dat ze hem niet mee mogen nemen.

“Juist voor mensen met een mobiliteitsbeperking is het openbaar vervoer ontzettend belangrijk. Het is voor deze mensen een recht om met de bus mee te mogen, geen voorrecht,” stelt Will Gerbers van Rover Drenthe. “Het is onbegrijpelijk dat dit keer op keer fout gaat bij Qbuzz, waardoor deze reizigers in de kou worden gezet.”

Het Consumentenplatform OV Drenthe wil dat Qbuzz de chauffeurs opnieuw instructies geeft over de



FOTO: TIM BORIC

Friese vrijwilligers gezocht!

Heb je ideeën voor jouw dagelijkse traject van en naar je werk? Heb je kennis over specifieke thema's binnen het openbaar vervoer of wil die opdoen? Help Rover en de reiziger dan door actief te worden als vrijwilliger! Op dit moment zoeken we vrijwilligers voor onze afdeling Friesland, maar ook in andere regio's zijn enthousiaste vrijwilligers altijd welkom. Zo zijn we op zoek naar vrijwilligers die de belangen van de reiziger op regionaal niveau in de gaten willen houden door nieuwe plannen van vervoerders te bekijken en hierover te overleggen. Daarnaast zoeken we echte

netwerkers en organisatietalenten die hun afdeling willen coördineren. Ben je niet bang om een scherpe mening te laten horen? We zoeken ook vrijwilligers voor de communicatie op de website en in de media. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor eigen invulling, bijvoorbeeld het opzetten van onderzoekjes en enquêtes om mogelijke verbeteringen in kaart te brengen. Vrijwilligers worden ondersteund door het landelijk kantoor van Rover. Meer weten? Neem dan contact op met Bart Meijer (bart@rover.nl) of bel naar 033-4220450.

Rover in actie

- > omgang met (elektrische) rolstoelen. Daarnaast pleit de consumentenorganisatie voor een pasje dat Qbuzz aan rolstoelers kan geven met een verklaring dat zij mee mogen reizen. De gedupeerde rolstoelge-

bruikers zouden bovendien ruimhartig gecompenseerd moeten worden.

Geef reiziger inspraak bij besteding boete NS
NS heeft een boete van

1,5 miljoen euro gekregen omdat in 2022 te weinig treinen reden. NS schrapte treinen vanwege het personeelstekort en heeft hiermee reizigers benadeeld. Freek Bos, directeur van Rover: "Deze boete is

een krachtig signaal, al krijgt de reiziger daarmee niet de gemiste treinen terug. Het is wel een genoegdoening." Rover hoopt dat het besluit van de staatssecretaris ervoor zorgt dat NS de ernst van de situatie begrijpt.

Rover KORT

Dordrecht

Het reizigersoverleg van in de regio Dordrecht is kritisch over de mogelijke verlenging van de regionale busconcessie van Qbuzz. Het busvervoer is volgens de reizigers in de afgelopen jaren slechter geworden en op sommige plaatsen zelfs door de acceptabele ondergrens gezakt. In sommige dorpen zijn de loopafstanden naar de halte te groot geworden. Dit moet in een verlengde busconcessie beter, vindt het reizigersoverleg waarin ook de Rover-afdeling in de Drechtsteden is vertegenwoordigd.

Zeeland

Rover Zeeland werd erdoor verrast dat provincie Zeeland een aantal belangrijke punten in het programma van eisen voor het Zeeuwse busvervoer vanaf 2025 had gewijzigd zonder overleg. Zo zou Schouwen-Duiveland op zondag nog maar eens per twee uur een bus hebben naar Oude-Tonge in plaats van elk uur. Op zaterdag- en zondagavond eiste de provincie opeens helemaal geen bussen meer in de hele provincie en een frequentieverhoging van lijn 42 in Zeeuws-Vlaanderen werd teruggedraaid. Ook zette de provincie een eerdere toezegging niet in het aangepaste programma van eisen. Niet netjes, vindt Rover-Zeeland: belangrijke reizigerszaken worden zo onttrokken aan de wettelijke inspraak. Rover-Zeeland trok via het reizigersoverleg OPOV aan de bel. De provincie gaf vervolgens toe



Het busvervoer in de regio Dordrecht zal nooit perfect zijn, maar kan wel beter!

dat de frequentieverlaging op Schouwen-Duiveland een fout is die wordt teruggedraaid. Desondanks moeten bewoners van o.a. Heinkenszand en 's Heer Arendskerke het vanaf 2025 zonder bus doen. Er komen daar dan alleen nog scholierenbussen en Flexvervoer.

Al enige tijd rijden er in Zeeland minder bussen door personeelstekort. Dit leidde regelmatig tot het onverwacht uitvallen van busritten. Connexxion probeert dit in het komende najaar te voorkomen door minder ritten in de dienstregeling te zetten. Rover-Zeeland vindt dit uiteraard niet leuk. De afdeling trok daarnaast aan de bel omdat de verbinding tussen de dorpen op Walcheren en Vlissingen op zaterdag een stuk slechter wordt, door het wegvallen van de overstap in Koudekerke.

Twente

Twente krijgt in december een nieuwe busvervoerder. Arriva lost dan Syntus af. Rover-Overijssel adviseerde in het reizigersoverleg ROCOV over het vervoerplan voor de Twentse bussen. Rover ontdekte goede nieuwtjes in het vervoerplan. Hengelo krijgt in de avonduren Vlinders: busjes die op vaste tijden en zonder reserveren vanaf het station de wijken in rijden. Vanuit de wijken moeten reizigers wel reserveren. Verder is het Rovdr-Overijssel tevreden met de nieuwe snelle busroute tussen de Oldenzaalse wijk De Thij en Enschede. Rover mist twee grensoverschrijdende bussen in het plan: naar Gronau en naar Nordhorn. Tussen Denekamp en Nordhorn rijdt een Duitse buurtbus, maar overstappen is omslachtig vanwege de verschillende tariefssystemen van Nederland en Duitsland. Verder vraagt Rover in het ROCOV aan Arriva om logische haltenamen niet te veranderen in veel minder logische.

Amersfoort

De bus tussen Scherpenzeel, Woudenberg en Amersfoort moet sneller worden, vindt ROCOV Utrecht. Het reizigersplatform waarin ook de Utrechtse afdelingen van Rover zijn vertegenwoordigd, wil dat lijn 80 tussen Woudenberg en Amersfoort de snelle route gaat rijden en lijn 82 de langzamere. Hierdoor zullen veel reizigers sneller in Amersfoort zijn dan nu.

Want ook vandaag rijden er nog steeds aanzienlijk minder treinen dan in de oorspronkelijke dienstregeling. In 2022 kreeg NS tijdelijk extra subsidie van het ministerie om alle treinen te blijven rijden, ondanks het feit dat er minder reizigers waren. Dat NS nu een deel van dit geld moet terugbetalen is terecht. Bos: "Staats-

secretaris Heijnen geeft hiermee aan dat ze achter de reiziger staat. Zulke morele steun is heel fijn." De reiziger heeft minder gekregen dan NS heeft beloofd. Rover vindt dat de boete moet worden besteed aan een concrete verbetering voor de reizigers. "De staatssecretaris laat NS nu zelf met een voorstel komen. Wij willen dat de



FOTO: NS

Wouter Koolmees naar ALV Rover

Minder treinen, meer treinen, spitsheffing, nieuwe dalurenkorting. Alle plannen van NS houden de gemoederen van de treinreiziger bezig. Hoog tijd voor tekst en uitleg. Rover heeft daarom NS-topman Wouter Koolmees uitgenodigd met de leden van Rover in gesprek te gaan op de Algemene Ledenvergadering op zaterdag 18 november. De vergadering begint om 13:30 uur met het interne deel. Vanaf 15:00 schuift Wouter Koolmees aan. Wil je deze middag bijwonen? Dit kan in het KadECafé, Eemplein 75 in Amersfoort, of online via www.rover.nl/alv.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Rover: Ameland moet frequent bereikbaar blijven

reizigers(organisaties) hier inspraak in krijgen. Hopelijk kunnen we dit een goede bestemming geven voor de reiziger." Reizigers kunnen goede ideeën indienen bij Rover.

Eurostar moet naar Amsterdam blijven rijden!

Reizigers tussen Amsterdam en Londen komen maanden in de kou te staan. Eurostar kan naar verwachting in 2024 maar liefst 9 maanden lang niet naar Amsterdam rijden. ProRail haalt namelijk de huidige terminal weg, terwijl de nieuwe terminal pas 9 maanden later gereed is. "Het is ongehoord dat door een planbare verbouwing reizigers niet meer duurzaam naar Londen kunnen reizen," zegt Rover-directeur Freek Bos. "Een populaire trein moet groeien en bloeien, die ga je niet snoeien." Rover vraagt staatssecretaris Heijnen om andere besluitvorming. Eerder noemde zij het vertrek van Eurostar onacceptabel. Volgens Rover moet zij dat dan ook waarmaken. Rover roept ProRail en de staatssecretaris op de plannen zodanig aan te passen dat reizigers rechtstreeks van Amsterdam naar Londen kunnen blijven reizen.

"Houd veerdienst Ameland frequent"

De veerdienst naar Ameland staat onder druk omdat de vaargeul tussen Holwerd en het eiland snel dichtslibt met zand. Ondanks vaak baggeren voldoet de vaargeul niet aan de normen. Vervoerder Wagenborg heeft nu één-richtingsverkeer voorgesteld voor al het verkeer in de vaargeul. Daardoor zou de frequentie verminderen van eens per uur naar eens per twee uur een veerdienst en een sneldienst. Op drukke dagen zouden hierdoor zelfs niet meer alle reizigers meekunnen. Daarom wil Wagenborg ook een reserveringssysteem invoeren. Het is duidelijk dat er iets moet gebeuren. Nu al is bijna 30% van de afvaarten vertraagd. Rover heeft daarom voorgesteld de vaartijd in de dienstregeling met een kwartier te verlengen. Zo komt er meer ruimte om elkaar op een veilige plek te passeren en leiden vertragingen van de ene afvaart niet meer tot vertraging van de volgende afvaart. Ook wil Rover onderzoek naar 'passeervakken' en naar varen met kleinere schepen. Tenslotte pleit Rover voor dieper baggeren en het storten van de bagger verder weg van de vaargeul. <

Staatssecretaris mogelijkheden v maximaal benut

Vivianne Heijnen (CDA) is demissionair staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Haar portefeuille omvat het openbaar vervoer, maar ook zaken als milieu, circulaire economie en duurzame mobiliteit.

De Reiziger interviewde haar op 12 juli, vijf dagen nadat het kabinet viel.

Door **Arjan Polderman** en **Jaap Rodenburg**

"De val van het kabinet is vooral heel jammer voor de reizigers en voor de mensen die zich inzetten voor het OV."

Na het coronavirus is het OV nog steeds aan het opkrabbelen. En dan komt die kabinetscrisis er nog bij. Wat zijn op dit moment de grootste uitdagingen?

"Dat het kabinet demissionair is vind ik ontzettend jammer, want dat beperkt de ruimte voor nieuwe beleidsvoorstellen. Alles wat het OV aangaat, nieuwe infrastructuur, dat zijn projecten waarvoor je vaak een lange voorbereiding nodig hebt. Ik vind het vooral heel jammer voor de reizigers en voor de mensen die zich inzetten voor het OV. Maar nog steeds kan een heleboel wél. Alle lopend beleid zetten we door. Ik hoop natuurlijk dat ik ruimte houd om op belangrijke dossiers stappen te zetten, maar ik wil niet op die discussie vooruitlopen."

Wat voor belangrijke dossiers zouden dat zijn?

"We zijn bezig met nieuwe lijnen zoals de Lelylijn. Ik heb allerlei gesprekken gepland met Duitse collega's, om te zorgen dat die lijn in het kernnetwerk van het Trans-European Transport Network komt. Het is heel belangrijk om daar draagvlak te zoeken. Maar ik moet afwachten hoe dat gaat."

Intussen gaat het slecht met de bus. Buslijnen krimpen, frequenties dalen, soms is 's avonds na tien uur geen bus meer te krijgen. In 2024 lijkt het nog iets erger te worden. Wat kunt u daaraan doen?

"Sinds de Tweede Kamer mij unaniem opdroeg om te zoeken naar mogelijkheden om het OV niet door de bodem te laten zakken, ben ik daarvoor op pad."

Heijnen wijst op het verschuivend reisgedrag na corona: rustigere vrijdagen, drukker weekenden, maar nog steeds overal minder reizigers. "Daardoor ontstaan tekorten op de exploitatie. Daarom hebben wij als landelijke overheid in eerste instantie het OV gestut met vele miljarden en in 2023 nog 150 miljoen extra. Is dat genoeg? Nee. De regionale conces-

wil oor OV ten

sies, dus het streekvervoer, zit bij de lokale overheden. Provincies bijvoorbeeld moeten een deel van hun 'brede uitkering' reserveren voor het OV. Toen ik begon, anderhalf jaar geleden, vroegen een aantal bestuurders al om meer structureel geld voor die regionale concessies; nu vragen ze dat allemaal."

Aan ontsluitingsproblemen in dunbevolkte gebieden en aan de randen van steden wil Heijnen ook werken. "Er zijn al goede initiatieven. Zo wordt er in Zeeland nagedacht over manieren om mensen slimmer te vervoeren dan met hele grote bussen waar soms niemand in zit. Op welke slimme manieren houden we dat vervoer bereikbaar en betaalbaar? Dat kan ik niet alleen. Daarvoor heb ik de vervoerders nodig, het bedrijfsleven, de kennisinstellingen. De conferentie 'Bereikbaarheid voor iedereen' op 6 maart was wat dat betreft superpositief, met Freek Bos van Rover en een heleboel andere reizigers. Tijdens een vervolgconferentie in het najaar willen we de goede ideeën die we toen hebben opgehaald, gaan uitwerken, aanvullen en uiteindelijk ook toepassen.

Verder was er in februari de urgentieconferentie waar alle OV-partijen maatregelen hebben voorgesteld om het OV te stutten. Maar daar lopen we tegen hetzelfde probleem aan als bij die regionale concessies: onvoldoende geld voor al onze wensen en ambities."

Volgens Rover levert dat gebrek aan geld vervoersarmoede op. Zou u het ook zo noemen?

"Ik heb het liever over vervoersongelijkheid, dat doet meer recht aan het thema. Ik heb al eerder gezegd dat goede bereikbaarheid een basisrecht zou moeten zijn voor iedereen. Dat is een stevige uitspraak, maar zo voel ik het. Je ziet wat goede bereikbaarheid doet met de kansen op goede zorg, goed onderwijs, werkgelegenheid, een sociaal netwerk. Voor een hele-



FOTO: MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

boel mensen is het OV hierin een ontzettend belangrijke schakel. Als overheid moeten we ons daar heel hard voor maken."

Demissionair Staatssecretaris Vivianne Heijnen

Hebben we het dan ook over sociale contacten, over uitgaan? Veel nachtbussen die vóór Covid reden, rijden nu nog steeds niet.

"Ja, dat geldt breed. Het aanbod neemt wel weer wat toe. Er zijn onlangs ook mooie nieuwe initiatieven verschenen, zoals de nachtreinen van Maastricht en Groningen naar Schiphol en tussen Dordrecht en Utrecht via Rotterdam. En in provinciale coalitieakkoorden zijn er nieuwe initiatieven voor nachtbussen in Noord-Holland en Gelderland. Maar als het gaat over dat recht op bereikbaarheid, wil je dat het totale pakket klopt. Dus goede snelverbindingen, goede stopverbindingen, goede aansluitingen. We moeten ook zorgen voor goede infrastructuur bijvoorbeeld rondom stations. Zodat je ook op de fiets nog naar het station kunt komen, of de busverbinding goed aansluit. En je wil natuurlijk een zo goed mogelijk bereden net hebben. Dus dat het nachtnet, de internationale treinen en de gewone >

"Goede bereikbaarheid zou een basisrecht moeten zijn voor iedereen."



> treinen en bussen allemaal op een mooie manier tot een goede bereikbaarheid leiden.”

Zou het geen tijd worden voor een basistreinenaanbod, ook in de weekendnachten? En dan ook bij de kleinere stations en buiten de Randstad?

“Ja, het is altijd goed te kijken wat wél kan. We moeten natuurlijk ook zorgen voor een goed betaalbaar systeem. Dus niet altijd per se treinen; je zou ook kunnen kijken hoe bussen een deel kunnen afvangen. Ik denk dat in Nederland het systeem voor overdag al een heel goede basis heeft. Het kan en mag natuurlijk altijd meer. Het nachtnet is nog heel beperkt, daar zijn nog veel meer mogelijkheden. Maar je moet ook altijd rekening houden met de omgeving, met omwonenden – denk aan trillingen of geluid bij treinen.”

Over die internationale verbindingen: de Eurostar dreigt door een verbouwing een jaar niet vanuit en naar Amsterdam te gaan rijden. Wat vindt u daarvan?

“Toen ik dat hoorde, zei ik: dat kan gewoon niet waar zijn! Want ik ben vanaf het begin heel ambitieus geweest op alles wat te maken heeft met de grotere internationale lijnen én de korte grensoverschrijdende verbindingen. Als je dan te horen krijgt dat het niet inpasbaar is, is dat gewoon niet acceptabel.” NS en ProRail voerden aan dat zij tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal de verbinding niet op een veilige manier konden verzorgen. “En veiligheid is dan net het enige argument waar ik niet aan kan komen. Maar ik heb wel meteen een gesprek gehad met de directrice van Eurostar en zij zei: ‘Ik zie misschien toch kansen om dit in te passen. I’m a

rail guy en technisch heel goed geïnformeerd. En volgens mij moet het kunnen.’ Vervolgens hebben wij het initiatief genomen om een schouw te doen ter plekke. Daar waren de gemeente Amsterdam, NS, ProRail, Eurostar, Rover en natuurlijk het ministerie bij. We wilden alle partijen in één keer aan tafel hebben. Daar wordt nu een ultieme poging gedaan om te kijken wat wél nog zou kunnen. Intussen zijn wij aan het nadenken: stel het gaat echt niet, het kan niet veilig, dan is het wel mijn wens dat er op z’n minst een goede verbinding naar Parijs en Londen blijft – liefst natuurlijk rechtstreeks.”

Dit gedoe helpt ook niet om beneden 700 kilometer iedereen in de trein te krijgen en uit het vliegtuig...

“Toevallig zei de ceo van KLM vandaag dat de trein een prima alternatief kan zijn voor kortafstandsvluchten. KLM en NS kijken samen hoe ze dat kunnen promoten. We zijn zelf voor het werk een tijdje geleden met de trein naar Londen gegaan. Het is aangenaam reizen. Je kunt werken in de trein, je hebt telefoon en internet, dus ik vind het een volwaardig alternatief. Wij promoten dat vanuit het kabinet. Maar ook de vervoerders hebben een taak om de consumenten te informeren. Consumenten weten zelf hun weg wel te vinden. De Eurostar bijvoorbeeld is een heel populaire treinverbinding.”

Maar hij gaat zo weinig. Heeft u mogelijkheden om die frequentie op te krikken?

“Tja, wij hebben in Nederland een enorm druk bereiden spoornet met weinig beschikbare ruimte. Maar er is nog wel wat ruimte en daarop kan natuurlijk altijd worden ingeschreven.”

Mobiliteit slim inrichten: met grote en kleine bussen en...

“Het feit dat ik als kind toegang had tot een treinstation in Spaubeek, heeft mijn mogelijkheden verruimd.”



FOTO'S: MARTIN OUDENAARDEN

... met bijv. deelfietsen

"Eurostar
een jaar niet
van en naar
Amsterdam?
Dat kan gewoon
niet waar zijn!"



Bereikbaarheid voor iedereen: het OV heeft daarin een belangrijke rol

Het kabinetsbeleid is ook dat nieuwe woonwijken al vanaf het begin een goede OV-aansluiting hebben. Hoe staat het daarmee?

"Dat is een van de dingen waar ik het meest trots op ben. Toen werd besloten om 1 miljoen woningen te bouwen, hebben verkeersminister Mark Harbers en ik meteen aangegeven vanaf het begin te willen meedenken over het ontsluiten van die wijken. Dat redden we niet met de auto alleen of met het OV alleen. We moeten alle modaliteiten op elkaar afstemmen en inpassen. Ik ben erg blij dat van de beschikbare 7,5 miljard bijna 4 miljard naar het OV ging en ook nog bijna 800 miljoen naar de fiets. Dat is de eerste keer dat we structureel zoveel hebben geïnvesteerd in een fietsinfrastructuur, waaronder fietssnelwegen en fietsenstallingen bij stations."

Als u na de val het kabinet terugkijkt: wat is nou het mooiste dat u hebt kunnen realiseren?

"Waar ik heel blij mee ben, is dat ik die bereikbaarheid voor iedereen in heel Nederland veel hoger op de agenda heb weten te zetten. Ik kom uit de regio, uit Zuid-Limburg en ik weet hoe belangrijk het was voor mijzelf. Het feit dat wij in Spaubeek een treinstation hadden en dat ik daar toegang toe had als kind, heeft mijn mogelijkheden verruimd. Als ik bij mijn opa en oma op bezoek was in een dorp, reed daar een bus naar de stad. En dat betekende voor mij dat ik daar een sociaal leven kon hebben, maar ook dat ik daar naar mijn opleiding kon gaan. Dus ik heb zelf ervaren hoe ontzettend belangrijk het is. Maar je ziet dat evenredige bereikbaarheid in heel Nederland niet altijd even scherp op het netvlies staat in het Haagse."

En hoe ziet u uw relatie met Rover?

"Ik heb heel goed contact, vind ik zelf, met Rover. En ik vind het ook heel waardevol om gevraagd en ongevraagd advies van Rover te krijgen, op momenten dat dat mij heel erg helpt in mijn besluitvorming. Dat waardeer ik enorm; het is ook de manier waarop ik graag werk. Ik zit niet in Den Haag om beleid te maken waar mensen in het land niet op zitten te wachten. Ik denk dat het altijd beter is om over onze voorstellen te praten met ervaringsdeskundigen en met experts die met hun voeten in de klei staan, dan dat ik achteraf vraag 'schiet er maar eens even op'. Ik hoop dat in de periode die ik nog heb, op diezelfde manier te blijven doen. En ik zal het ook zeker meegeven aan een eventuele volgende staatssecretaris voor openbaar vervoer. Waarvan ik eigenlijk vind dat dat een minister moet worden." <

Flixtrain een aanrader

We waren laat voor het reserveren van een treinreis naar Tsjechië; gelukkig konden we nog een stuk van de reis boeken bij Flixtrain. We hebben het er maar op gewaagd. De ervaring is positief!

Van tevoren kreeg ik wel twee sms-berichten en twee mails die meldden dat onze trein een paar minuten later zou aankomen. Geen probleem; we hadden een ruime marge genomen. Op het station stond dat ook goed aangegeven. De trein was prima; wat oudere rijtuigen maar totaal niet storend. Mede gezien de lagere prijs zou ik het anderen zeker aanbevelen. Jammer alleen dat ze maar op een paar trajecten rijden.

Hans Beumer



FOTO: FLIXTRAIN

Met Flixtrain: goed te doen

Kleine letters

Een deel van *De Reiziger* is in een erg klein lettertype gedrukt, waardoor het voor mij moeilijk leesbaar is. Ik zou het erg prettig vinden, indien in het hele blad het grotere lettertype wordt gebruikt.

A. Valkenburg

Naschrift redactie: Grotere letters zou minder artikelen betekenen, dus daar kiezen we liever niet voor. Gelukkig zijn alle artikelen ook online te lezen: op www.rover.nl voor Rover in Actie en www.rover.nl/online-magazine voor alle andere artikelen. Zo kan iedereen alles lezen met de instellingen die hij of zij zelf prettig vindt.

Campagne Red Mijn Lijn

Rover, wat maak je me nou? 'Red mijn lijn': u denkt toch niet dat ik die geplastificeerde, milieuvervuilende stickers ergens op ga plakken? Weet u wel hoelang het duurt voor plastic vergaan is (nooit) of hoeveel het de gemeenschap kost om ze te verwijderen? En waar hebt u die lelijke, beroerd ingekleurde, cartoonachtige illustratie vandaan? Lag die, gezien de haardracht van de personages, nog ergens in een lade sinds de jaren 70?



Werkelijk alles is fout aan dit plaatje. Wel eens van diversiteit gehoord of is dit uw witte wereldbeeld? Wie nemen hier de laatste bus? Rechts een scholier (?) met een vreemde dikke buik, daarnaast een hippie-achtige figuur, dan een steward'ess (?) van wie de geslachtskenmerken wel heel dik zijn aangezet, daarnaast een stereotiepe bejaarde uit de vorige eeuw (compleet met karbies, een raar hoedje en een ouderwetse plu), geflankeerd door een ambtenaar (?),

ook al met hoed, en helemaal links een loslopend klein meisje, dat waarschijnlijk helemaal niet de leeftijd heeft om in haar uppie met de bus te reizen. Rover, dit kan beter. Doe als de supermarkten, roep deze actie terug. Rectificeer, verklaar, en excuseer. Vraag de leden om die vermaledijde stickers niet te gaan plakken.

J.H. Isthia, Alkmaar

Naschrift Rover: Vooropgesteld: we zouden het liefst deze hele campagne niet hoeven voeren. Maar het OV is echt in nood. En we voorzien heel veel reizigers die straks noodgedwongen naar de auto moeten overstappen of simpelweg niet meer naar hun werk kunnen. De maatschappelijke schade daarvan is nog veel groter dan die van een stickeractie, dus gaan wij hiermee door. We hebben daarbij gekozen voor de milieuvriendelijkste pvc-vrije sticker. Waarvan we het ontwerp - toegegeven - inderdaad sinds de jaren 70 nog in een lade hadden liggen. Zie ook het artikel op pagina 20.

Stiltecoupé 1

In de recente Reiziger Digitaal staat een column van Willem Stegeman over de stiltecoupé.

Voor mij heel herkenbaar. Ik heb bewust een 1e klas Voordeelurenkaart omdat dan de kans iets groter is dat de stiltecoupé ook werkelijk stil is, en ik mij ongestoord in mijn boek kan verdiepen. Maar die kans blijft klein. Kan Rover hier eens een actiepoint van maken?

Wat mij betreft is de stiltecoupé een *unique selling point* van NS; het verbaast mij dat NS er niet meer reclame voor maakt. En meer handhaven natuurlijk. In plaats van bij iedere stop alle plaatsen te noemen waar we nog gaan stoppen – plus alle overstapmogelijkheden – kan de conducteur beter de huisregels nog een keer uitleggen: geen voeten op de bank, en als je in de stiltecoupé zit: niet bellen en hou je mond.

Eelco Wierda

Stiltecoupé 2

Er zijn nu eenmaal mensen die de woorden op de ramen gewoon niet zien of kunnen plaatsen. Waarom kunt u ze er niet vriendelijk op wijzen? En wel het liefst meteen, zodra ze al pratend binnenkomen. Dan ben ik niet de enige die hier altijd de schooljufvrouw moet spelen – wat me overigens goed afgaat, want er wordt meteen positief op gereageerd! Een kleine uitzondering daargelaten, maar dat betreft kinderen of volwassenen die voor geen enkele reden vatbaar zijn en met wie je niet in discussie moet gaan. Dan kun je jezelf altijd nog verplaatsen naar een 'spreekcoupé'.

Ik moet toegeven dat ik bij voorbaat al gestrest ben over een reis die minstens twee uur treinen betekent: houdt iedereen zich aan de regels, moet ik weer optreden? Want leuk vind ik dit allerm minst! Met een haviksblik toets ik iedereen die binnenkomt: wordt hier gekozen voor de stilte of loopt men hier toevallig naar binnen? Komen mensen samen pratend binnen, soms met kinderen? Dan meteen ingrijpen, want voor gezinnen is deze coupé niet erg geschikt. Zodra er een geluid wordt gemaakt, schiet ik er al op af, want je moet je ergernis niet laten oplopen. Elke reiziger vraagt een eigen aanpak en intuïtief kies ik kennelijk de juiste, want het werkt! Advies: er geen doekjes om winden, maar meteen op je doel af gaan. "If you want to phone, please go out, it is

not allowed here", "sorry, ziet u dat u hier niet mag bellen?", "u weet toch dat u in een stiltecoupé zit?", "als u wilt praten, kiest u dan alstublieft een andere coupé" etc. Maar het is de toon die de muziek maakt, gepaard gaande met een zeker innerlijk overwicht. Ga ook altijd uit van de onwetendheid van degene die praat of belt en word nooit boos. Ik reageer vanuit mijn eigen sterke behoefte aan stilte, en niet van 'regel is regel', en dat is voelbaar, denk ik.

Hoe meer mensen anderen erop aanspreken, des te beter. Dan wordt het misschien toch nog wat! Sinds kort staat er het een en ander over de stiltecoupé op de monitors in de trein (worden die gelezen? Ik vraag het me af). Al hoor ik veel liever de stem van de conducteur die er nog eens met nadruk op wijst. In plaats van ons te vertellen dat we veel moeten drinken als het erg warm is en ons moeten insmeren... Wat heeft NS daar nou mee te maken? Heb je ooit in de winter gehoord, dat we ons warm moeten aankleden? Hou je bij je leest, vervoersbedrijf!

Graag zie ik meneer Stegeman weer terug in de stiltecoupé! En hopelijk in de tweede klas, want het is helaas niet zo dat eerste-klas reizigers zich beter gedragen; van dat idee ben ik ook genezen. En arrogant dat ze kunnen zijn, die witte zakenmannen met hun telefoon, oef! Nee, dan liever een

**Stiltecoupé:
hoe zorg je als reiziger
dat het stil blijft?**

kwekkende Limburgse of Achterhoekse, die zich zeker laat verdrijven naar een volgende wagon! Laat dat maar aan mij over!

Hanny Visser

Ingezonden brieven zijn welkom via redactie@rover.nl. Geef aan of uw brief bestemd is voor publicatie in *De Reiziger*. De redactie behoudt zich het recht voor om teksten in te korten.



FOTO S: MARTIN OUDENAARDEN



Gaasperpark – te het Floriadeterre

'Het dak is wat stukzig,
maar wij zijn gelukkig'

Tegeltjeswijsheid op muur
Boerderij Landgenoegen

erug naar
ein

OP VERKENNING

Door **Renée van der Haar en Peter Oosterling**

Begin jaren zeventig besluit Amsterdam tot de aanleg van wat toen nog *Gaasperplas* heette. De plas zou ontstaan door de zandwinning voor woonwijken als Nellestein en Holendrecht. Enkele jaren later stelt de Nederlandse Tuinbouwraad voor om het noordelijke deel tijdelijk te gebruiken voor het houden van de Floriade van 1982. Is *Gaasperplas* nu het rustigste station van de gelijknamige metrolijn, toen voerde het enkele maanden de ranglijst aan...

Het GVB Amsterdam poetste daarom een oud bezuinigingsvoorstel op: kort metrolijn 53 vanaf Gaasperplas in tot halte Van der Madeweg. Wijkbewoners kwamen meteen in actie en begonnen een petitie die ruim zeventuizend keer werd ondertekend. Rover adviseerde negatief over de inkorting, omdat vanaf 2024 dagelijks tienduizenden reizigers naar en van Centraal Station zouden moeten overstappen. Vergelijk dat aantal met de ca. zesduizend reizigers die erop vooruitgaan. Schrale troost dat het GVB van de Vervoerregio Amsterdam inmiddels een jaar extra kreeg om een definitief besluit te nemen.

Sleets

De enkele reiziger die met ons metrostation Gaasperplas verlaat is al snel verdwenen in de groene en tegelijk lege stationsomgeving. Nagenoeg niets herinnert nog aan deze succesvolle wereldduinbouwtentoonstelling naar het ontwerp van het team van tuinarchitect J.W. van der Meeren. De 76m hoge uitkijktoren verdween een jaar later naar Duitsland en het planetarium ging naar Artis. Een congrescentrum nam zijn intrek in het leegstaande planetariumgebouw.

Inmiddels staat Amsterdam voor de vraag wat zij met het park wil. Dat het vanwege een permanent gebrek aan een toereikend onderhoudsbudget een opknappbeurt nodig heeft wordt door weinigen bestreden. De stad noemt het Gaasperpark sleets. Blade-rend in het toekomstplan wordt duidelijk dat de stad grote delen van het park toegankelijker wil maken én aantrekkelijker voor brede groepen recreanten. Maar het gebied maakt ook deel uit van het Natuurnetwerk Nederland, zodat het nog maar de vraag is of de spreekwoordelijke eerste schep al in 2024 in de grond gaat. Rondom de Gaasperplas en in het park zal de fijnmazige paden- >

FOTO: PETER OOSTERLING

> structuur weliswaar niet verdwijnen. Toch zal de sfeer aan de boorden van de plas veranderen na de aanleg van het fietsrondje direct langs de waterkant. Struinen blijft echter mogelijk, verzekert de gemeente.

Gasconne koeien

Onze wandeling is een bewerking van de Ode-wandeling die TeVoet Vereniging van wandelaars hier vorig najaar organiseerde. Zij ziet zichzelf als hoeder van het onverharde pad en organiseert daartoe Odewandelingen: begeleide wandelingen die een Ode aan het Onverhard Wandelen zijn. Een *Op Verkenning* tussen twee metrostations ontbrak nog in de langst lopende serie uit *De Reiziger*, dus gingen wij half juli op herhaling.

Een tijdje volgen we de paden zo dicht mogelijk langs het water. Waar deze ontbreken gaan we struinend over de oever verder. Bij wandelknooppunt 55 verlaten we de plas en slaan we linksaf een onverhard pad in. Enige tijd volgen we de markering van de Gaasperzoomroute (groene pijltjes), onderdeel van het Wandelnetwerk Noord-Holland. Na een bocht naar rechts lopen we een stukje langs de provinciegrens met Utrecht. Verderop beklimmen we een kunstmatige heuvel. Verrassend dat die paar meter hoogteverschil een weidse blik over het landschap mogelijk maakt. Het is ook een prima plek om de meegebrachte broodjes aan te spreken, want op een koffiekar in het zomerseizoen na heeft het park geen horecavoorzieningen.

Ze zijn niet te missen, de witgrijze Gasconne koeien. Al sinds 2013 graast in de Gaasperzoom *la reine des Pyrénées*, de koningin van de Pyreneeën. De dames en hun stier hebben een eigen facebookpagina. Een aanrader zijn de filmpjes over deze grote grazers. Na het veerooster volgt de Hollandse Kade en is het gedaan met de wilde, onverharde smalle wandelpaden van het Gaasperpark. Deze kade was de vroegere grens tussen het Graafschap Holland en het Bisdom Utrecht ('t Sticht). Beide hadden hun eigen dijk die in de middeleeuwen tot één kade werd samengevoegd. Het gebied behield bijzondere trekjes: een tweetal evenwijdig lopende, brede grasdijken. Tegenwoordig vormt het de grens van Noord-Holland en Utrecht en Amsterdam en Abcoude. We volgen de kade tot bij een brugje naar links. Ook de grens buigt mee.

Het dak wat stukkelig...

Na zo'n twee km steken we de Abcouderstraatweg over en lopen we een stukje over het grasdijkje langs het gelijknamige meer. Hierna zetten we via brede, met knotwilgen omzoomde paden koers naar de brasserie van Golfbaan De Hoge Dijk, waar ook niet-golfers van harte welkom zijn.

Na de thee steken we de straatweg opnieuw over en maken een ommetje langs de in 2016



Op 10 mei 2023 stelde de gemeenteraad van Amsterdam € 3 miljoen beschikbaar voor de eerste fase van voorbereiding en uitvoering van het Toekomstplan Gaasperplas.

FOTO: PETER OOSTERLING

Waarheen

Deze *Op Verkenning* beschrijft een ca. 14 lange lijnwandeling door het oostelijk deel van het Groengebied Amstelland die begint bij het Amsterdamse metrostation Gaasperplas: Gaasperpark, doet de noordoostelijke, oostelijke en zuidoostelijke oever aan van de Gaasperplas. Verder gaat het langs de provinciegrens met Utrecht, via een wilgenlaan langs golfbaan De Hoge Dijk, door een heemtuin en eindigt bij metro- en treinstation Holendrecht.

OV naar Amsterdam, Metrostation Gaasperplas en van Amsterdam, Metro- en NS-station Holendrecht
Raadpleeg hiervoor volgende website(s): www.9292.nl, www.ns.nl en www.gvb.nl

Overige informatie

- bit.ly/floriadegaasper
- www.amsterdam.nl/projecten/gaasperplas
- www.groengebied-amstelland.nl
- www.tevoet.nl
- www.deruigehof.nl



Links van de watergang ligt de provincie Utrecht; om preciezer te zijn *De Ronde Venen*. In 953 gaf de Duitse keizer Otto I het toen nog onontgonnen gebied aan de bisschop van Utrecht, die het doorgaf aan het Kapittel van Sint Jan, Utrecht. De redenen: de dringend gewenste ontginning en een definitieve grens tussen Holland en Het Sticht. De in 1989 gevormde fusiegemeente kreeg dezelfde naam.

gekraakte boerderij *Landgenoegen*. Een van de eerste dingen die de krakers deden was het aan de gevel aanbrengen van een reuzengrote Delftsblauwe tegel. Daarna konden passanten genieten van hun levenswijshouding. Over motto gesproken; enkele wandelaars en fietsers die we onderweg spraken bleken hetzelfde motto te hebben: *Dat is echt mijn hobby*. Zoals de maker van spotgoedkope chocoladetruffels. Per e-bike brengt hij deze lekkernij per bij je thuis; we mochten ter plekke proeven...

De laatste onverharde paden op deze wandeling gaan via het terrein van Natuurvereniging De Ruige Hof. Na haar kleine heemtuin met wilde planten volgt het veenlandschap van Klarenbeek. Zo moet het oude Hollandse cultuurlandschap er in de 11e tot ruwweg de 17e eeuw uit hebben gezien: bloemrijk hooiland, rietmoeras, knotwilgen, poelen en slootjes. Tussen de hoog opschietende struiken en bomen zien we een typisch Nederlands windmolentje.

Even plotseling staan we op het brede, geasfalteerde Broekzijdsche pad. Linksaf, een laatste km en dan ligt het vernieuwde voorplein van het station Holendrecht aan onze voeten. <



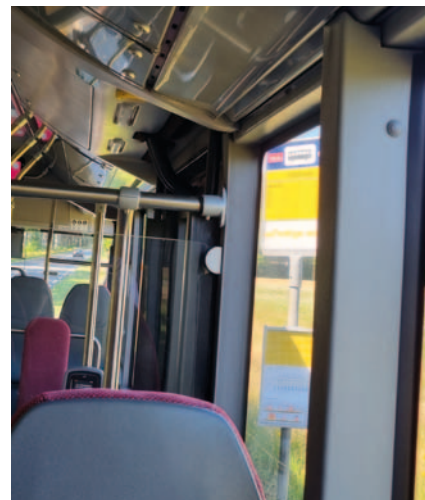
Verbouwing Amsterdam Centraal is gestart

Amsterdam Centraal op de schop

De verbouwing van Amsterdam Centraal is begonnen. Perrons worden verbreed en er komt een extra fietsenstalling met 8500 plekken. Diverse winkels zijn inmiddels gesloten of verplaatst om plek te maken voor bouwlieden. Vanaf december dit jaar sluit de ingang van de westelijke passage aan de centrumkant en de opgangen naar het perron van spoor 1 en 2. De steile hellingbaan verdwijnt en wordt vervangen door trappen. Ook komt er een lift naar de passage en een lift naar het perron van spoor 1 en 2. De eerste stap duurt tot medio 2024. Daarna volgen stapsgewijs de andere sporen.

StadsHopper Nijmegen

In Nijmegen gaat vanaf 1 oktober op proef de StadsHopper rondrijden: een elektrisch aangedreven busje dat een vaste route rond en in de binnenstad rijdt. Op verschillende haltes op de route kan er gratis in- of uit worden gestapt. De proef moet inzicht geven of bezoekers van de binnenstad die niet meer in het centrum kunnen parkeren, behoefte hebben aan dit vervoer. Er is ruimte voor maximaal 4 passagiers. Een opklapbare rolstoel en/of rollator kan ook mee. Busvervoer voor meer passagiers is geen optie op korte termijn. Hiervoor is een ontheffing van de provincie nodig, die hoogstwaarschijnlijk niet wordt verleend. Gezien de herfstige pilotperiode is gekozen voor een bus in plaats van andere opties zoals een riksja of golfkar. (Bron: Gemeente Nijmegen)



In de 9292 app zien dat de bus stil staat bij de halte Kibbelveen in Noord-Sleen

Voertuiglocatie in 9292 app

In de nieuwste versie van de 9292 reis-app zijn de live locaties van bus, tram, trein of metro op te vragen. Je vindt de huidige locatie van het voertuig door naar de live vertrektijden te gaan. (Bron: DroidApp/PVMagazine)



De tram door de Binckhorst komt er

Binckhorsttram

Gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de Metropoolregio hebben ingestemd met een nieuwe tramverbinding van Den Haag Centraal via de Binckhorst naar Voorburg respectievelijk Rijswijk en Delft. Samen met het Rijk wordt 575 miljoen euro geïnvesteerd in de realisatie van de tramlijn. Tot 2026 worden de plannen verder uitgewerkt. (Bron: MRDH)

Circulair stallen

De nieuwe fietsenstalling bij station Dordrecht aan de kant van het Weizigtpark wordt ProRail's eerste circulaire fietsenstalling. De fietsenstalling met 2000 plekken is demontabel, er is veel hout gebruikt en er komen zonnepanelen op het dak. (Bron: ProRail)

Nachttrein Hilversum

Na eerder uitstel door corona komt hij er vanaf 10 december 2023 echt: de nachttrein Amsterdam-Hilversum-Utrecht. De trein rijdt in het weekend 1x per nacht in beide richtingen. De trein stopt op alle stations in Hilversum, maar niet op andere stations op de route. Hij wordt betaald door de gemeente Hilversum.



De treinen in Barneveld zijn eind dit jaar van Keolis

Keolis wint Valleilijn

Vanaf 10 december 2023 wordt de verbinding Amersfoort-Barneveld-Ede-Wageningen verzorgd door Keolis. Deze vervoerder heeft de concessie voor 13 jaar gewonnen. Treinen worden gemoderniseerd en gaan rijden onder de merknaam RRReis. Er komen geen extra treinen. Tijdens de spits is het daarom onvermijdelijk dat sommige reizigers moeten staan. De provincie betaalt Keolis voor het uitvoeren van de dienstregeling. De inkomsten gaan naar de provincie. Zo zijn de risico's voor de vervoerder kleiner, nu er veel onzekerheid is over de ontwikkeling van het aantal reizigers. (Bron: OVPro)

Red mijn lijn! tijd voor actie!

We zagen het afgelopen jaar al meerdere buslijnen uitgedund worden. Helaas blijkt het ergste nog niet achter de rug: een nieuwe ronde bezuinigingen dreigt het openbaar vervoer verder uit te kleden. Rover is in actie gekomen tegen de kaalslag.

Door **Sanne van Galen en Martin Oudenaarden**

Apeldoornse buslijnen die zijn vervangen door buurtbusjes die 's avonds niet rijden. Een sterke vermindering in de stadsbussen in Ede. Een permanente zomerdienstregeling in Haarlem. Geen bus meer naar dorpen rond Houten. Minder nachtbusen in Amsterdam. Het is slechts een greep van de verslechtingen waarmee OV-reizigers dit jaar te maken hebben gekregen. Vanwege coronaschulden, personeelsgebrek en minder reizigers door meer thuiswerken, is er van stad tot platteland flink gesneden in het aanbod. En het einde is nog niet in zicht.

Vroege en late bussen

Een grootschalige nieuwe bezuinigingsronde dreigt in het OV. Dit raakt niet alleen dun-

Red mijn lijn!



Deze oude actiesticker lag al sinds de jaren 70 op het Rover-kantoor in een lade.

FOTO: EVA TAYLOR PARKINS



Drenthe: lijn 59 wordt
niet opgeheven, ook
niet tijdelijk!

bezette buslijnen maar ook grootstedelijke HOV-lijnen, trams en metro's. In heel het land kunnen reizigers straks te maken krijgen met lijnen die minder vaak gaan rijden of misschien zelfs enkele haltes verliezen. Zo stelt Rover-Amsterdam dat het OV-net grofmaziger dreigt te worden: "De binnenstad wordt moeilijker per tram bereikbaar. Op diverse plekken in de stad wordt de – jarenlang gebruikelijke – bereikbaarheidsnorm van '400 meter hemelsbreed' niet meer gehaald. Zogenaamd wordt het OV 'sneller', maar reizigers gaan er in de praktijk behoorlijk op achteruit!" Daarnaast leert de ervaring ons dat er gevaar dreigt voor vroege en late bussen, omdat deze vaak minder gebruikt worden. Zo kan een busdienst later opstarten of eerder op de dag alweer stoppen. Voor wie van de bus afhankelijk is om op het werk te komen, kan dit een groot probleem opleveren.

Stickeractie

Het is niet voor het eerst vijf voor twaalf voor het Nederlandse OV. Dat bleek ook tijdens de verhuizing van het Roverkantoor deze zomer. Bij het uitzoeken van oud archiefmateriaal en het inpakken van spullen in dozen, kwamen er meerdere momenten uit de 50-jarige Rovergeschiedenis boven waarop het niet goed ging met het OV. In het oog springend was een sticker, zo te zien uit de jaren 70, waarop de laatste bus dreigt langs te rijden. In een ironische bui besloten we deze oude actie nieuw leven in te blazen. De stickers werden opnieuw ge-

Drentse buslijnen gered

Enkele maanden geleden zag het er slecht uit voor buslijnen 59 en 77 in het Veenkoloniale gebied. Rover Drenthe maakte zich zorgen omdat inwoners hun verbinding met de gemeentehuizen in Gieten en Exloo zouden kwijtraken. Rover tekende daarom bezwaar aan bij provincie Drenthe en het OV Bureau Groningen Drenthe. Uiteindelijk besloot het OV Bureau om naar alle reacties te luisteren en de buslijnen te behouden. Hoewel in Drenthe nog wel een aantal bussen wat minder ritten gaat rijden, is Rover tevreden. "Van zes naar vier ritten per uur: daar worden reizigers niet echt vrolijk van, maar dat is hier nog steeds een prima verbinding", stelt Will Gerbers van Rover-Drenthe. "De reiziger in Drenthe heeft al flink aan mobiliteit moeten inleveren. We zijn blij dat de verdere verschraling komend jaar lijkt mee te vallen."



Stickers plakken

FOTO: EVA TAYLOR PARKINS

> drukt – deze keer op een milieuvriendelijk pvc-vrij materiaal want de tijden zijn wel degelijk veranderd. Vele reizigers hebben inmiddels de stickers bij Rover besteld om deze te verspreiden en daarmee op te roepen onze petitie tegen de kaalslag te tekenen. Andere reizigers zijn kritisch op deze ‘vervuilende’ actie. Maar het niet redden van OV-lijnen zou betekenen dat er straks nog veel meer wordt gereden met vervuilde auto's, dat mensen minder bewegen waardoor ze meer zorg nodig hebben en dat mensen minder kunnen deelnemen aan de maatschappij. Dat alles rechtvaardigt voor ons een ‘slordige’ stickeractie.

Actie in Rotterdam

Stickers plakken is niet het enige dat we doen tegen de dreigende kaalslag. De petitie wordt voornamelijk onder de aandacht gebracht via (betaalde) promoties in de sociale media. Daarnaast steken we ook de handen uit de mouwen. Bijvoorbeeld eerder deze zomer met een flyeractie in Rotterdam, waar tramlijn 8 tussen Spangen en Hillegersberg op de nominatie stond om volgend jaar te verdwijnen. Daarnaast blijven de Rover-vrijwilligers zich inzetten om het OV in hun eigen regio te redden via gesprekken, politieke lobby, brieven en protesten. Wil je ook in actie komen? Teken de petitie via www.rover.nl/redmijnlijn. Stickers bestellen kan daar ook. Wil je nog meer doen? Neem dan vooral contact met ons op. <

Deel Rotterdamse trams blijft

De plannen voor een nieuw tramnet hebben in Rotterdam en omgeving het afgelopen jaar voor veel beroering gezorgd. Afgelopen juli besliste de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag uiteindelijk over het plan. Eerder hadden verschillende gemeenten, wijkraden, bewoners en Rover zich stevig laten horen. Deze acties hebben zeker wat opgeleverd: er blijven trams rijden in Spangen en Hillegersberg. De tram in de wijk Woudhoek in Schiedam verdwijnt niet zomaar: er komt eerst een onderzoek welke rol de tram kan krijgen als er straks vier treinsporen zijn tussen Schiedam en Delft en er in het nog te bouwen station Schiedam Spaland vaak treinen gaan stoppen. Maar er is ook een keerzijde: de tram verdwijnt uit de Zaagmolenstraat in het Oude Noorden, op de Nieuwe Binnenweg in Delfshaven en de Oudedijk in Kralingen. Reizigers zullen hier over een aantal jaar verder moeten lopen of met de bus naar een ander(e) tramlijn of metrostation moeten reizen.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Lijn 395 bijna klaar voor vertrek van Zierikzee naar Rotterdam

Interliner 395: voorlopig veilig

Nederland heeft nog één buslijn die zich Interliner noemt: lijn 395 tussen Zierikzee, Bruinisse en het Rotterdamse Zuidplein. Forenzen, studenten en scholieren waarderen deze overstapvrije bus tussen het van oudsher vrij sterk op Rotterdam gerichte Schouwen-Duiveland en de Maasstad. In een uur ben je vanuit Zierikzee op het Zuidplein. De metro zet je maximaal een kwartier later af in het centrum van Rotterdam.

De provincie Zeeland lijkt daar weinig oog voor te hebben en vooral de exploitatie erg duur te vinden. Reizigers zouden volgens haar ook kunnen overstappen in Oude-Tonge en dan met de Zuid-Hollandse bus verder reizen naar Rotterdam. In het eisenprogramma voor de nieuwe busconcessie kwam de lijn dan ook niet meer voor. Na protest van de gemeente Schouwen-Duiveland en het Zeeuwse reizigersoverleg OPOV heeft de provincie het eisenprogramma aangepast en ziet de toekomst van de rechtstreekse busverbinding naar Rotterdam er wat zonniger uit.



FOTO: ROVER BEELDBANK

Ook in de grote stad dreigt gevaar: flyeren in lijn 8 in Rotterdam



Om in elk geval op tijd te zijn voor een afspraak in Wolvega met degene die mij op zou halen, had ik het zekere voor het onzekere genomen – nooit verkeerd als je met het OV reist – en was een uur eerder vertrokken van station Eindhoven.

Ik was nog nooit in Wolvega geweest en keek dan ook mijn ogen uit naar dit prachtige stationsgebouw, dat uit 1865 bleek te dateren. Er is zelfs heel veel over de cultuurhistorische waarde ervan geschreven, merkte ik later. Maar waar het nu om gaat, is de verrassende wachtruimte! Het was absoluut geen straf om daar een uur te wachten met de gezellige retrostoelen rond een tafel, de dito aankleding van de ruimte, een koffieautomaat, toilet en, last



but not least, de bloemenzaak in deze wachtkamer met de gezellige verkoopster. Gezien de grote hitte en het gebrek aan schaduw rondom het stationsgebouw was het die middag heel aangenaam binnen te kunnen zijn.

In de glazen uitbouw aan de peronzijde zie je de planten staan; de sierlijke bloemen in het prachtige ijzerwerk lijken al vooruit te wijzen naar de bestemming van het gebouw meer dan 150 jaar na de bouw.

Wat fijn, dat zo iets óók bestaat in het 'wachtkamerassortiment' van NS.

Ik kan het iedereen aanraden: stap eens uit in Wolvega!

Hanny Visser

FOTO: HANNY VISSER

Naar de Bron van de

Een week fietsen is leuk, maar fijner is het wanneer je een doel hebt. Een bron van een rivier is een voorbeeld van een duidelijk doel. Hoewel dat later soms discutabel blijkt, die bron.

Tekst en foto's: **Marina van Alphen**



Langs en over de Overijsselse Vecht

In Duitsland gaan we meer zigzaggend over de Vecht heen; we steken de rivier vele malen over, via een brug of een pontje.

We volgen de Overijsselse Vechtdalroute. Deze grensoverschrijdende fietsroute volgt over een afstand van 223 km het verloop van de Vecht, van de bron in Darfeld in het Münsterland tot aan de monding in het Zwarte Water bij Zwolle. Wij gaan de andere kant op, stroomopwaarts. En daarna met een grote boog terug, in 7 dagen. We starten laat in de middag op station Zwolle en overnachten in Dalfsen, waar de melkmachine van de boerderij ons al vroeg wekt. We fietsen langs oevers vol eeuwenoude buitenplaatsen en langs pittoreske dorpen, landgoederen, bossen, heidevelden en ooievaars! De omgeving van de Vecht is bijzonder en afwisselend. Eeuwenlang was het één van de belangrijkste handelsverbindingen met Oost-Europa.

Voorde voor de koeien

Onze volgende stop is Coevorden, de oude vestingstad waar helaas niet zo heel veel van over is. Wel staat hier het enige kasteel van Drenthe. Van onze gastheer leren we dat de naam Coevorden komt van 'voorde voor de koeien'. Een plek waar je het moeras, waaruit

een groot deel van Nederland toen bestond, kon oversteken. We eten later bij restaurant Vancouver. Die stad is vernoemd naar de Engelse kapitein George Vancouver, een nazaat uit het Nederlandse adellijke geslacht Van Coeverden.

In Nederland volgt de route de rivier vrijwel overal; een enkele keer fietsen we wat verder weg van het water. We fietsen langs weilanden, maisakkers, boerderijen en stukjes bos. In Duitsland gaan we meer zigzaggend over de Vecht heen, we steken de rivier vele malen over, via een brug of een pontje. Opvallend is dat



Het Duitse Schüttorf

Oude geschiedenis

Het gebied langs de Vecht is al heel lang bewoond; op de hogere zandige gedeeltes langs de rivier zijn kookkuilen en graven gevonden uit de prehistorie.

Voor de bouw van de Afsluitdijk en de ontginning van de polders in het IJsselmeer stroomde de Vecht langs Schokland naar de Zuiderzee.

Overijsselse Vecht



Buitenplaats langs de Vecht

hier graanvelden zijn en regelmatig een aard-appelveld. In Nederland zie je dat veel minder. Ik zie zelfs weer een combine! Die heb ik al zeker veertig jaar niet meer aan het werk gezien. Het is juli: er wordt gemaaid, gekeerd en gedroogd en we komen vaak tractorachtige gevaartes tegen. Ze hebben soms scherpe, brede uitsteeksels, waardoor we regelmatig de berm in vluchten.

Verrassend Nordhorn

De overnachting in Nordhorn verrast ons. Wat een leuke stad, met terrassen aan het water en mooie parkachtige groenstroken. Hier heet de Vecht de Vechte en hebben ze een Vechtesee, genoemd naar een Saksische Prins Vechtān die er rond het jaar 400 in verdronken is. Dat is te lezen op een van de vele informatieborden langs de Vecht. Wist u dat vissen ook vanaf Zwolle de Vechtdalroute kunnen volgen? Alle sluizen in de Vecht zijn voorzien van vistrappen om te zorgen dat ze in Duitsland kuit kunnen schieten. De Vecht is in 1908 gekanaliseerd en nu worden op sommige plaatsen de oorspronkelijke bochten er weer in gemaakt, om het water langer vast te kunnen houden in perioden van droogte. Ook worden overloopgebieden gemaakt en ontstaat er nieuwe natuur. Tegen de tijd dat we Schöppinger bereiken is de Vecht nog maar een smalle stroom, een beekje. Het is vooral een regenwaterrivier. Hier leren

we dat de Vecht ontstaat door bronwater uit de Rockler Mühlenbach, of eigenlijk pas bij het samengaan van de Rockler en Burloer Bach. In ieder geval heet het vanaf hier niet meer de Vechte. We volgen de route naar de bron van de Burloer Bach in Darfeld, en... fietsen er eerst voorbij. Het is niet indrukwekkend, maar ach, veel dingen beginnen klein nietwaar.

Waterslot

Iets verder naar het noorden ligt het prachtige waterslot Darfeld (1612). De gracht van dit imposante kasteel wordt gevoed door het water uit de bronnen van de Vechte.

Op weg terug naar het beginpunt van onze reis overnachten we in Winterswijk. Het landschap van de Achterhoek is als altijd prachtig. En via een stop in Deventer, de prachtige Hanzestad aan de IJssel, komen we terug in Zwolle waar de trein op ons wacht. <



Het samenvloeien van beken

Met dank aan

- de route *Eggerode-Ontstaanspunt Overijsselse Vecht* op www.routeyou.com
- Landelijke Fietsroute: LF 16 Vechtdalroute

OVpay

Hoe staat het er

Sinds begin juni is OVpay landelijk uitgerold. Betalen met de bankpas of smartphone is nu vrijwel overal in het openbaar vervoer mogelijk. Maar hoe staat het er nu verder voor met de opvolger van de OV-chipkaart?

Door **Sanne van Galen**



FOTO: SANNE VAN GALEN

Gebruik je
OVpay niet?
Houd dan het
bestaan ervan
wel in het
achterhoofd.

Je ziet het steeds vaker: reizigers die in de bus instappen en inchecken met iets anders dan een OV-chipkaart. Het gaat dan om een pinpas, creditcard, betaalapp op de mobiele telefoon of smartwatch. Ook buitenlandse contactloze betaalpassen of creditcards van Maestro, V Pay, Mastercard of Visa worden geaccepteerd. Iedereen die contactloos kan betalen, kan nu met de bankpas in- en uitchecken.

Alleen voltarief

Wie regelmatig reist, is nog een tijdje op de OV-chipkaart aangewezen. OVpay werkt alleen voor voltarief en in de trein ook alleen voor de 2e klas. Daarmee zal het overgrote deel van de

incidentele reizigers en bezoekers vanuit het buitenland uit de voeten kunnen. Voor deze groep is OVpay dan ook een welkome aanvulling in het OV. Want wie incidenteel reist, zal niet snel een OV-chipkaart willen aanschaffen en daar ook nog een borgbedrag op willen zetten. Ook veel regelmatige reizigers kennen wel iemand die ze nu net iets makkelijker een dagje kunnen meenemen in het OV – zolang dat zonder samenreiskorting is. En er zijn nog een paar beperkingen. Zo is OVpay ook nog niet bruikbaar voor P+R-terreinen, vervoer op aanvraag en buurtbussen. Klanten van de Triodosbank kunnen nog helemaal geen gebruik maken van de nieuwe betaalmethoden; zij moeten wachten op een nieuwe bankpas. Tot slot zijn bij de RET nog niet alle kaartlezers geschikt voor OVpay, al zou er in iedere bus of tram tenminste één moeten zijn. In Rotterdam heeft de uitrol langer geduurd dan in de rest van het land, maar nu de RET ook om is, is de landelijke dekking een feit.

Te veel betalen

Ook als je OVpay niet gebruikt, doe je er goed aan om het bestaan ervan wel in het achterhoofd te houden. Anders zou je wel eens te veel kunnen betalen voor je reis. Wie nonchalant de hele portemonnee tegen een incheckpaaltje houdt, loopt namelijk het risico dat zowel de OV-chipkaart als de bankpas inchecken. Een foutmelding verschijnt niet altijd in beeld. Je betaalt dan dubbel voor de reis. Dit geldt ook voor reizigers die een betaal-app op de telefoon aan hebben staan: bedenk dat je ook onbedoeld met je telefoon kunt inchecken wanneer je deze om een andere reden tegen het poortje houdt (bijvoorbeeld om het poortje te openen met een QR-code van je (internationale) eticket). Goed opletten dus bij het passeren van poortjes en paaltjes!

Rover heeft al meerdere meldingen gehad van reizigers die op deze manier extra geld kwijt waren. OVpay betaalt dit terug, maar daarvoor is wel actie vereist. Een enkele reiziger zou daarom de optie tot inchecken met de bankpas helemaal willen blokkeren. Maar dat kan

mee?



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

niet: wie contactloos betalen als mogelijkheid aan heeft staan, kan altijd inchecken in het OV – gewenst of niet. Een ander aandachtspunt is er voor reizigers die wel bewust gebruikmaken van OVPay: zorg dat je altijd met hetzelfde betaalmiddel uitcheckt als waarmee je bent ingecheckt, anders begin je bij het uitchecken een nieuwe reis met een ander betaalmiddel en betaal je dus ook te veel.

Overigens kan niet alleen de klant de pineut zijn. Sommige reizigers schijnen gebruik maken van digitale bankpassen om deze snel op te heffen aan het einde van een reis, waardoor het voor vervoerders erg lastig kan zijn om aan hun geld te komen.

OV-chipkaart inleveren

De uitrol van een nieuw systeem gaat doorgaans niet zonder hindernissen. Tot nu toe lijken de problemen bij OVpay mee te vallen. Wel zien we dat er wat onduidelijkheden zijn bij reizigers. Zo werden reizigers die parkeerden bij een P+R verrast met een hoge rekening toen OVpay hier nog niet bleek te werken. Andere reizigers weten de klantenservice van OVPay niet te vinden. Maar er komen vooral vragen van bezorgde reizigers die bang zijn dat ze hun OV-chipkaart moeten inleveren. Dit klopt maar deels. De OV-chipkaart blijft naast OVpay bestaan; wel komt er een nieuw pasje

omdat de techniek van de huidige OV-chipkaart is verouderd. Dat betekent dat reizigers die met de OV-chipkaart willen blijven reizen dus inderdaad het pasje eens zullen moeten inleveren, maar daar krijgen zij dan een nieuwe voor terug. Wanneer dat precies wordt, is nog even afwachten. Inmiddels is besloten dat de huidige OV-chipkaart tot zeker in 2025 in gebruik blijft. Pas als het nieuwe systeem zich bewezen heeft in klantgemak en betrouwbaarheid kan de techniek achter de huidige OV-chipkaart worden stopgezet en de nieuwe OV-pas zijn intrede doen. Daarmee lijkt de sector te hebben geleerd van de introductie van de OV-chipkaart: destijds werd de strippenkaart al afgeschaft terwijl het nieuwe systeem nog de nodige kinderziektes had.

Toekomstwensen

Rover heeft al in 2019 een lijst met eisen aan de nieuwe betaalmiddelen gepresenteerd. Ons uitgangspunt: alle bestaande mogelijkheden moeten blijven, daarnaast moet er vooral méér mogelijk worden. Voor wie dit wil, moet reizen op saldo blijven bestaan. Dat is vaak de makkelijkste methode om je budget in de gaten te houden. De nieuwe techniek biedt daarnaast mogelijkheden die nog verder uitgewerkt kunnen worden. Denk aan een einde aan het tussentijds in- en uitchecken en de mogelijkheid om achteraf de gunstigste prijs te berekenen voor je reizen die dag (in Londen kennen we dit als 'daily cap'). Wat Rover betreft komen er ook nieuwe abonnementsvormen die hiervan gebruik gaan maken – bijvoorbeeld abonnementen waarbij de ritprijs daalt naarmate je per maand meer reist. Dat is voordeliger en dus aantrekkelijker voor de reiziger. We blijven kortom graag meedenken met OVpay. Een nieuw betaalsysteem is een mooie kans om deze keer niet vanuit het systeem, maar vanuit de reiziger te denken. <

Er komen vooral vragen van bezorgde reizigers die bang zijn dat ze hun OV-chipkaart moeten inleveren.

150 jaar Zeeuwse lijn

Van Roosendaal naar V



Tekst en foto's

Geri van Ittersum

Op 8 september 1873 was het groot feest in Vliedingen. Koning Willem III was in de stad om de spoorlijn Roosendaal-Vliedingen te openen. En dat niet alleen: tegelijkertijd opende hij ook de haven van Vliedingen en het kanaal door Walcheren. Maar het was de spoorlijn die de stad en heel Walcheren uit het eilandisolement haalde. Voor de aanleg van die lijn moesten namelijk het Sloe (de kreek tussen Walcheren en Zuid-Beveland) en het Kreekrak (die tussen Zuid-Beveland en Noord-Brabant) worden afgedamd. De spoorlijn is tussen 1863 en 1873 aangelegd door de Staat der

Nederlanden als staatslijn F ofwel de Zeeuwse lijn. Het traject kreeg 17 tussengelegen stations, waarvan er nu nog 9 over zijn. Eind 19e eeuw kon men 5 maal daags naar Vliedingen; nu gaan er 3 treinen per uur.

We nemen de "intercity", tussen aanhalingstekens, want hij stopt op alle tussengelegen stations. De reistijd is iets meer dan een uur. Langs het 74,4 kilometer lange traject zien we afwisselend akkers, fruitbomen, dorpjes en molens. Ook steken we een paar vaarwegen over, die een belangrijke rol hebben gespeeld in de geschiedenis van Zeeland.

lissingen



0,0: Station Roosendaal

Het station was er al in 1854, dus lang voordat er sprake was van een spoorlijn naar Vlissingen. Het lag namelijk aan de spoorlijn van Antwerpen richting Rotterdam. Roosendaal werd vanuit het zuiden ontsloten en werd het eerste station van Noord-Brabant. Het is ook een grensstation, hoewel er nu alleen nog maar eens per uur een stoptrein vertrekt naar Antwerpen. De Thalys gaat namelijk aan Roosendaal voorbij.



R 1,0: Kerk

Onze-Lieve-Vrouwe van Altijddurende Bijstandkerk, een nog 'werkende' rooms-katholieke kerk. Het rijksmonument (1868) was oorspronkelijk de kloosterkerk van de paters Redemptoristen (foto 1).

R 13,2: politiekantoor

Na de stop in Bergen op Zoom zien we rechts een modern bouwwerk uit 2020 (foto 2). Het is het nieuwe politiekantoor van Bergen op Zoom, waar ook de meldkamer van de veiligheidsregio's Zeeland en Midden- en West-Brabant gevestigd zijn. Van Pelt architecten lieten zich voor



de gevel inspireren door het Nederlandse polderlandschap. De gevel aan de spoorzijde is vormgegeven met verticale grotere openingen die refereren aan de dynamiek van de voorbijrijdende treinen. Tja, oordeel zelf maar.

L 17,0: De Brabantse Wal

Links in de verte achter de snelweg zie je een langgerekte heuvel oprijzen uit het

vlakke landschap (foto 3). Deze zogenaamde Brabantse Wal markeert de overgang van de hoger gelegen Brabantse zandgronden naar de Zeeuwse kleigronden. De 'steilwand' is ontstaan door erosie van de Schelde, die daar in het laat pleistoceen (zo'n 10-15.000 jaar geleden) stroomde. Het hoogteverschil bedraagt plaatselijk wel meer dan 20 meter.



R 17,1: Kwelders

Ongeveer gelijktijdig zie je aan de rechterzijde de kwelders van de Oosterschelde, althans van het door de Oesterdam afgesloten deel dat nu het Markiezaatsmeer heet (foto 4).

R 24,1: Schelde-Rijnkanaal

We passeren het Schelde-Rijnkanaal, dat in 1975 werd geopend na moeizame onderhandelingen met de Belgen. Zij wilden namelijk een betere verbinding tussen Antwerpen en Duitsland dan het Kanaal door Zuid-Beveland dat we verderop zullen passeren. De trein rijdt tussen de A58 en N287 over het kanaal. Daarom is het niet goed te zien. Eigenlijk gaan we over twee kanalen. Eerst het scheepvaartkanaal zelf met rechts de dubbele Kreekraksluizen en direct daarna het Bathse spuikanaal, dat overvloedig water vanuit het Zoommeer en



5



Volkerak loost op de Westerschelde. De foto (5) laat dit kanaal zien met op de achtergrond de Oesterdam, aangelegd om getijdenbewegingen in het Schelde Rijnkanaal te voorkomen.

L 30,2: Fruitteelt

Met meer dan 4.000 ha boomgaarden heeft Zeeland naar oppervlakte de meeste fruitteelt van Nederland (foto 6). Het gaat dan om appels, peren, pruimen, kersen maar

6



vooral om ook zwarte bessen. Deze doen het goed op de Zeeuwse klei. Er ontstonden ook fruitverwerkende bedrijven, zoals de conservenfabriek van Coroos links naast het spoor vlak voor het station van Kapelle Biezelinge.

7



40,8: Kanaal door Zuid-Beveland

(foto 7) Dit kanaal is ook te danken aan België. Een traktaat uit 1839 volgend op de afscheiding van België verplichtte Nederland om de scheepvaartverbinding tussen Antwerpen en de Rijn in stand te houden. Deze verbinding, het Kreekrak, werd in 1867 verbroken door de spoorverbinding waar we nu over rijden. Het kanaal verbindt de Westerschelde bij Hansweert met de Oosterschelde bij Wemeldinge. Na de opening van het Schelde-Rijnkanaal verloor het aan betekenis.

R 44,2: Station Kapelle-Biezelinge

(foto 8) Dit station is evenals dat van Yerseke, Krabbendijke en Arnhem nog van de

tijd van de aanleg van de spoorlijn. Het zijn standaard ontwerpen. De eerste drie zijn van de staatsspoorlijn vijfde klasse, Arnhem is van de vernieuwde vierde klasse en tevens rijksmonument.

8



L 48,5: Watertoren Goes

(foto 9) Ooit bevatte deze prachtige 63 meter hoge toren 1250 m3 water. Bij de bouw in 1912 was het de eerste stalen watertoren van Nederland en de hoogste van Zeeland. Het is een rijksmonument, waarin je nu kunt wonen: er zijn drie appartementen.

9



L 49,8: Stichting Stoomtrein Goes-Borsele

Direct na de stop bij station Goes zie je links een spoorwegemplacement met oud materieel. Dat is van de Stichting Stoomtrein Goes-Borsele, die sinds 1972 in de zomermaanden tussen Goes en Hoedekenskerke of Baarland over een voormalige tramlijn uit 1928 rijdt. De dienstregeling vind je op www.destoomtrein.nl/.

10



L 59,2: Frietfabriek

Ook aardappelen doen het goed op de Zeeuwse klei. Veel ervan gaan linea recta naar de frietfabriek, zoals hier links van het spoor bij McCain even voorbij Goes bij Lewedorp (foto 10).

L 62,1: Sloehaven

In de verte links zie je kranen van de Sloehaven, die genoemd is naar de voormalige kreek het Sloe. Van de kreek is niets meer te zien, want het hele gebied is ingepolderd. Wel te zien is een aftakking van het spoor naar de Sloehaven.

We passeren Arnhem, genoemd naar het riviertje de Arne. Dat riviertje steken we kort daarna over. Het is moeilijk voor te stellen dat hier in de 17e eeuw druk scheepvaartverkeer was richting Middelburg, toen een van de belangrijkste handelssteden van de Republiek der Nederlanden.

68,3: Station Middelburg

Het station is gelijk met de spoorlijn gebouwd in 1872. Het is een de Waterstaatstation van de derde klasse en rijksmonument.

11



R 72,0: Sloebrug

Tussen Middelburg en Vlissingen rijden we langs het kanaal door Walcheren, dat is tegelijkertijd met de spoorlijn werd aangelegd in 1873. Ook de aanleg van dit kanaal was een gevolg van het traktaat met België. Het moest de afsluiting van het Sloe voor de scheepvaart door de aanleg van de Sloedam compenseren. Op de foto (11) de Sloebrug bij Souburg.

74,4: Station Vlissingen

Het eindstation van de lijn, midden in het havengebied vlakbij de Westerschelde. Dit kopstation is gebouwd in 1950, nadat zijn voorganger verwoest was in de Tweede Wereldoorlog. Toch was het voor veel reizigers eind 19e / begin 20ste eeuw niet het eindstation, want in de haven lag een boot klaar naar Engeland. Via de spoorlijn was er een verbinding ontstaan tussen Berlijn en Londen. Erg populair in die tijd, ook bij vorsten. In het toenmalige station was er voor deze hoge gasten daarom een koninklijke wachtkamer ingericht. Die is er niet meer, evenmin als de bootverbinding met Engeland. Maar om de hoek kun je nog wel de boot nemen naar Breskens, dé maritieme badplaats van Zeeuws-Vlaanderen volgens www.zeeland.com. Op deze site vind je ook genoeg redenen om eens uit te stappen op een van de stations onderweg. <

Werk aan de winkel

VAN DE OV- PROFESSIONALS

Dit is een bijdrage vanuit OV-Magazine, hét vakblad voor OV-professionals over openbaar vervoer.

Zo'n 2,5 jaar geleden trad toenmalig staatssecretaris IenW Stientje van Veldhoven af. Een goed moment om met een viertal gedeputeerden vooruit te kijken, dachten we bij *OV-Magazine*. Wat waren de wensen voor een volgende bewindvoerder? Naast de langetermijnambities op hun wensenlijstje, was het vooral zaak om OV-afbraak op korte termijn te voorkomen. Inmiddels weten we dat dat niet is gelukt. Voor een volgend bewindspersoon ligt er een uitdagend pakket.

Tijdens de coronapandemie zat er vrijwel geen reiziger in de bus, terwijl het vervoer wel beschikbaar bleef. Dat kwam door de rijksbijdrage, de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV), die onder Van Veldhoven was geïntroduceerd. De BVOV hield het ov letterlijk 'beschikbaar'. Fleur Gräper, gedeputeerde van Groningen, noemde het OV een 'patiënt op de IC'; de Gelderse gedeputeerde Jan van der Meer zei bang te zijn dat 'de patiënt het ziekenhuis geamputeerd verlaat'. Arne Schaddelee, gedeputeerde van Utrecht, noemde de BVOV 'een infuus waaraan de patiënt lag'. Floor Vermeulen, destijds gedeputeerde van Zuid-Holland, was het daar roerend mee eens. De vier gedeputeerden hoopten vurig dat het OV voor een volgende bewindspersoon 'chefsache' zou worden.

In een welkomstinterview met de nieuwe CDA-staatssecretaris Vivianne Heijnen ver-

telde zij dat Nederland zich geen OV-afbraak kan permitteren. Prompt werd bekend dat de BVOV tot eind 2022 werd verlengd, wat door de sector met gejuich werd ontvangen. Maar verdere verlenging van de coronasteun voor 2023 kwam er niet. Het 'infuus' werd van de patiënt afgehaald en daarmee dreigt de patiënt dus het ziekenhuis geamputeerd te verlaten. In mei 2023 stuurde de sector een brandbrief aan de Tweede Kamer, ondertekend door de gedeputeerden van alle twaalf provincies, de voorzitters van de twee vervoerregio's en het OV-bureau Groningen Drenthe. Het OV-aanbod dreigt namelijk met 10 tot 15 procent af te nemen tot 2025 als het Rijk niet ingrijpt, bovenop de 10 procent afschaling van de afgelopen jaren.

In de zomer van 2022 zag het Nationaal OV-Beraad (NOVB) de maatschappelijke vraagstukken van dat moment al aankomen en organiseerde op 16 februari 2023 een OV-urgentieconferentie. Daar werd een samenhangend pakket aan maatregelen aan het kabinet gepresenteerd, om als OV-sector maatschappelijke vraagstukken het hoofd te bieden en 'uit het dal te klimmen'. De aanwezigen spraken na afloop uit ernaar te streven het pakket te 'harden' en tot collectieve besluitvorming te komen. Destijds moest nog blijken of het kabinet het hiervoor benodigde geld kon vrijmaken. Daarop bleek het vervolgens dus stuk te lopen.

In juni bleek de brandbrief wel effect te hebben. PvdA en CDA dienden een motie in om verdere verschrapping van het OV tegen te gaan. Deze werd aangenomen. Maar in juli viel het kabinet en nu is het nog maar de vraag wat daarvan terecht komt. Aan een volgende bewindspersoon daarom alvast de oproep om werk te maken van het OV-pakket dat er ligt - om verdere afbraak te voorkomen.

Guus Puylaert,
OV-Magazine



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

De Reiziger

Naam: Jan Fossen

Beroep: Auditor in de huisartsenzorg, docent en schrijver van het boek: 'Fietsen tegen de grens'

OV gebruik: "Zoveel mogelijk. In combinatie met mijn vouwfiets kan ik een groot deel van Nederland bestrijken met de trein. Ik ga nogal eens van Friesland richting midden-Nederland en de Randstad."

Beste OV-ervaring: "Ik heb heel veel goede ervaringen met het OV. Het is net als met regen: je kunt erover klagen maar meestal is het droog."

Slechtste OV-ervaring: "Toen ik 's avonds moe vanuit Rotterdam in Groningen aankwam met drie minuten vertraging en dat de Arrivatrein net voor m'n neus wegreed. Moest ik een uur in Groningen rondhangen. Ik heb er wel wat van gemaakt, maar ik zat er niet op te wachten."

Wat kan beter: "Het uit- en inchecken als je overstapt op een andere vervoerder. Dat zou niet nodig moeten zijn. Zeker als de aansluiting krap is, zoals hier in Groningen en Leeuwarden. Ook het meenemen van gewone fietsen zou wat aantrekkelijker en ruimer gemaakt mogen worden. Er zijn nu te veel restricties."

Rover moet... "Haar naam veranderen. Als je de afkorting niet kent denk je eerder aan een merk auto, en het heeft voor mij ook iets agressiefs. Iets met 'beweging' erin bijvoorbeeld, zoals Openbaar Vervoer Beweging (OVV). Ik zeg maar iets."



FOTO: MILAN SCHELLINGERHOUT