

De Reiziger

ROVER

Dienstregeling 2020 Sporen per zes seconden

Thema:
tarieven in NL
en buitenland

**De leukste
Britse
stedentrips**

**Testen in
het NS Fiets
Innovatielab**

**Spoorlopen
naar
Duitsland**



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Westbahn gaat voor winst

In Oostenrijk rijden tussen Wenen en Salzburg treinen van Westbahn. De treinen stoppen onderweg o.a. in de steden Sankt Pölten en Linz. De reistijd Wenen-Salzburg is ruim 2,5 uur als je vanuit het Hauptbahnhof van Wenen vertrekt. Met flink wat bombarie kondigde Westbahn in de herfst van 2017 aan niet meer één keer per uur te rijden, maar twee keer. Tussen Wenen en Salzburg rijden ook treinen van de Oostenrijkse spoorwegen ÖBB.

Westbahn rijdt geheel voor eigen rekening en risico. Dit houdt in dat er geen opdracht van de Oostenrijkse overheid is in de vorm van een concessie. Westbahn kan dus treinen laten rijden op de voor haar gunstigste uren: de meest winstgevendende. Dit zie je in de dienstregeling: tussen negen en tien uur 's avonds gaat Westbahn met de kippen op stok. De in opdracht van de Oostenrijkse staat rijdende ÖBB rijdt een paar uur langer door. Treinkaartjes van Westbahn zijn niet geldig bij de ÖBB en andersom. Westbahn accepteert wel je Interrail als geldig kaartje.

Ik zie niet dagelijks treinen van de Westbahn. De keren dat ik ze zag of ze zelf gebruikte, waren ze goed vol en zag ik tevreden reizigers. Maar de vervoerder laat haar reizigers nu toch flink in de kou staan.

Het bedrijf heeft een deel van haar treinstellen verkocht aan de Duitse spoorwegen (DB). Vanaf eind 2019 zijn er daarom te weinig treinstellen om de halfuurdienst Wenen-Salzburg te blijven rijden. Nieuwe treinstellen zijn besteld, maar die kunnen pas in 2021 gaan rijden. Tot 2021 zullen reizigers het moeten doen met één Westbahn-trein per uur.

Kan zo iets ook in Nederland gebeuren? Dat NS bijvoorbeeld al haar intercityrijtuigen aan de Tsjechische spoorwegen verkoopt en tegen reizigers op de HSL zegt dat ze het maar uit moeten zoeken? De kans is bijzonder klein. Waarbij het te hopen is dat de staatssecretaris al bij het horen van het idee de NS-directie ontbiedt en in het openbaar haar veto uitspreekt.

Maar het blijft oppassen. Vervoerder Breng zit wat ruim in zijn dieseltreinstellen en verhuurde er onlangs een paar aan Arriva. Prompt vielen er tussen Arnhem en Doetinchem wat treinen van Breng uit vanwege materieeltekort!

Martin Oudenaarden



ADVERTENTIE

85.000 BESTEMMINGEN IN EUROPA

- **Supersparpreis Europa** elk station NL – Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Denemarken, Hongarije, Polen, Tsjechië, Kroatië va. 39,- pp.
- Kinderen t/m 14 jaar reizen **gratis** mee, Interrail t/m 11 jaar.
- **2020 Interrail Global Pas** nu ook 4 dagen, ook geldig in Estland, Letland, Litouwen
- Makkelijk online boeken zonder bookingsfee: **WWW.HAPPYRAIL.COM**
- Vakanties per trein, bijvoorbeeld 8 dagen **Oostenrijk** l/o va. 349,- pp.
- Treinrondreis **Zwitserland** Monti e Mare va. 695,- pp.

SINGEL 393 AMSTERDAM BREESTR. 57 LEIDEN 071 5137008



TREINREISWINKEL
TICKETS.VAKANTIES.

De Reiziger is het tijdschrift van de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Er verschijnen zes nummers per jaar. Bijdragen aan De Reiziger zijn op persoonlijke titel, tenzij anders aangegeven. Meningen van auteurs zijn niet vanzelfsprekend meningen van Rover of van de redactie.

Redactie: Cors van den Brink, Jan Brouwers, Frances Carrière, Sanne van Galen, Martin Oudenaarden, Gerda Spaander, Ineke van der Werf.

Eindredactie: Groenvoer Journaalistiek & Communicatie (Jaap Rodenburg).

Aan dit nummer werkten

verder mee: Rian van den Borgt, Bram Hansma, Arjen Klinkert, Aldo Markus, Frans Postma, Adrie Spruit, Frank Visser

Vormgeving: Ruparo (Ivo Sikkema, Ingeborg Seelemann).

Druk: Drukkerij Ten Brink.
ISSN 0920-4954.

Oplage: 4400.

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 en De Reiziger per **post:** € 45,-
Lidmaatschap Rover en De Reiziger als **pdf:** € 35,-
Lidmaatschap **zonder blad:** € 25,-
Abonnement De Reiziger voor **niet-**

leden: € 50,-. Losse nummers: € 7,75 (incl. verzendkosten).

Betalingen: NL82 INGB 0005 9396 00, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort.

Schenken aan Rover zijn aftrekbaar voor de belastingen. NL82 INGB 0005 9396 00, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort, o.v.v. 'Gift'. Informatie over schenking: 033-4220460.

Rover landelijk secretariaat

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort.
Telefoon: 033-4220450 (werkdagen 10-16 uur). E-mail: secretariaat@rover.nl. Internet: www.rover.nl

Ledenadministratie (aanmeldingen, verhuizingen, opzeggingen): tel. 033-4220454;

e-mail: ledenservice@rover.nl.
Buitenlandservice (alleen voor leden): tel. 033-4220450; www.rover.nl > Buitenland.

Lokale afdelingen: Kijk op www.rover.nl > Lokaal voor de e-mail-adressen en eventuele verwijzingen naar websites van afdelingen.

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. 2/2020 moet uiterlijk binnen zijn op 27 januari. Verschijningsdatum is rond 3 maart.

Foto voorkant:

Alle sprinters Zwolle-Utrecht rijden in 2020 met nieuw materieel
Foto: Martin Oudenaarden



8 Zes secondendienstregeling

Ook in 2020 bevat het nieuwe spoorboekje weer extra treinen. Tegelijkertijd wordt de boel niet eenvoudiger, door verschillen tussen vertrekpatronen in de spits en daarbuiten. Écht nieuw is het plannen in seconden.



14 Testen in het NS Fiets Innovatielab

De fiets wordt steeds belangrijker voor het OV. Dat vraagt om constante verbeteringen. Rover mocht twee vindingen testen: een nieuwe in- en uitcheckzone en een OV-fiets met een slim slot.



28 Op vakantie per OV: Britse stedentrips

Groot-Brittannië leent zich uitstekend voor stedentrips. Wij reisden naar Newcastle, met uitstapjes naar Edinburgh en Alnwick Castle. En we vermaakten ons prima in Londen en Bristol, met uitstapjes naar Oxford, Bath en Cardiff.

Verder

- 4 Rover in actie
- 12 Nieuws en aanbiedingen
- 19 Op onderzoek: Bereikbaarheid anders bekeken
- 21 Ook op het Station: koffie en vintage in Putten
- 27 Gelezen, getest en de rest
- 30 Brievenbus en tweets
- 32 De Reiziger: Carin Vos



20-25 THEMA: tarieven in binnen- en buitenland

Er is momenteel veel te doen rond tarieven - daarom drie artikelen binnen dit thema. Om te beginnen de knelpunten rond het boeken van een buitenlandse reis. Vervolgens een analyse van de vele wijzigingen in het abonnementensysteem van NS. En tot besluit alles over de betreunde Voordeelurenkaart.

16 Spoorlopen naar Duitsland

Het Duits Lijntje liep van Boxtel naar Wesel. Tot Veghel liggen de rails er nog. Daarna is het tracé nog duidelijk zichtbaar. En dat gaat zo door, in ieder geval tot aan de grens. Wij lopen van Boxtel naar Veghel.



Betere doorstroming in Gouda

Verleen lijnbussen voorrang op ander verkeer, integreer OV met Wmo- en doelgroepenvervoer en lobby voor een nieuwe intercity Rotterdam-Amsterdam via Gouda. Het zijn een paar suggesties die Rover-Gouda aan de gemeenteraad heeft meegegeven. Op maandag 14 oktober sprak de Roverafdeling in bij een raadsvergadering.

De gemeente Gouda werkt aan een zogeheten Verkeers-circulatieplan waarbij de binnenstad autoluw moet worden en het verkeer op de Goudse singels wordt teruggedrongen. Rover-Gouda leverde met Arriva en buurtbusvereniging Reeuwijk de nodige input voor het Mobiliteitsplan 2017-2026. De Roverafdeling is nu echter bezorgd dat de aangeleverde voorstellen niet in het plan zijn meegenomen. Rover-Gouda vraagt de gemeenteraad onder meer om de busfiles aan te pakken, dubbele dremfels op lijnbusroutes te verminderen en de toegankelijkheid van bushaltes te verbeteren. Ook wil Rover in gesprek over de plannen om in de toekomst mogelijk stadslijnen te vervangen door 'een flexibel systeem'.

Eerder presenteerden de Roverafdelingen in Zuid-Holland aan de provincie 'OV maal twee', een aantal suggesties om het Zuid-Hollandse OV te verbeteren. Op de wensenlijst stonden onder meer: één tariefstelsel voor de hele provincie, knooppunten in dunbevolkte gebieden voor spitsbussen, buurtbussen, Wmo en andere vormen van vraagafhankelijk vervoer, en spoorverdubbeling tussen Gouda en Utrecht.

Verrassende werkzaamheden

Op een vrijdagochtend in oktober bleek opeens dat de intercity tussen Haarlem en Den Haag Centraal de hele dag niet reed. De sprinter van Haarlem naar Den Haag reed niet verder dan Leiden. Veel reizigers meldden aan Rover dat zij onverwacht werden geconfronteerd met uitgevallen treinen of afwijkende vertrektijden. Rover heeft opheldering gevraagd aan NS en ProRail. Hoewel het hier ging om geplande spoorwerkzaamheden, zijn reizigers niet vooraf geïnformeerd. Ook op Twitter bleek dat NS niet goed op de hoogte was van de aanleiding van de gewijzigde treinenloop.

ProRail heeft aan Rover laten weten vergeten te zijn de werkzaamheden aan NS door te geven, waardoor er niet tijdig gecommuniceerd kon worden.

De communicatiefout komt vlak nadat ProRail en NS aan Rover beterschap beloofden in de communicatie rondom spoorwerkzaamheden. Rover heeft de spoorbedrijven wederom gevraagd om verbeteringen in de informatievoorziening.

Beperkte prijsstijging treinkaartjes

Per 1 januari worden 2e klas treinkaartjes gemiddeld 1,5% duurder. Dit geldt ook voor abonnementen Traject Vrij, Altijd Vrij en OV Vrij en is in lijn met de inflatie. Treinkaartjes in de 1e klas worden niet duurder. Oorspronkelijk wilde NS de prijsverhoging meer in de kortere afstanden dan in de lange afstanden doorvoeren. Na bezwaar van de consumentenorganisaties besloot de spoorvervoerder de prijsstijging gelijkmatig te verdelen.

Een ander plan dat NS liet varen, was om het minimumtarief voor korte afstanden te verhogen van € 2,40 naar € 2,50. Rover en de andere consumentenorganisaties protesteerden hiertegen, omdat de trein op korte afstanden nu al relatief duur is ten opzichte van de bus, metro of auto.

Ook wisten de consumentenorganisaties NS te overtuigen om Railplus te behouden. Nu de Belgische spoorwegen NMBS per 9 december stoppen met deze kortingskaart voor internationale treinkaartjes, zag NS er aanvankelijk ook

niet veel heil meer in. De consumentenorganisaties wisten NS op andere gedachten te brengen door te wijzen op de maatschappelijke opgave om internationale reizen per trein juist te stimuleren.

Tot teleurstelling van de consumentenorganisaties heeft NS wel besloten de Dagkaart Fiets in prijs te verhogen van € 6,90 naar € 7,50, ondanks dat de dagkaart het afgelopen jaar al in prijs was gestegen van € 6,20. Eerder deze maand luidden Rover en de Fietzersbond de noodklok over het tekort aan fietsplekken in de trein. Een prijsverhoging zien de consumentenorganisaties als een wel erg makkelijke oplossing. Zij vragen NS 'het marktpotentieel van de fiets in de trein te erkennen, en af te stappen van de gedachte dat de OV-fiets en fietsparkeervoorzieningen voor alle reizigers een alternatief zijn'. De consumentenorganisaties vragen NS te onderzoeken of het op goedkope wijze meer ruimte voor de fiets kan creëren, bijvoorbeeld met ophangconstructies of demonteerbare banken.

'Verkoop abonnementen ook internationaal'

Rover wil dat reizigers ook vanuit het buitenland via de NS-website een treinabonnement kunnen aanschaffen en heeft NS gevraagd dit mogelijk te maken. De NS-website vereist nu een Nederlands adres en bankrekeningnummer waarmee de eerste betaling via iDeal moet worden gedaan. De enige mogelijkheid om vanuit het buitenland toch

Geen
busfiles
in Gouda
alstublieft!



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN



FOTO: ALDO MARKUS

Wachthuisje in Amersfoort

Betere abri's in Amersfoort?

Comfortabele bushaltes zonder tocht en regen. Daar heeft Rover-Amersfoort om gevraagd in de gemeenteraad. Gemeente Amersfoort overweegt vanaf volgend jaar de bushokjes in eigen beheer te nemen.

Het huidige contract met de exploitant loopt eind volgend jaar af. Amersfoort staat nu voor de keuze om zelf 180 abri's aan te schaffen of dit onderdeel van de aanbesteding te maken. Door zelf de abri's aan te schaffen, krijgt de gemeente meer invloed op plaatsing, beheer, onderhoud en reparatie. De kosten kunnen worden terugverdiend met een deel van de inkomsten van reclame, die wel zal worden uitbesteed.

Rover maakt het niet uit van wie de abri is, zolang de reiziger maar op een comfortabele manier op de bus kan wachten. En dat is nu niet altijd het geval. Zo hoort Rover-Amersfoort veel klachten over kieren en spleten waardoor reizigers last hebben van tocht en regen. Rover heeft de gemeente daarom gevraagd hier extra aandacht aan te besteden. Daarnaast heeft de Rover-afdeling aandacht gevraagd voor sociale veiligheid (verlichting, geen doodlopende hoekjes), plekken voor rolstoelen en vrij uitzicht in de richting waar de bus vandaan komt. Ook ziet Rover-Amersfoort wel iets in groene daken op de abri's naar Utrechts voorbeeld.

Na de raadsvergadering beloofden politici en ambtenaren om Rover bij het verdere proces te blijven betrekken.

een Nederlands abonnement te kopen, is telefonisch. NS vindt het digitaal inrichten van een andere betaal-mogelijkheid dan iDeal echter een te forse investering, mede omdat het telefonische alternatief via de klantenservice bestaat. Rover vindt dit onbegrijpelijk; NS heeft de techniek immers al in huis. Zo accepteert NS international wel andere betaalwijzen en kunnen via de reguliere NS-website wel enkele reizen en retours met een creditcard worden afgerekend. Ook de NS-kaartautomaat accepteert creditcards. Rover wil dat iedereen die een IBAN heeft via de NS-

website een abonnement kan aanschaffen, ook vanuit het buitenland. Bijvoorbeeld met een Europese SEPA-machtiging of een machtiging voor maandelijkse betaling met creditcard. Wij zullen hier bij NS op blijven aandringen.

Hoop op minder 'sneeuwdienst-regeling'

Bij kans op sneeuw of strenge vorst kunnen NS en ProRail besluiten preventief treinen te schrappen. Deze uitgedunde dienstregeling geldt dan de hele daaropvolgende dag. Het gevolg kan zijn dat er de hele dag minder treinen rijden, terwijl

OV ombudsman

U heeft 50% vertraging. Heen en terug. Iedere dag.

'Ik woon in Houten en werk in Utrecht bij een grote bank. Dagelijks doet mijn trein er 10 minuten over om op station Utrecht Centraal te komen. Als ik uitstap kan ik mijn kantoor bijna aanraken, boven mijn hoofd is een loopbrug,' vertelt mevrouw T.

So *far* fantastisch. Iedereen juichend met de trein snel van A naar B. Maar mevrouw moet eerst 250 meter de verkeerde kant het perron aflopen en de stationshal door, om vervolgens die 250 meter weer terug te lopen aan de buitenkant van het station. Had ze al verteld dat het regent? 'In de regen!'

De OV ombudsman heeft het station bekeken en het is werkelijk stuitend. Als reiziger stap je uit de trein en boven je is een mooie loopbrug over de perrons, maar de trappen zijn niet aangelegd! Je kunt het perron niet af! De OV ombudsman was al omlopend ruim 5 minuten kwijt om uiteindelijk 10 meter te overbruggen. Geen snelle ontsluiting, geen snelle overstap. Wat een verspilling: van geld, energie, tijd, goodwill voor het OV. Wat een gemiste kans om twijfelaars uit de auto in de trein te krijgen.

Uit onderzoek blijkt dat 45% van de reistijd in het OV bestaat uit voor- en na transport. En het overgrote deel van die 45% wordt lopend afgelegd. Utrecht Centraal schroeft dat percentage eigenhandig aanzienlijk op. Met honderden miljoenen gemeenschapsgeld worden overal in Nederland stations verbouwd. Een minimale eis aan ieder station is een snelle ontsluiting met efficiënte looproutes. Dat weten we al 150 jaar. Maar kennelijk niet in Utrecht, Nederlands grootste station.

Ook weten we dat miljoenen mensen lastig lopen, ik ben er daar trouwens één van. Wie haalt het dan in zijn hoofd om de aanleg van trappen hier tegen te houden? Ik ga dat extra aandacht geven voor u, op dit station, maar ook op andere OV-knooppunten. Het wordt ongetwijfeld een lange affaire, maar ik hoop u en tienduizenden andere reizigers in de toekomst te mogen melden:

'U heeft reistijdversnelling. Heen en terug. Iedere dag.'

Bram Hansma, OV ombudsman

De OV ombudsman is een onafhankelijk organisatie, gefinancierd door het ministerie van IenW.
www.ovombudsman.nl



Rover in actie

de sneeuw al lang voorbij is of het winterweer bleek mee te vallen. Veel reizigers klagen hierover. Rover heeft daarom meerdere voorstellen aan NS en ProRail gedaan om flexibeler in te spelen op winterweer. NS en ProRail stellen dat zij 12 uur nodig hebben om deze aangepaste dienstregeling voor te bereiden en de reizigers hierover te informeren. Halverwege de dag terugschakelen naar de reguliere dienstregeling wanneer de sneeuw voorbij is, zien zij daarom niet als optie. Wel hebben zij Rover

toegezegd meer maatwerk te leveren wanneer het winterweer beperkt blijft tot een bepaalde regio. Een regionale aangepaste dienstregeling kan voortaan relatief kort vooraf voorbereid worden (4 uur vooraf in plaats van 12 uur). Na een paar uur zou ook weer naar de normale situatie overgeschakeld moeten kunnen worden. De overlast hoeft dan niet meer altijd de rest van de dag te duren. De flexibiliteit van de regionale aangepaste dienstregeling is een mooie stap voorwaarts. Rover hoopt dat de overlast voor reizigers hiermee de komende winter



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Vernieuwing en uitbreiding van het spoor in gevaar door stikstof en PFAS

beperkt blijft. We blijven pleiten voor meer flexibiliteit bij winterweer, zodat de trein juist bij slechte weersomstandigheden een betrouwbaarder alternatief is voor de auto.

Zorgen om stikstof

Rover maakt zich zorgen over het grote aantal spoorprojecten dat mogelijk

vertraagd is door de stikstofcrisis en de problematiek rond PFAS. De minister van Infrastructuur en Waterstaat liet deze week aan de Tweede Kamer weten dat vertraging voor spoorprojecten op de loer ligt. Rover heeft daarom een brief gestuurd naar de minister. 'Wij vragen de minister om juist de spoor-

Rover KORT

Rover In Actie KORT is een rubriek met activiteiten van Rover die zich minder goed lenen voor een lang(er) bericht, maar wel het vermelden waard zijn.

Landelijk

Er komt een landelijke expertisegroep die gaat inventariseren hoe een concessiewisseling in goede banen kan worden geleid vanuit de blik van reizigers. Waar ging het goed en waar ging het fout? En vooral, hoe kwam dat? Het doel is het opstellen van een checklist die Rover-afdelingen en Rocov's kunnen gebruiken bij aanbestedingen en wisseling van de vervoerder.

Utrecht

De Rover-afdelingen in de provincie Utrecht spraken met de nieuwe gedeputeerde. Aan de orde kwam vooral de vraag hoe Rover en provincie met elkaar samen verbeteringen



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Reizigersoverleg Limburg wist lijn 27 in Kerkrade te behouden op zondag

in het OV kunnen bereiken. De Roverleden zette ook uiteen waarom onze vereniging de juiste gesprekspartner is over het OV: kennis van het OV en verwachtingen die verschillende groepen reizigers hebben.

Limburg

Met een Daldagkaart Limburg bus mag je met lijn 350 Maastricht-Aachen maar één keer de grens over: óf naar Aachen óf naar Maastricht. Reizigersoverleg Limburg vindt dit onlogisch en niet gebruiksvriendelijk. Reizigers moeten met dit kaartje gewoon een retourrit kunnen maken, vindt het. Het reizigersoverleg wist te voorkomen dat in de nieuwe busdienstregeling belbus 27 in Kerkrade op zondag zou verdwijnen. Hier-

door behouden diverse wijken in Kerkrade hun zondagse OV.

Gelderland en Overijssel

Regionale spoorlijnen in deze provincies worden opnieuw aanbesteed. De reizigersplatforms reageerden gezamenlijk op de provinciale nota die de start is van de aanbesteding. De reizigersplatforms vinden dat de spoorlijnen Amersfoort-Ede/Wageningen en Zutphen-Oldenzaal in een gezamenlijke concessie met het busvervoer moeten komen. Dit levert naar verwachting betere afstemming tussen trein en bus op, wat gunstig is voor reizigers.

Leiden

Sinds 15 december 2019 rijdt spitsbus 386 van Oegstgeest naar Den Haag niet meer. Reizigers organiseerden een petitie. Volgens Arriva maakten gemiddeld maar 2,5 reizigers per rit gebruik van de bus. Rover Leiden begrijpt dat een vervoerder in zo'n geval overweegt om de bus op te heffen. In de spits zitten per rit echter wel meer dan gemiddeld 2,5 reizigers in de bus. Rover wil dan ook dat de bus in de spits blijft rijden.

projecten vlot te trekken, omdat het spoor bijdraagt aan reductie van de uitstoot van stikstof en CO2 en daarmee een duurzame manier van reizen is. Ook willen we duidelijkheid per project. Die duidelijkheid is er wel voor veel wegprojecten maar niet voor het spoor', aldus directeur Freek Bos. Verontrustend is dat ook de PFAS-problematiek grote gevolgen blijkt te hebben voor het spoor. Niet alleen voor projecten zoals de spooruitbreiding rond Amsterdam, maar vooral ook voor onderhoud. Dit komt omdat oud spoorgrind niet kan worden afgevoerd zonder PFAS-onderzoek. Hierdoor kan forse vertraging optreden bij een groot aantal projecten en kan het risico op storingen toenemen. Rover vraagt van de minister daarom de garantie dat alle geplande projecten en beheer- en onderhoudswerkzaamheden door kunnen gaan.

Daarnaast heeft Rover in een memo aan de Tweede Kamer gevraagd om meer geld beschikbaar te stellen voor duurzaam openbaar vervoer. Een verplaatsing van ritten naar duurzaam vervoer, de zogenaamde *modal shift*, is nodig. Rover doet een aantal concrete voorstellen voor het faciliteren van de groei in de komende jaren.

Zomerdienstregeling NS: niet doen

In 2013 besloot NS te stoppen met de zomerdienstregeling, omdat het ook in de zomermaanden druk is in de trein. Maar komende zomer dreigt toch opnieuw een

zomerdienstregeling. Over een periode van vijf weken wil NS dan een aantal spits-treinen schrappen tussen onder meer Amsterdam en Enkhuizen, Alkmaar en Haarlem en Den Bosch en Oss. NS ziet hier ruimte voor omdat er in de zomer 40 tot 50% minder reizigers zijn ten opzichte van het najaar. Rover en andere consumentenorganisaties uit het Locov vermoeden echter dat dit verschil in de hyperspits minder groot is. Rover ziet liever dat NS in de zomer op rustige momenten treinen korter maakt dan dat NS spits-treinen schrapt. Door te schrappen krijgen reizigers niet alleen te maken met minder reismogelijkheden, maar ook met extra stops en slechtere aansluitingen. Spitsreizigers tussen Enkhuizen en Alkmaar dreigen zo 17 minuten langer onderweg te zijn. Reizigers vanuit Harderwijk moeten maar liefst 26 minuten eerder van huis als ze voor 9 uur op Utrecht Centraal willen zijn. Daarbij komt nog dat er veel werkzaamheden aan het spoor zijn in de zomer, waardoor veel reizigers te maken krijgen met een optelsom van hinder.

Rover heeft ook bezwaren bij de keuze om de dienstregeling vijf weken aan te passen. 'Vrijwel niemand heeft 5 weken vakantie. De meeste spitsreizigers zullen dus hun reisgedrag gedurende deze periode moeten aanpassen', schrijft Rover samen met de andere consumentenorganisaties aan NS. 'Afwijkende start- en einddata van de hoogzomerdienstregeling maken de reisinformatie bovendien ingewikkeld.'



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Ruim baan voor OV in autoluw Amsterdam

Kansen voor autoluw Amsterdam

Amsterdam gaat doorgaand autoverkeer weren, kondigt wethouder Dijkzema aan in de Agenda Autoluw. Rover-Amsterdam is enthousiast over de plannen en zou graag nog een stapje verder gaan. 'Amsterdam staat op een keerpunt. De stad groeit in aantal inwoners en bezoekers. De ruimte is schaars. De luchtkwaliteit is op veel plaatsen onaanvaardbaar slecht', stelt voorzitter Marinus de Jong. 'Dus is een vervoerssysteem waarin de auto een dominante rol speelt, verleden tijd'.

Rover-Amsterdam sloeg de handen ineen met de Fietzersbond, Cliëntenbelang Amsterdam, MENS en STRAAT, Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad en Comité Parkeervrije Frans Halsbuurt. Samen presenteerden ze het manifest 'De stad van de toekomst is autoluw'. Daarin pleiten zij o.a. voor nieuwe P+R-terreinen, één buis van de IJtunnel voor fietsers, verdere uitbouw van het 'Hoofdnets Fiets' en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Zo krijgt de stad een aangenam verblijfsklimaat op straat, waarbij de extra loop-, fiets- en OV-ruimte de bereikbaarheid verbetert. De organisaties willen met het manifest bewoners en andere organisaties uitnodigen om mee te denken.

Enquête over 'omchecken'

Het 'omchecken', in- en uitchecken bij een overstap naar een andere vervoerder, is vijftien jaar na introductie van de OV-chipkaart nog steeds een doorn in Rovers oog. Rover maakt zich dan ook al jaren sterk voor de zogenaamde 'single check-in/check-out': één keer in- en uitchecken per reis, ongeacht hoeveel spoorvervoerders de reiziger tegenkomt. Eerder dit jaar werd bekend dat de single check-in er niet gaat komen. Wel denken vervoerders na over een

alternatieve oplossing, bijvoorbeeld gebruik van een app waarbij de reis via GPS wordt gevolgd. Rover wil nu graag de mening en ervaringen van overstappende reizigers peilen en roept daarom op de enquête in te vullen op www.omchecken.nl.



FOTO: FREEK BOS

Vul allemaal de omcheckenenquête in!

Zes secondend

De afgelopen jaren bevatte het nieuwe spoorboekje steeds extra treinen. In 2020 blijft dit zo. Tegelijkertijd wordt de spoordienstregeling niet eenvoudiger door verschillen tussen vertrekpatronen in de spits en daarbuiten. Écht nieuw is het plannen in seconden.

Door **Martin Oudenaarden**

14:35 is in de Nederlandse spoorwegwereld niet meer 14:35, maar 14:35:00, 14:35:06, 14:35:12, enzovoort. De spoordienstregeling 2020 is niet meer gepland in hele minuten, maar in stappen van zes seconden. Conducteurs en machinisten die belast zijn met de vertrekprocedure van een trein, zullen naar verwachting nog scherper op hun horloge of de stationsklok kijken. Voor reizigers verandert er niets – althans in theorie. Reisplanners, spoorboekjes, gele vertrekstaten en perronaanwijzers, ze blijven de vertrek- en aankomsttijden aangeven in hele minuten. Wat voor de conducteur 14:35:36 is, is voor reizigers dus nog steeds 14:35. En een trein die volgens de secondenplanning om 14:35:00 moet vertrekken, mag dat nog steeds niet ergens rond 14:34:50. Het laatste gebeurt, helaas, wel en veel te vaak.

Meer Centraal

Een stad met minimaal drie stations en 100.000 inwoners binnen haar grenzen en minimaal 40.000 reizigers op het hoofdstation kan NS en ProRail verzoeken om het hoofdstation de toevoeging 'Centraal' toe te kennen. Amersfoort en Eindhoven hebben dit gedaan en NS en ProRail hebben toegestemd. Voortaan hoort en ziet u dus Amersfoort Centraal en Eindhoven Centraal. Beide gemeenten moeten de kosten van het aanpassen van borden en reisinformatiesystemen wel zelf betalen. Eindhoven voldoet overigens niet aan de criteria: er is maar één ander station naast het centrale, Strijp-S. Op het perron dat doorgaat voor station Eindhoven Stadion stappen nooit 'gewone' reizigers in en uit de trein. Station Delft Zuid onderging ook een naamswijziging. Het heet nu station Delft Campus.

Amersfoort heet nu Amersfoort Centraal...

...en er rijden meer intercity's van Amersfoort Centraal richting Utrecht Centraal



ienstregeling



FOTO'S: MARTIN OUDENAARDEN

De komende jaren verandert dit station totaal. Er komen vier sporen en een voetgangers- en fietstunnel. Volgens ProRail wordt het ook het eerste energieneutrale station in Nederland. De stroom die nodig is voor o.a. verlichting en kaartautomaten komt van zonnepanelen op de nieuwe stationsoverkapping.

En: er stoppen nu echt treinen in Zwolle Stadshagen! ProRail en Keolis hebben een oplossing gevonden voor de problemen die ontstonden toen treinen tussen Zwolle en Kampen nog maar 100 km/u mochten rijden. De stop gaat wel ten koste van de aansluiting op de intercity richting Lelystad Centrum, Schiphol en Den Haag Centraal.

Vaker Utrecht-Amersfoort

Van maandag t/m vrijdag overdag rijden er zes intercity's per uur tussen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. Reizigers kunnen op dit traject echter niet 'etmetten' (Elke Tien Minuten Een Trein); een strak tienminutenpatroon ontbreekt. De vertrektijden van Utrecht naar Amersfoort zijn elk uur om .07, .19, .21 (nieuwe IC), 37, .49 en .51 (nieuwe IC). Van Amersfoort naar Utrecht elk uur om .10, .26 (nieuwe IC), .29, .40, .56 (nieuwe IC) en .59. De extra intercity's zijn vooral bedoeld om de drukte op het traject Utrecht-Amersfoort te verlichten. NS hoopt dat reizigers met bestemming Amersfoort Centraal voor de extra intercity's kiezen. Ook voor andere reizigers zijn ze aantrekkelijk omdat ze ook ten westen van Utrecht en ten oosten van Amersfoort rijden. De extra intercity's starten altijd in Den Haag Centraal, eindigen in de daluren in Amersfoort Centraal en rijden in de spits vaak door naar Deventer. Zo ontstaan meer overstapvrije reismogelijkheden tussen o.a. Den Haag en Amersfoort, en Utrecht en Deventer. NS maakt het reizigers niet al te gemakkelijk omdat het oostelijke eindpunt varieert en de Berlijntrein het vertrekpatroon in de spits verstoort. Ook reizigers tussen Amsterdam Centraal en Deventer krijgen hiermee te maken. In het kader staat meer informatie.

De komst van de extra intercity's tussen Utrecht en Amersfoort heeft ook gevolgen voor reizigers tussen Den Haag Centraal en Zwolle en verder. In Utrecht Centraal is de overstap tussen de intercity uit Den Haag Centraal en die naar Zwolle, Groningen of Leeuwarden vervallen. De snelste verbinding van Den Haag Centraal naar Zwolle en verder gaat nu altijd via Leiden en Lelystad.

Route van de extra IC Utrecht Centraal-Amersfoort Centraal

Route in de spits:	Uitzondering:
Den Haag Centraal-Deventer	Op momenten dat de intercity naar/van Berlijn rijdt: Den Haag Centraal-Amersfoort Centraal
Route tussen de spitsuren:	Uitzondering:
Den Haag Centraal-Amersfoort Centraal	Geen uitzondering

Route van de IC Amsterdam Centraal-Amersfoort Centraal

Route in de spits:	Uitzondering:
Amsterdam Centraal-Amersfoort Centraal	Op momenten dat de intercity naar/van Berlijn rijdt: Amsterdam Centraal-Hengelo en verder naar Duitsland
Route tussen de spitsuren:	Uitzondering:
Amsterdam Centraal-Amersfoort Centraal, één keer per uur door naar Deventer of Hengelo/Duitsland	Geen uitzondering

> Nieuwe Veluwesprinters

In de herfst van 2019 verdwenen de dubbeldekkers met slecht comfort (groene bankjes) en met veel storingen al uit de sprinterdienst Utrecht-Zwolle. In december werden ze opgevolgd door de comfortabeler intercitydubbeldekkers. De nieuwste sprintertreinstellen rijden nu alle sprinters op de Noordwestelijke Veluwe. Dit levert wel een probleem op: de drukste treinen zijn niet lang genoeg om alle reizigers comfortabel te kunnen vervoeren. Langer maken kan niet omdat de perrons te kort zijn. Op de allerdrukste momenten rijden er daarom extra treinen tussen Amersfoort en Harderwijk. In de ochtendspits naar Amersfoort en in de middagspits naar Harderwijk. Van een mooi kwartierpatroon is geen sprake; de extra treinen rijden een paar minuten voor de reguliere sprinter. Stoppen doen de extra treinen lang niet overal: alleen in Nijkerk en Harderwijk. In de zomervakantie rijden de extra treinen niet.

De sprinters tussen Zwolle en Groningen en tussen Meppel en Leeuwarden zijn in 2020 sneller dan in 2019. Op deze trajecten rijden de nieuwste sprinters en die trekken sneller op. Daarnaast zijn de vertrektijden van de Friese sprinter zo verschoven, dat er in Meppel een betere aansluiting op de intercity's naar en van Zwolle is en alle treinen tussen Leeuwarden en Heerenveen beter over het uur zijn verdeeld. Dit heeft ook weer nadelen omdat de aansluiting, ook in Meppel, tussen de sprinter uit Leeuwarden en die naar Groningen minder



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Alle sprinters Zwolle-Utrecht rijden met nieuw materieel

goed is. Minder goed zijn nu ook aansluitingen in Leeuwarden tussen treinen van Arriva en de sprinter naar Meppel. Al met al zijn de meeste reizigers beter af.

Apeldoorn-Winterswijk: sneltrein

In 2012 verschoof NS de tijden van de intercity's naar Twente een kwartier. Sindsdien is de aansluiting in Apeldoorn tussen deze treinen en die van Arriva naar Zutphen vaak slecht, vooral in de avonduren en in het weekend. De treinen van Arriva zouden natuurlijk ook een kwartier kunnen opschuiven, maar dit zou ten koste gaan van belangrijke aansluitingen in Zutphen. Arriva heeft nu een dienstregeling ingevoerd die het probleem voor een deel oplost, maar wel zorgt voor verschillende vertrektijdenpatronen.

's Avonds na 20.30 (in het weekend na 18.30) rijdt er niet meer elk half uur een stoptrein tussen Apeldoorn en Zutphen, maar eens per uur een stoptrein en eens per uur een sneltrein. De sneltrein stopt niet onderweg en rijdt na een korte stop in Zutphen door als stoptrein naar Winterswijk. Reizigers uit de richting Amersfoort die overstappen op de sneltrein naar Zutphen hebben een overstaptijd van 8 in plaats van 19 minuten. Vanuit Zutphen richting Amersfoort verbeteren de aansluitingen niet. Op de stations Apeldoorn De Maten, Klarenbeek en Voorst-Empe stopt in de avonduren nog maar één trein per uur in beide richtingen. Net als in de dienstregeling 2019 breidt Arriva het aantal treinen in de Achterhoek uit. In de avonduren rijden de treinen tussen Zutphen en Winterswijk v.v. langer elk half uur. Op de andere lijn naar Winterswijk, die uit Arnhem, gaan in het weekend meer treinen rijden. Op zaterdag- en zondagoch-

Kleinere wijzigingen

In elke dienstregeling zitten een groot aantal kleinere wijzigingen. Dit jaar zijn die extra talrijk omdat de zes secondenplanning ervoor kan zorgen dat een trein een minuutje eerder vertrekt. Niet een hele minuut, maar bijvoorbeeld volgens de planning om 14:35:48 in plaats van om 14:36. In de reisinformatie staat dan als vertrektijd 14:35. Een kleine greep uit de andere kleinere wijzigingen.

- de intercity Den Haag Centraal-Eindhoven gaat tussen Breda en Boxtel langzamer rijden om te proberen om overlast van trillingen te beperken. Het gevolg is een iets langere reistijd;
- er rijden twee extra vroege treinen naar Schiphol Airport. Eén vanuit Almere Centrum om 5:02 (dagelijks en zonder tussenstops) en één vanuit Lelystad Centrum om 5:43 (maandag t/m vrijdag en met tussenstops in Almere Centrum en Amsterdam Zuid). De vroege rechtstreekse intercity van Lelystad naar Amsterdam Centraal vervalt hierdoor; reizigers stappen in Almere Centrum over;
- iets kortere reistijd tussen Arnhem en Doetinchem door de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam;
- op de lijn Zwolle-Emmen zijn er veel kleine wijzigingen. Dalen en Gramsbbergen hebben in de spits in de drukste richting twee treinen per uur in plaats van één. Verder rijden er meer spitsstreinen tussen Emmen en Coevorden en vertrekt de eerste trein Emmen-Zwolle op zondag een uur eerder. Tussen Coevorden en Zwolle v.v. rijden er in de spits in de minder drukke richting minder treinen;
- in de ochtendspits in Leeuwarden betere aansluitingen vanuit de richting Harlingen op de intercity naar Zwolle.



tend is er nu een halfuurdienst naar en van Terborg. In het weekend rijden de treinen 's avonds langer elk half uur naar en van Winterswijk. Met deze extra treinen hopen Arriva en de provincie Gelderland dat de reizigersgroei van de afgelopen jaren verder doorzet. Tussen Arnhem en Tiel is er ook een kleine verbetering. Aan het begin van de middag rijdt er één trein extra naar en van Arnhem en vervalt de verplichte overstap in Elst.

's Avonds betere overstap tussen NS en Arriva in Apeldoorn

Dordrecht-Eindhoven: behelpen

Het is en blijft behelpen met snelle verbindingen tussen Dordrecht en Breda en verder richting Tilburg en Eindhoven. In 2018 reed er elk uur een intercity Dordrecht-Breda; in 2019 werd deze ingekrompen tot een spitstrein. NS komt in de dienstregeling 2020 met iets anders en voor Nederlandse treinreizigers iets ongevoons: een trein die niet elk kwartier, elk half uur of elk uur rijdt, maar slechts vier keer per dag, en alleen op werkdagen. Onderweg stopt deze intercity in Breda en Tilburg. In zuidelijke richting ook in Bostel. Reizigers tussen Dordrecht en Eindhoven zijn ongeveer 10 minuten korter onderweg dan wanneer ze in Breda overstappen.

Internationaal

De grens over verandert er niet veel. Naar verwachting rijdt in het voorjaar van 2020 de Eurostar rechtstreeks, dus zonder verplichte overstap in Brussel-Zuid, van Amsterdam naar Londen. Paspoort- en veiligheidscontroles vinden dan plaats in Amsterdam en Rotterdam. Sommige Thalystreinen rijden nu met twee treinstellen en op zaterdag en zondag rijdt er een extra Thalys tussen Parijs en Amsterdam. Daarentegen is de Thalys die om 21.52 uit Brussel-Zuid naar Nederland vertrekt vervallen. <

Wensen

Reizigers hebben nog vele wensen voor een betere spoordienstregeling. Rover zorgt ervoor dat ze via het landelijke reizigersoverleg Locov bij NS terecht komen. Een kleine greep.

- vier in plaats van drie intercity's tussen Amersfoort Centraal en Deventer buiten de spitsuren van maandag t/m vrijdag. Hierdoor komen er ook meer aantrekkelijke overstapverbindingen vanuit Amersfoort via Apeldoorn richting Zutphen;
- halfuurdiensten naar kleine stations waar nu in op zaterdag en/of zondag maar één keer per uur een trein stopt, bijvoorbeeld op de lijnen Nijmegen-'s-Hertogenbosch en Dordrecht-Roosendaal;
- 's avonds langer een kwartierdienst met intercity's tussen Rotterdam en Utrecht. Dit levert, door kortere overstaptijden in Rotterdam Centraal, ook voordelen op voor reizigers naar en van Zeeland en Thalysreizigers.



Wens: in het weekend elk half uur een trein die stopt in Oudenbosch

Zomerdienst

Volgens NS is het aantal reizigers op deze trajecten in de zomervakantie stukken lager dan erbuiten. NS voert op een aantal trajecten daarom opnieuw een zomerdienst met minder treinen in. De periode waarin er minder treinen rijden is niet op alle trajecten hetzelfde maar afhankelijk van de schoolvakanties in die regio. De trajecten waarop NS een zomerdienst gaat rijden zijn:

- Enkhuizen-Amsterdam Centraal;
- Alkmaar-Haarlem;
- Amersfoort Centraal-Harderwijk;
- Utrecht Centraal-Houten Castellum;
- 's-Hertogenbosch-Oss.

Het Locov heeft grote bedenkingen bij deze zomerdienst. Voor overstappende reizigers kunnen de gevolgen voor de reistijd groot zijn. Zo zullen reizigers van Enkhuizen richting Alkmaar ruim een kwartier langer onderweg zijn door een slechtere aansluiting in Hoorn. Regionale vervoerders rijden op sommige trajecten al (veel) langer een zomerdienst met minder treinen:

- Amersfoort Centraal-Barneveld Zuid (Connexxion);
- Nijmegen-Venray-Venlo (Arriva).

Verbouwen in Groningen

De verbouwing op en rond het monumentale station Groningen kan beginnen. Aannemer Strukton gaat de komende maanden aan de slag om het ontwerp definitief te maken en het werk buiten voor te bereiden. De voorbereidende werkzaamheden starten in de eerste helft van 2020, zoals het verhuizen van de winkelruimtes en het verwijderen van opstelsporen. Het gekozen ontwerp gaat uit van duurzame, robuuste en herbruikbare materialen. Ook bomen en groen krijgen een prominente plek. De monumentale kappen en het seinhuis blijven behouden. De nieuwe perronkappen zijn geïnspireerd op de bestaande en kunst krijgt een belangrijke plek in de voetgangerspassage. Verder komen er o.a. een groter busstation, meer en langere treinperrons, 8.000 fietsparkeerplekken, een fietstunnel en een brede voetgangerspassage tussen de noord- en zuidkant van de stad. Naar verwachting is de verbouwing in 2023 klaar.

(Bron: Groningen Spoorzone)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Tussen 2010 en 2018 14% meer treinkilometers

Meer reiskilometers

Het aantal gereisde treinkilometers is met 14% toegenomen tussen 2010 en 2018. Dat blijkt uit het Mobiliteitsbeeld 2019 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Ook de afstanden die worden afgelegd met bus, tram en metro namen toe met 5,8% tussen 2014 en 2018. Voor 2018 komt het gebruik van bus, tram en metro uit op 5,5 miljard kilometer. De laatste drie jaar is de in totaal met bus, tram en metro gereisde afstand stabiel.

Het treingebruik per inwoner in Nederland nam toe met 9,9% van 1030 kilometer naar 1.132 kilometer per jaar. Oorzaken zijn o.a. kwaliteitsverbetering van de treindiensten en bevolkingsgroei. Het KiM becijferde ook hoeveel Nederlanders lopen. Van de vier grote steden is Rotterdam de stad waar lopen het grootste aandeel heeft in alle gemaakte verplaatsingen. De afstand die de hele Nederlandse bevolking aflegt nam sinds 2010 toe met 4,1%, met name door de bevolkingsgroei en doordat Nederlanders vaker en verder recreatief lopen.

(Bronnen: KiM, OV Magazine, Binnenlands Bestuur)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Busstation Schiphol wordt vernieuwd

Spoorse investeringen

Het ministerie van IenW wil de potentie van de Lelylijn onderzoeken en station Schiphol uitbreiden. Dit staat in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Ook komt geld vrij om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren en voor een snellere verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad.

De Lelylijn loopt tussen Lelystad en Groningen via Emmeloord en Heerenveen. Door 8 miljoen euro aan verbeteringen kunnen op korte termijn al vier treinen per uur vanuit Leeuwarden extra snel via Meppel doorrijden naar Zwolle. NS wil daarnaast in 2023 een nieuwe rechtstreekse treinverbinding starten van Breda en Rotterdam, via Amsterdam Zuid, naar Zwolle, Leeuwarden, Assen en Groningen. Dat kan dan met de nieuwe snelle intercity (ICNG), die met 200 kilometer per uur over de hogesnelheidslijn gaat rijden.

In de regio Utrecht wordt station Utrecht-Lunetten samengevoegd met het nog te bouwen station Koningsweg. Van daaruit kunnen reizigers met een nieuwe snelle ov-verbinding naar Utrecht Science Park. Deze plek, waar dagelijks 77.000 studenten en medewerkers naartoe reizen, krijgt betere aansluitingen op de regio.

Station Schiphol krijgt meer capaciteit door de toegangen naar perrons aan te passen. Er komt ook een nieuw busstation en de looproutes binnen het hele stationsgebied worden logischer en duidelijker opgezet. Het grootste deel van de plannen moet in 2025 gerealiseerd zijn.

(Bronnen: Provincie Fryslân, OV Magazine, OVPro)

Uithoflijn van start

De Uithoflijn is als het goed is op 16 december van start gegaan. Na de nodige vertraging rijdt de tram op weekdays 10 keer per uur van Utrecht Centraal naar Utrecht Science Park. De frequentie gaat in de loop van 2020 omhoog naar 12 trams per uur. Buslijn 12 verdwijnt door de nieuwe tramlijn. De eerste tram vertrekt op werkdagen rond 6.00 uur, de laatste rond 22.00 uur. Een rit vanaf halte Utrecht Centraal Centrumzijde tot de eindhalte P+R Science Park duurt ongeveer 19 minuten. De trams rijden gekoppeld, dus met twee tramstellen aan elkaar. In totaal heeft de Uithoflijn een capaciteit van zo'n 7.000 passagiers per uur per richting. (Bron: OV Magazine)



FOTO: LSFOTOGRAFIE.NL

Koning bezoekt OV-bureau

Begin december bezocht Koning Willem-Alexander het OV-bureau en Publiek Vervoer in Assen om kennis te maken met deze unieke vorm van samenwerking. Hij sprak met vertegenwoordigers van lokale en regionale overheden over de samenwerking tussen openbaar vervoer en publiek vervoer, en ook over de mogelijkheden van dynamische reisinformatie als open data ingezet te worden om de dienstverlening te

verbeteren. Ook waren er reizigers aanwezig die hun ervaringen deelden en sprak de Koning met een aantal medewerkers. Tot slot volgde een rit in een waterstofbus (zie foto). Het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe is vanaf december 2019 bijna geheel emissievrij, het streven is om in 2030 100% emissievrij te zijn. (Bron: OV-bureau Groningen Drenthe)

Wanneer een IC A'dam-Aken?

De gemeente Heerlen en de provincie Limburg willen dat NS de realisatie van de intercityverbinding Amsterdam-Heerlen-Aken oppakt. Het laatste stukje tussen Heerlen en het Duitse Aken komt niet van de grond, ondanks alle overeenkomsten, besluiten, intentieverklaringen en ruim 100 miljoen aan investeringen. 'NS wil tot nu toe de veelbesproken intercityverbinding niet oppakken', klagen de Limburgse partijen. Om dit aan te kaarten boden Heerlens burgemeester Emile Roemer en de Limburgse gedeputeerde Carla Brugman onlangs samen met een Duitse delegatie het eerste treinkaartje Amsterdam-Aken aan bij de Tweede Kamer. De partijen hopen dat de Tweede Kamer en de minister willen helpen om de verbinding van de grond te krijgen. Inmiddels heeft de Duitse vervoersautoriteit NVR ook al aangegeven financieel te willen bijdragen. NS laat weten dat veel reizigers langer onderweg zullen zijn bij een directe verbinding over de huidige infrastructuur. (Bron: OV Pro)

Trillingen Brabantroute

Sinds 2017 zijn er bij ProRail opvallend veel meldingen binnengekomen over hinder door trillingen in Dorst, Rijen en Oisterwijk. Een bepaald type reizigerstrein blijkt fors meer trillingen te geven dan andere treinen, vooral bij het passeren van overwegen. Om de hinder te bestrijden gaat op proef de snelheid van de intercity Den Haag-Eindhoven op het traject Breda-Boxtel terug naar 115 km per uur. Metingen moeten uitwijzen of dit voldoende effect heeft. Daarnaast moet blijken of de bewoners verschil ervaren en of de snelheidsbeperking de punctualiteit niet te veel beïnvloedt. De 10.000 dagelijkse reizigers op dit traject krijgen namelijk wel een iets langere reistijd. (Bron: ProRail)

Nieuwe app: TURNN

Qbuzz lanceerde in december de MaaS-app TURNN in de nieuwe concessie Groningen Drenthe. Hiermee kunnen reizigers meerdere vervoerwijzen, inclusief de Hubtaxi, in een keer boeken en betalen. In reguliere apps is de Hubtaxi niet opgenomen, omdat deze geen vaste dienstregeling kent. In de app worden alle beschikbare vormen van vervoer gecombineerd tot een persoonlijk reisadvies. Qbuzz en ICT Group gaan een samenwerking aan voor de volledige concessieduur van tien jaar, waarbij de TURNN-app stap voor stap meer functionaliteiten krijgt. (Bron: Qbuzz)

Testen in het NS F

De fiets wordt steeds belangrijker voor het OV. Dat vraagt om constante verbetering van o.a. de OV-fiets en fietsenstallingen bij stations. De Rover-expertisegroep OV en Fiets mocht in het 'NS Fiets Innovatielab' twee vindingen testen: een nieuwe in- en uitcheckzone en een OV-fiets met een slim slot.

Door **Adrie Spruit, Frans Postma, Arjen Klinkert**

Om ervoor te zorgen dat iedereen betaalt voor meerdaags stallen van de fiets, maar ook om diefstal tegen te gaan, moeten reizigers bij de stalling in- en uitchecken met de OV-chipkaart. Vaak doet een medewerker van de stalling dat met een mobiel apparaat; een erg arbeidsintensief proces. Met name in de grote stallingen zijn vaak meerdere medewerkers tegelijkertijd continu aan het in- en uitchecken. Zij kunnen dan moeilijk ook nog service verlenen, zoals OV-fietsers uitleg geven en fietsen innemen voor reparaties. Ook ontstaan er te vaak wachtrijen en is dit een nogal eentonige taak. Stallingmedewerkers besteden hun tijd liever aan serviceverlening. Daarom wordt nu een nieuwe in- en uitcheckzone getest.

Veiliger verstellen

In het nieuwe ontwerp van de OV-fiets zal, dankzij opmerkingen van de Rover Expertisegroep, ook het sluitmechanisme van de zaderversteller worden verbeterd. Deze zal voortaan naar achteren sluiten, met minder kans op een kleine verwonding bij bijvoorbeeld een ongeluk met de fiets.

Nieuwe in- en uitcheckzone

De bovenste foto toont het eerste concept van de nieuwe in- en uitcheckzone op station Breda. Hier kunnen reizigers een zogenoemde tag op het frame van hun fiets laten bevestigen. Dit gebeurt met een sterke plakstrip, waardoor je de tag, met daarin een chip, niet kunt verwijderen zonder hem te breken. De tag wordt gekoppeld aan de OV-chipkaart van de eigenaar van de fiets. Hierdoor check je automatisch in als je naar binnen gaat door de passage. Als je op dezelfde manier automatisch uitcheckt bij verlaten van de stalling, worden (mogelijke) kosten ook direct in rekening gebracht op de OV-chipkaart. Als daar niet een passend abon-



FOTO: ARJEN KLINKERT

De proef in- en uitcheckzone in Breda



Doe een tag op je fiets!

nement op staat, kun je alsnog met een pinpas afrekenen bij het display.

Bij het testen is al gemeten dat er in de spits ongeveer 25 reizigers per minuut door de passage kunnen. Elke passage is maar van één kant te passeren, maar dit is aan te passen afhankelijk van de 'spitsrichting'.

Slim slot voor de OV-fiets

Voor de nieuwste generatie OV-fiets werkt NS aan de ontwikkeling van een slim slot. Dat moet het de reiziger mogelijk maken om zelf te zorgen voor het huren en weer inleveren van een fiets, dus zonder dat daarvoor een medewerker of sleutelkast nodig is. Ook wil NS zo het probleem oplossen van sleutels die kwijt raken, vooral doordat zij per ongeluk worden meegenomen. Want bij het terugbrengen van OV-fietsen zetten gebruikers te vaak vanuit een soort automatisme de fiets op slot, waarna de sleutel gedachteloos in een broek- of jaszak wordt gestopt. Veel sleutels komen niet terug,

Fiets Innovatielab

waarna NS de sloten moet vervangen – per jaar zo'n 2.000. De oplossing waaraan men werkt is een slim slot dat de gebruiker met zijn of haar OV-chipkaart opent.

Als je een OV-fiets met zo'n slim slot eenmaal hebt gepakt, kun je hem overal op slot zetten, ook buiten de stalling. Het slimme slot 'praat' dan weliswaar niet meer met een centrale computer, maar heeft wel onthouden met welke OV-chipkaart je de fiets in de stalling hebt ontgrendeld. Met die OV-chipkaart haal je hem weer van het slot.

Voor het verhuurprincipe verandert er met het slimme slot weinig. Een OV-fiets kun je alleen huren en inleveren bij een stalling en dat blijft zo. Alleen maakt het slimme slot daar via een internetverbinding contact met een centrale computer. De fiets is pas weer ingeleverd als je 'm in de stalling zet en op slot zet. Het slot geeft dan een afmeldsignaal en er zal een be-

vestiging in MijnNS en de app te zien zijn. NS werkt ook nog aan een bevestigingsbericht.

Wat vindt de Expertisegroep?

Het is mooi om te zien dat NS tijd en moeite steekt in het verbeteren van stallingen en de OV-fiets. Door het werk van de medewerkers te stroomlijnen en te automatiseren, kunnen de voorzieningen betaalbaar blijven en blijft het stallen voor de eerste 24-uur gratis. Ook krijgen de medewerkers meer ruimte om service te verlenen aan de reiziger.

De nieuwe in- en uitcheckpassage werkt goed. Bij de proef in Breda zagen wij dat een groot aantal reizigers al een tag op de fiets had. Reizigers met een fiets gingen vlot door de nieuwe passage. Het plaatsen van tags lijkt nog wel een uitdaging. Bij plaatsing van de nieuwe passages zal een team paraat zijn om in de beginperiode veel tags op fietsen te plakken; een forse operatie.

Het slimme slot werkt nog wat stroef. Voor ons was het soms even werken om het open te krijgen. Tegelijkertijd is het ontwerp eenvoudig en goed te begrijpen, ook bij het eerste gebruik. Wij zijn benieuwd naar het proefproject dat op dit moment in Apeldoorn plaatsvindt. Mochten er lezers zijn die hier ervaringen hebben opgedaan, dan horen wij die graag!

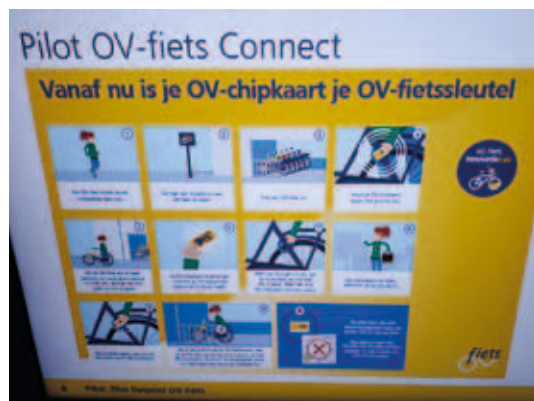
Ten slotte zijn wij erg tevreden over de manier waarop NS dit aanpakt. De houding is innovatief, maar met oog voor zowel de reizigers als de medewerkers. Door met het Innovatielab zowel de reizigers als hun organisaties in een vroeg stadium te laten meedenken, ontstaat een goede samenwerking. Bij de medewerkers achter de genoemde innovaties zagen we enthousiasme over waar ze mee bezig zijn én een open en op samenwerking gerichte houding. Een mooie combinatie wat ons betreft. <

Extra wensen

Op termijn zal NS gaan onderzoeken of het mogelijk is om een OV-fiets in te leveren bij een andere stalling – een veelgehoorde wens van gebruikers. Bij de introductie van nieuwe betaalwijzen zal NS ook onderzoeken of het slimme slot ook te openen is met betaalpas of telefoon. Het betalen met bankpas wordt op dit moment voor het hele OV ontwikkeld.



Het nieuwe slot



Nieuw slot op de OV-fiets, houd je OV-chipkaart bij de hand!

Test nu zelf!

U kunt ook zelf de innovaties van NS gaan testen. Kijk op de website van het NS Fiets Innovatielab waar dat kan (bit.ly/NSfiets). Wij horen graag over uw ervaringen!

Een werkloos spoortraject – hadden we daar niet een andere rubriek voor? Dat klopt, maar het Duits Lijntje leent zich heel goed voor een grotendeels onverharde wandeling. Daarom is dit ‘verlaten spoor’ verhuisd naar *Op Verkenning*.

Spoorlopen naar Duitsland



Door **Gerda Spaander**

Het Duits Lijntje (voor de Duitsers de Boxteler Bahn) liep van Boxtel naar Wesel en was 101 km lang. Bij het bestuderen van de topografische kaart zien we dat de rails er vanaf Boxtel tot Veghel nog liggen. Enkelspoor, dat wel. Als je niet beter weet zou je nog kunnen denken dat er een trein rijdt, maar nee. Na Veghel is het tracé nog duidelijk zichtbaar, op de kaart en in de werkelijkheid. En dat gaat zo door, in ieder geval tot aan de grens met Duitsland. Wij lopen van Boxtel naar Schijndel of Veghel, of desnoods naar Uden. Want het is er mooi wandelen en ook daar rijden bussen.

Verborgene kasteel

Eventueel is het Duits Lijntje te volgen vanaf de aftakking van het gewone, drukbereden spoor (langs de drukke Keulse Baan), maar wij kiezen voor een start via het Kasteel Stapelen. Het ligt weliswaar vlak langs het spoor, maar je kunt er jaren voorbijrijden zonder in de gaten te hebben dat er een kasteel staat. Het was vanaf 1915 tot vorig jaar klooster van de paters Assumptionisten. Stapelen is gebouwd rond de 13e eeuw, maar dat zie je er niet aan af. Dat komt doordat het kasteel in de 19e eeuw stevig is verbouwd. Daarbij is de noordzijde, waar we langs lopen, vrijwel helemaal vernieuwd. Vooral de noordelijke toegangspoort doet wat curieus aan. Zeker omdat de Sint en ook zijn post er welkom blijken te zijn.

Via het bij het kasteel behorende park en een stukje nieuwbouw lopen we al snel langs de stevig kronkelende Dommel – weliswaar met nieuwbouw rechts, maar met een mooi uitzicht aan de andere kant van het water. Het riviertje brengt ons uiteindelijk bij het Duits Lijntje. Vanaf hier ben je rechtdoor lopend na ruim 6 km bij de bushalte in Schijndel, maar om het spoor heen liggen mooie bossen waar we ook van willen genieten. Dus de route maakt hier een kronkel.

Historie en vergane glorie

Het Duits Lijntje werd in 1873 geopend door de Noord-Brabantsch-Duitse Spoorwegmaatschappij (NBDS). Het doel was om een rechtstreekse, kortere verbinding tot stand te brengen tussen de zeehavens Vlissingen, Antwerpen en Rotterdam en het Duitse achterland. Dat klinkt heel groots voor een nu zo bescheiden spoor.

Het goederen- en personenvervoer waren tot omstreeks 1910 van betekenis als onderdeel van de internationale verbinding, maar liefst tussen Londen en Berlijn en verder oostwaarts richting Vladivostok. Er reisden zelfs koningen, keizers en tsaren via dit spoor om bij elkaar op bezoek te gaan. Maar de NBDS ging failliet, en daarna werd de lijn door NS uitgebaat. In 1950 werd de lijn voor personenvervoer gesloten. >

FOTO: GERDA SPAANDER

> In 2004 stopte ook het goederenvervoer op het laatst overgebleven stuk van Boxtel tot Veghel. Er zijn wel initiatieven geweest om het vervoer van reizigers en/of goederen weer op te starten, maar deze plannen bleken steeds opnieuw niet haalbaar te zijn. Tja, je moet van goeden huize komen om genoeg reizigers te trekken voor nieuw spoor. Daarvoor zijn Schijndel en Veghel toch blijkbaar te klein.

Verkocht voor twee euro

Tot voor kort was het spoor van Boxtel tot het kanaal bij Veghel nog in bezit van ProRail, maar op internet lezen we dat het inmiddels is verkocht voor de prijs van maar liefst twee maal één euro aan de gemeentes Boxtel en Meierijstad.

Natuurlijk maken de gemeentes plannen voor dit tracé, want iets zomaar laten liggen, dat doe je niet. Er wordt gedacht aan:

- Een snelfietsroute tussen Veghel en Uden – jammer voor de wandelaars.
- Verdubbeling van de Keulse Baan, de weg die pal naast het Duits Lijntje loopt – wij gaven daar de voorkeur aan Stapelen en de Dommel, want langs de Keulse Baan loop je niet voor je rust.
- En dan nog een fietsverbinding tussen de natuurgebieden de Maashorst (ten noorden van Uden) en Het Groene Woud (tussen Tilburg, den Bosch en Eindhoven). Of dat het einde betekent van dit leuke wandelpad is niet duidelijk.

Spoor met struiken

Voor nu is het langs deze vergane glorie prettig lopen door een mooie omgeving. Eerst door de loofbossen van het natuurgebied de Geelders, vervolgens door meer open land met kenmerkende populierenrijen. En dat zonder boete van € 140 wegens lopen langs het spoor.

Over het spoor zelf is soms te lopen, soms helemaal niet omdat het vol staat met struiken. Nu loopt het ook niet echt lekker over het ballastbed of de bielzen, maar geen nood, want naast het spoor is heel goed te lopen.



Station Schijndel, nu een woonhuis



Entree van kasteel Stapelen.

Dit deel stamt uit de 19e eeuw, en is afgekeken van Engelse kastelen.

Waarheen

Deze Op Verkenning beschrijft een 12 of 22,5 km lange wandeling met station Boxtel als beginpunt en de bushalte Rooiseweg (Schijndel) of Bolkenplein (Veghel) als eindpunt.

De wandeling is voor ongeveer 60% onverhard en voor nog wat meer kilometers autovrij.

Er is horeca in Boxtel, Schijndel en Veghel.

Beschrijving: www.rover.nl/wandelroutes

Openbaar vervoer

Zie voor de trein naar Boxtel en de bussen vanaf Schijndel of Veghel: www.ns.nl of www.9292ov.nl.

Informatie over de het Duits Lijntje: www.duitslijntje.eu



Het Duits Lijntje tussen Boxtel en Schijndel, met wandelpad. Nu rust, waar dat vroeger heel anders was.

Bij het naderen van Schijndel passeren we het station. Dat is inmiddels woonhuis geworden, maar heeft wel de status van rijksmonument. Vroeger gingen er via dit station veel mensen naar hun werk, met name naar de kousenfabriek Jansen de Wit in Schijndel. Daar werkten ooit meer dan 2.000 mensen, en dat leverde heel wat klandizie op voor de trein. Wij nemen hier de bus naar Eindhoven of naar Den Bosch.

Verder naar Veghel

Of we lopen nog een stukje door, naar Veghel. De kortste weg is langs het spoor, maar voor de afwisseling is het ook de moeite waard om door het Wijboschbroek te lopen. De naam zegt het al: broek = nat. En dat levert een bijbehorende begroeiing op: (broek)bossen van elzen en vogelkers, boomweiden, lanen met populieren, grienden en eikenbossen. Met in het voorjaar ook nog eens het genot van bosanemonen en slanke sleutelbloemen. En er schijnen zelfs wiewalen voor te komen. Hierna is de industrie langs de Zuid-Willemsvaart wel even wat anders. We komen hier weer bij het Duits Lijntje. De brug over het kanaal ligt er niet meer, maar aan de overzijde ligt het spoor er nog wel. Dat volgen we ongeveer tot het centrum. Niet veel verder liggen er geen rails meer. <

Bereikbaarheid anders bekeken

OP ONDERZOEK UIT

Is duurzame stedelijke bereikbaarheid gebaat bij meer auto of meer OV en fiets? Hoe ontwikkelen we het huidige stedelijke mobiliteitssysteem, waarin de auto dominant is, verder op een manier die bereikbaarheid en duurzaamheid verbetert? Wat betekent dit voor de bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen?

Door **Ineke van der Werf**

Deze vragen staan centraal in het nieuwe onderzoeksrapport van CE Delft getiteld *Een nieuwe kijk op bereikbaarheid*. De onderzoekers hebben daartoe een nieuw multimodaal verkeersmodel ontwikkeld, omdat de gangbare methoden enkele tekortkomingen hebben.

Van gemiddelde reiziger naar doelgroep

Zo rekenen gangbare modellen met één gemiddelde bereikbaarheidsmaat voor alle mensen, die onvoldoende rekening houdt met de uiteenlopende mogelijkheden van doelgroepen. Denk aan mensen zonder rijbewijs of met een relatief laag inkomen: het aantal banen dat voor deze doelgroepen binnen bereik ligt is vele malen kleiner dan voor de automobilist of voor de hoogopgeleide kenniswerker die van haar baas een Business Card krijgt. Met een gemiddelde maat voor bereikbaarheid bestaat het risico dat deze verschillen buiten beeld blijven en beleidskeuzes worden gemaakt die niet (voor iedereen) een verbetering opleveren. Een tweede tekortkoming van gangbare methoden, aldus de onderzoekers, is dat deze ervan uitgaan dat reizigers een keuze maken tussen een beperkt aantal modaliteiten, waarbij fietsreistijd naar stations als voor- en natransportmiddel voor de trein vrij grof is gemodelleerd. De bereikbaarheidsvoordelen van multimodale ketenverplaats-

singen worden daarin maar zeer ten dele meegenomen. CE Delft ontwikkelde een model dat naast auto-, fiets- en looplinks ook een OV-netwerk en dienstregeling bevat tussen alle halten in Nederland. Met de nieuwe aanpak kunnen zinvollere reisalternatieven van 'deur tot deur verplaatsing' en per doelgroep worden meegenomen. Dit geeft meer grip op de synergie tussen fiets en OV.

Van gemiddelde reistijd naar brede bereikbaarheid

Met dit nieuw ontwikkelde verkeersmodel hebben de onderzoekers een kwantitatieve vergelijking gemaakt tussen een mobiliteitssysteem dat zich primair richt op het verbeteren van de autobereikbaarheid en een systeem waar investeringen primair worden gericht op het verbeteren van de OV- en fietsbereikbaarheid. Deze aanpak geeft belangrijke inzichten. Met behulp van het model biedt het rapport twee soorten uitkomsten: (1) pure reistijd en (2) brede bereikbaarheid. De eerste (beproefde) methode, gaat uit van de kortst mogelijke reistijd voor de gemiddelde reiziger. De tweede (nieuwe) methode maakt onderscheid naar verschillende doelgroepen die elk anders worden beïnvloed door reiskosten, reismogelijkheden en voorkeuren.

Het model getoetst

Het onderzoek richtte zich op de regio Groningen-Assen en Tilburg. Daaruit kwamen een paar opvallende bevindingen:

- De toekomstige autonome verslechtering van de bereikbaarheid per auto kan maar voor een beperkt deel (maximaal een derde) worden gecompenseerd met investeringen in het autonetwerk.
- Investeren in fiets en OV leiden indirect tot positieve effecten voor automobilisten:

meer mensen zullen kiezen voor fiets en/of OV, wat ruimte biedt voor automobilisten die geen alternatief hebben of willen gebruiken.

- Investeren om de bereikbaarheid te vergroten met OV en fiets hebben 3 tot 4 keer zoveel effect als investeringen in de auto.
- In de huidige situatie is de autobereikbaarheid op de meeste locaties hoger dan de OV- en fietsbereikbaarheid. Voor OV+fietsinvesteringen is er nog relatief veel laaghangend fruit te vinden, dat de bereikbaarheid kan vergroten. Waar de OV+fietsbereikbaarheid al relatief goed is, is de absolute verbetering door investeringen kleiner (ruwweg 5% in plaats van 15%). Maar ook in die gevallen hebben investeringen in OV en fiets nog steeds meer effect dan investeringen in de auto.
- Investeren in OV en fiets leidt tot een verbetering van de milieukwaliteit (minder emissies, minder geluid), tot lagere gebruikskosten, minder ruimtebeslag en positieve gezondheidsbaten (door meer fietsen). De CO₂-emissies nemen met maximaal 5-10% af. De NO_x- en fijnstofemissies met maximaal 4-8%.
- Investeren in alleen fiets scoort grofweg twee keer beter dan investeren in OV en fiets tezamen, omdat het OV vooralsnog ook uitstoot veroorzaakt. De OV+fietsscenario's zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid.
- De effecten van ingrepen in de bereikbaarheid verschillen sterk per doelgroep. Dat geldt zowel voor autobereikbaarheid als OV+fietsbereikbaarheid en met name wanneer naar specifieke deelregio's wordt gekeken.

Dit laatste is een belangrijk inzicht. Het zichtbaar maken van doelgroepen - het model onderscheidt er 25 - maakt het voor beleidsmakers mogelijk om verschillende belangen tegen elkaar af te wegen en tot betere besluiten te komen. Het geeft antwoord op vragen als: Welke doelgroep heeft/krijgt een bereikbaarheidsprobleem? Welke onderdelen van de ritketens zijn de belangrijkste (toekomstige) knelpunten in de deur tot deur verplaatsingen? Hoe pakken beleidsopties uit voor specifieke doelgroepen? Nu maar hopen dat meer partijen en (deel) regio's gaan onderzoeken hoe de methode voor hen kan werken, en wat de voordelen zijn voor beleidsafwegingen in het kader van duurzame stedelijke bereikbaarheid.

Meer lezen? Zie <https://www.ce.nl/publicaties>

In deze rubriek bieden we een kijkje in de wereld van de wetenschap en ander onderzoek op het gebied van openbaar vervoer. Wat wordt er zoal onderzocht en wat kunnen we er als reizigers van verwachten?

Internationale tre beter verkrijgbaar

Voor een reis binnen Nederland koop je een kaartje bij de automaat of check je in met de OV-chipkaart. Reizen over de grens is een stuk ingewikkelder. De Rover-werkgroep Internationaal zette knelpunten op een rij en legde deze voor aan NS. Op een aantal punten heeft NS nu beterschap beloofd.

Door **Rian van den Borgt** en **Frank Visser**

Düsseldorf? Welk van de twee?

Wil je naar Düsseldorf? Dan moet je in de kaartautomaat kiezen tussen twee opties vanwege verschillen in de tarieven: Düsseldorf (Abellio) of Düsseldorf (ICE). Het verschil bestaat alleen bij de grensovergang bij Zevenaar. De reiziger die vanuit Venlo naar Düsseldorf reist krijgt dus een keuze die voor hem of haar niet van toepassing is. Volgens Rover is het daarom beter bestemmingen maar één keer op te nemen in de kaartautomaat en de reiziger vervolgens te laten kiezen voor de grensovergang en de vervoerder.

NS geeft aan dat dit door forse beperkingen van de kaartautomaat niet mogelijk is. De dubbele vermelding vindt NS net als Rover ook niet de meest praktische oplossing. Voor de opvolger van het huidige systeem stelt NS als randvoorwaarde dat dit probleem wordt opgelost. Onder tussen gaat NS de benaming van de knoppen wel aanpassen, zodat de verwarring minder groot is. *Düsseldorf (ICE)* is nu gewijzigd in *Düsseldorf (ICE en overig)*, zodat ook duidelijk is welke optie je moet nemen als je niet bij Zevenaar maar bij Venlo de grens over gaat.

Bestemmingen niet te boeken

Veel kleinere stations in Duitsland kun je niet online boeken bij NS of bij de kaartautomaat. NS geeft aan dat het voor regionale verbindingen die volledig binnen een Duits *Verkehrsverbund* vallen géén internationale tarieven mag hanteren, maar enkel het betreffende regionale *Verbundtarif*. NS mag bijvoorbeeld wel tegen internationaal tarief een kaartje Amsterdam Centraal–Dülmen verkopen, maar niet Enschede–Dülmen. De regionale tarieven verschillen per regio en zijn zeer uitgebreid. Daarom biedt NS ze niet online aan. Deze beperking geldt ook voor de kaartautomaat, want die kan geen onderscheid maken tussen vertrekstations die wel tegen internationaal tarief mogen worden ‘verkocht’ en vertrekstations waarvoor dit niet geldt. NS kijkt momenteel in hoeverre het alle Duitse bestemmingen online kan aanbieden. Voor een aantal trajecten is nu een melding geplaatst die aangeeft waar klanten wél terecht kunnen. Wil je van Arnhem Centraal naar Emmerich boeken dan krijg je de volgende melding:

Tickets voor dit traject zijn niet online of telefonisch te boeken. Tickets zijn te koop via de Abellio kaartverkoopautomaat op station Arnhem Centraal. Indien u online uw ticket wilt boeken gelieve uw vertrekstation te wijzigen naar Arnhem Presikhaaf.

In de kaartautomaat zitten ook niet alle Belgische stations. NS verwijst reizigers voor andere bestemmingen naar de NMBS-automaten in Roosendaal en Maastricht, die de gunstige binnenlandse Belgische tarieven aanbieden. De NS-kaartautomaat verkoopt volgens NS wel de bestemmingen die meer dan 90% van de reizigers willen. Meer bestemmingen toevoegen aan de kaartautomaat zou niet opwegen tegen de investeringskosten. Rover vindt dat spoorvervoerders organisatorische problemen onderling moeten oplossen. Online moeten alle bestemmingen beschikbaar zijn, inclusief de regionale tarieven. In de automaat hoeven niet alle regionale tarieven beschikbaar te zijn. Wel moeten minimaal alle



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

rechtstreeks vanuit Nederland bereikbare bestemmingen beschikbaar zijn tegen het internationale tarief.

Onduidelijke tariefzones

In België en Duitsland liggen vaak meerdere stations in dezelfde tariefzone. Een treinkaartje naar een station is dan geldig voor alle stations in de tariefzone. Veel reizigers weten dat niet. Voor Brussel zijn in de kaartautomaat de grootste stations opgenomen, maar de kleinere niet. Reizigers kunnen dan denken dat naar die stations geen kaartjes te koop zijn. In de online boekingsmodule komt wel een melding dat het ticket geldig is voor meerdere stations als je een bestemming in een Belgische zone kiest. Voor

Online meer informatie als een kaartje naar meer stations dan alleen Köln Hbf geldig is

Duitse bestemmingen geldt dit echter niet. Op aandringen van Rover heeft NS besloten voor de regio's Berlijn, Hamburg, Frankfurt en Keulen zone-informatie toe te voegen aan de online boekingsmodule. Rover blijft erop aandringen om dit voor alle Duitse tariefzones te doen. Voor de kaartautomaten gaat NS kijken of het mogelijk is per tariefzone een bestemmingsknop te maken (bijvoorbeeld Zone Brussel), met tekstuele uitleg naar welke stations het kaartje dan geldig is.

Belangrijk om te weten:

dit ticket is geldig van en naar alle stations in zone Liège

Onterecht te veel betalen

Nederlandse treinabonnementen gelden ook tussen Heerlen en Aachen en tussen Bad Nieuweschans en Leer (ook in de bus). Maar als je op de NS-site of via de automaat een kaartje naar Weener, Leer, Herzogenrath, Aachen West of Aachen Hbf wilt kopen en aangeeft dat je 100% korting in Nederland hebt, moet je ten onrechte altijd het Duitse trajectdeel betalen. Rover heeft NS daarom gevraagd om bij zulke boekingen een melding te laten zien dat de reiziger geen kaartje hoeft te kopen. Inmiddels heeft NS dit gerealiseerd bij de online verkopen. Voor de verkoop via de kaartautomaat is zo'n melding volgens NS lastig in te regelen. De vervoerder zal wel kijken of dit in de toekomst te verbeteren is.

Voor reizen naar deze bestemming icm 100% korting in Nederland is het niet nodig een internationaal vervoerbewijs te hebben. U kunt met uw OV chipkaart reizen en ter plekke uitchecken.

Rover vindt dat het niet door de beugel kan dat NS reizigers zonder waarschuwing te veel laat betalen.

>



FOTO: S. MARTIN OUDENAARDEN

> Kort voor vertrek boeken: kan niet

Je kunt internationale treintickets online bij NS tot 15 minuten voor de geplande vertrektijd boeken. Later kan niet, zelfs niet als de trein vertraagd is. Dat is niet altijd een probleem. Niet alle tickets zijn gebonden aan een specifieke trein of kennen een reserveringsplicht. Je kunt dus vaak ook een volgende verbinding boeken. Maar niet alle reizigers weten dat. En in andere gevallen, o.a. wanneer het gaat om de laatste verbinding van de dag, is het wel een probleem dat je niet last minute kunt boeken. Daarom is een kortere boekingstermijn wenselijk.

NS wil de periode van 15 minuten op dit moment niet verkorten. Anders zou er voor reizigers een risico zijn dat de tijd te kort wordt, zeker als de betaling en/of de ticketuitgifte niet correct verloopt. NS blijft het wel monitoren, maar kiest nu voor de 'veilige kant'. Rover blijft aandringen op een kortere boekingstermijn. Volgens ons moet dit wel zonder problemen kunnen. Bij Deutsche Bahn, SNCF en Happyrail kan zelfs minder dan 5 minuten voor vertrek nog een kaartje geboekt worden.

Onterecht verdwenen kinderkorting

Reizigers die een Flexpreisticket willen kopen met 100% korting in Nederland en een BahnCard met 25% of 50% korting in Duitsland, krijgen een forse prijsstijging bij het toevoegen van een meereizend kind. De Nederlandse korting vervalt dan opeens. Dit is onterecht. Kinderen t/m 14 jaar mogen gratis meereizen. Voor reizigers die reizen met een BahnCard met 100% korting in Duitsland en een abonnement met 40% korting in Nederland is de prijsstijging bij een meereizend kind nog groter. Dan vervallen zelfs onterecht beide kortingen. Deze fout in de webshop hebben we al in mei 2017 bij NS gemeld. NS erkent dat dit pro-

100% NL-korting geldt ook naar Aachen Hbf!



In- en uitcheckpaal in Aachen Hbf

bleem al lang bestaat. Het is niet duidelijk of het probleem ontstaat in het systeem van DB of van NS. NS geeft het nu een hoge prioriteit en hoopt het snel op te lossen. Op verzoek van Rover is gekeken of tijdelijk een waarschuwing kan worden getoond wanneer iemand zo'n combinatie kiest, met daarin ook wat zij of hij moet doen om het te veel betaalde bedrag terug te krijgen. NS heeft hier niet voor gekozen omdat dit de boekingsmodule ingewikkelder zou maken. Het zou ook het bestelproces vertragen vanwege de vele combinatiemogelijkheden die achter de schermen moeten worden opgevraagd.

Reserveren: alles of niets

Op de website van NS International kun je niet kiezen voor een reservering per trein: je kunt alleen reserveren voor alle treinen van je reis, voor 4 euro per trein. Het is echter niet altijd zinvol om een trein te reserveren waarin je maar kort zit, of een waarvan je uit ervaring weet dat een reservering niet nodig is. Nog beter zou het volgens Rover zijn als NS het voorbeeld van DB volgt: reserveringen slechts 1x per enkele reis in rekening brengen en niet per trein.

NS wil treinreserveringen niet ingewikkeld maken en geeft aan dat de drukte-indicator van DB niet standaard internationaal wordt gedeeld. Deze is dus niet zomaar te integreren in de NS-website. NS gaat op ons aandringen wel onderzoeken of het de zitplaatsreservering op dezelfde manier kan aanbieden als DB, dus één reservering voor de hele reis, ongeacht het aantal overstappen. Het is nog wel onzeker omdat de systemen van NS anders zijn ingericht dan die van DB. NS hanteert daarom momenteel een lagere prijs per reservering van € 4 in tegenstelling tot € 4,50 bij DB. Als er slechts één trein in de hele reis een reserveringsoptie heeft, zijn reizigers bij NS goedkoper uit dan bij DB. Bij meerdere reserveringen per reis zijn reizigers juist (flink) duurder uit.

Graag lang van tevoren boeken

Een internationale trein kun je 60 tot 180 dagen vooruit boeken, afhankelijk van de bestemming. Vliegtuigen kun je vaak al een jaar van tevoren boeken. Rover wil dat treinen minimaal 120 dagen maar bij voorkeur zeker 9 maanden van tevoren kunnen worden geboekt. NS geeft aan te streven de boekingstermijn zo lang mogelijk te maken, maar kan een boekingstermijn van minimaal 120 dagen nu niet toezeggen. Rover blijft hierop aandringen. Treinen moeten ook op dit punt concurrerend worden met het vliegtuig. <

Dag Voordeelurenkaart...

In 2011 zette NS een streep door het Voordeelurenabonnement, maar op verzoek van Rover konden de huidige gebruikers het houden. Nu schrapt NS de middagspitskorting per 2021, waarmee het abonnement per saldo alsnog verdwijnt.

**THEMA:
TARIEVEN**

Door **Arjen Klinkert**

Het Voordeelurenabonnement (VDU, sinds 2003) was een zeer aantrekkelijk abonnement. Voor een paar tientjes per jaar profiteerde de reiziger van 40% korting buiten de ochtendspits, en in weekenden en de zomer zelfs de hele dag. Tevens konden 60-plussers jaarlijks zeven Keuzedagen aanschaffen, waarmee je een dag onbeperkt met de trein kon reizen. In 2011 stopte NS met het VDU. Rover voerde actie en behaalde een gedeeltelijk succes: de 1,4 miljoen bestaande kaarten bleven geldig, maar nieuw aanschaffen werd onmogelijk.

Geen korting in middagspits

Dit jaar kondigde NS aan het VDU, inclusief de Keuzedagen, af te willen schaffen. Per 2021 moet er een einde komen aan de korting in de middagspits. NS vindt die niet meer te rechtvaardigen nu het steeds drukker wordt in de treinen. Samen met onze collega-consumentenorganisaties in het Locov heb-

ben we hier negatief op gereageerd. De houders van het VDU hebben dit abonnement al minimaal acht jaar en zijn trouwe NS-klanten. Door de afschaffing zullen zij mogelijk heroverwegen of zij überhaupt nog een abonnement willen. Het risico op afhaken is onvoldoende onderzocht en met name voor de oudere doelgroep zien wij hier een risico. Ook is de mogelijke capaciteitswinst in de middagspits zeer beperkt: VDU-houders maken dan slechts 14% van de reizigerskilometers. Slechts een klein deel van hen reist meer dan één dag per week. Feitelijk gedragen de meeste VDU-houders zich dus al zoals NS dit graag ziet. Bijzonder is dat het grootste gedeelte van de VDU-houders onvoldoende voordeel van het abonnement heeft en daarmee het abonnementsgeld niet terugverdient. Het zou dan voor NS niet moeilijk moeten zijn om reizigers op een positieve manier naar de nieuwe abonnementen te verleiden, schreven wij in het advies.

Doekje voor het bloeden

NS kwam ons slechts zeer beperkt tegemoet. In theorie schafte men het VDU niet af, maar men biedt de korting in de middagspits niet meer aan. Alleen het reizen op saldo en de Keuzedagen bleven. Het abonnement wordt daarbij € 7 per jaar goedkoper, een voordeel dat veel reizigers met één reis in de middagspits al kwijt zijn. Tegelijk wordt het Dal Voordeel abonnement flink duurder, waardoor beide abonnementen € 60 per jaar gaan kosten. Hiermee worden Dal Voordeel en het VDU-abonnement vrijwel gelijkgetrokken. Overigens kan er nog steeds met korting in de spits worden gereisd, door uiterlijk om 16:05 uur in te checken of in de ochtend voor 06:35 uur. Het incheckmoment is bepalend voor het toepassen van dalkorting. Dat geldt ook voor de keuzedagen.

Keuzedagen

Houders van het VDU-abonnement blijven het recht op Keuzedagen houden, waarbij het ook mogelijk is deze als papieren kaartje thuis toegestuurd te krijgen. Maar ook met de Keuzedagen mag niet meer in de middagspits worden gereisd. Wie kiest voor één van de NS Flex-abonnementen, mag straks drie maal per jaar gebruikmaken van de zogenaamde Flexdagen om onbeperkt buiten de spits door Nederland te reizen. Voor 65-plussers kosten deze € 39 (2e klas) en € 52 (1e klas). De overige reizigers betalen € 45.

Positief

Wij vinden het positief dat er geen abonnement nodig is om deze dagkaarten aan te schaffen en dat de leeftijdseis vervalt. Zo kan elke reiziger eenvoudig meerdere voordelige dagkaarten kopen. <

Het Dalvrij abonnement en het Voordeelurenabonnement: vanaf 2021 vrijwel hetzelfde



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Iedereen naar NS

Op dinsdag 4 november stond de wereld van het openbaar vervoer even op zijn kop. NS kondigde een veelvoud aan wijzigingen van hun abonnementen aan. Per 2021 moet iedereen over naar NS Flex, was de boodschap.

Door **Arjen Klinkert**

In het voorjaar van 2019 werd Rover uitgenodigd voor een themasessie over de abonnementen van NS. Voor zulke themasessies worden wij met enige regelmaat uitgenodigd als deelnemer aan het Landelijk Overleg Consumentenorganisaties in het OV (Locov). NS zei veranderingen te willen doorvoeren aan het 'productenpalet'. Dit is een wens die wij met ze delen. NS biedt op zijn website meer dan 20 abonnementen aan; Rover ontvangt dan ook met enige regelmaat klachten van reizigers die door de bomen het bos niet meer zien. Het afslanken van dit woud is niet alleen fijn voor reizigers, maar ook voor NS zelf. Het veelvoud aan abonnementen kost veel om te onderhouden en vraagt veel van de ICT-huishouding. NS wilde 'het huis opruimen' alvorens zich verder op de toekomst te richten.

Van saldo naar rekening

In veel sectoren is het gebruikelijk om abonnementsgelden maandelijks achteraf te betalen. NS heeft deze optie ook in 2018 geïntroduceerd onder de naam NS Flex, waarbij de reiziger op rekening reist. Ook kun je maandelijks het abonnement stopzetten als je verwacht er onvoldoende gebruik van te gaan maken. NS heeft de ambitie om van reizen op rekening via NS Flex de standaard te maken voor iedereen. Hiervoor willen zij per 2021 afscheid nemen van het reizen op saldo voor abonneementhouders.

Bij de introductie van de OV-chipkaart bestond reizen op rekening nog niet; de meeste reizigers reizen tot nu toe dan ook nog steeds op saldo. Dit betekent vooraf een bedrag op de OV-chipkaart laden waarmee niet alleen de reis kan worden betaald, maar ook de in-stapborg. Samen met de aanschafkosten van



de OV-chipkaart begint reizen op saldo bij NS hierdoor bij het flinke bedrag van € 27,50. Dit zorgt voor 'dood geld' op de kaart en is tot op heden een doorn in het oog van reizigers. Met het afscheid van reizen op saldo voor abonneementhouders, is dit voor deze groep reizigers verleden tijd. Tegelijk ontstaat een overzichtelijker assortiment aan abonnementen en kan de reiziger desgewenst iedere maand het abonnement aanpassen aan het reisgedrag. Hoewel dit goed klinkt, hadden wij in het Locov nog wel een aantal aandachtspunten.

Bewuste beurs of beperkt budget

Zo hebben wij onze zorgen geuit over een verplichte overstap naar NS Flex voor reizigers met een beperkt budget en reizigers die beperkt zijn in het afsluiten van abonnementen. Of reizigers die gewoon bewust kiezen voor reizen op saldo om zo het overzicht te bewaren. Op basis van ons advies heeft NS ervoor gekozen om het populaire Dal Voordeel abonnement te blijven aanbieden in een 'reizen-op-saldo-variant'. Zo blijft er een kortingsabonnement beschikbaar voor reizigers die niet op

Flex?



FOTO'S: MARTIN OUDENAARDEN

NS wil van Flex de standaard maken

rekening kunnen of willen reizen. Ook blijft het mogelijk om vooraf een Trajectabonnement of een Vrij Reizen abonnement af te sluiten via een maand- of driemaandenkaart.

Combi met regionaal abonnement

Er zijn reizigers die zowel een NS Flex abonnement als een kortingsabonnement van een andere vervoerder hebben. Met de OV-chipkaart werkt dit op dit moment niet altijd goed. Bij het reizen met een regionale vervoerder weet het systeem niet goed welke korting het dan moet toepassen; zo zijn er reizigers bij wie onnodig te veel kosten in rekening worden gebracht.

Reizigers moeten er blind op kunnen vertrouwen dat het systeem het juiste tarief in rekening brengt. Binnen het Locov hebben we een oplossing hiervoor dan ook als harde voorwaarde gesteld om NS Flex te kunnen invoeren. NS

NS Flex is soms een probleem als op een OV-chipkaart ook een busabonnement staat



erkent het probleem en heeft ons een flinke investering in de ICT-systemen belooft. Tevens belooft NS dat reizigers geen hogere kosten voor hun kiezen zullen krijgen, en dat zij geen hinder zullen ondervinden van de combinatie van NS Flex en een abonnement van een andere vervoerder.

Abonnement niet duurder

Op dit moment zijn NS Flex abonnementen € 1 per maand duurder dan de saldo-abonnementen vanwege het 'debiteurenrisico' dat NS loopt. Nu veel abonneenthouders straks verplicht moeten overstappen, zou dit een verplichte tariefverhoging betekenen voor alle vaste klanten. Daar hebben wij dan ook tegen geprotesteerd. Met succes: de NS Flex abonnementen zullen weer € 1 per maand goedkoper worden, waarmee het tarief gelijk wordt aan de huidige saldo-abonnementen. Het Traject Vrij-abonnement wordt ook goedkoper in NS Flex-variant: de maandbedragen worden voortaan gebaseerd op de prijs van het jaarabonnement. Voor de gebruikers van het Dal Voordeel-abonnement is er geen goed nieuws: de abonnementskosten zullen stijgen van € 52 naar € 60 in 2021.

De toekomst

Komend jaar zal NS hard werken aan de voorbereidingen van het nieuwe 'abonnementen-palet'. Ook heeft NS toegezegd dat men in 2020 gaat werken aan een abonnement gericht op jongeren. Rover heeft erop aangedrongen dat er met name voor gezinnen met schoolgaande kinderen abonnementsvormen komen die beter bij de wensen aansluiten. Tenslotte willen we juist jongeren met het openbaar vervoer kennis laten maken.

De ontwikkeling rondom het verdwijnen van betaalvormen en abonnementen blijft ook na 2021 doorgaan. Na NS heeft nu ook GVB zijn eigen GVB Flex geïntroduceerd. Ook zijn er veel vervoerders aan het nadenken over hoe zij moeten omgaan met het steeds drukker wordende OV tijdens de spits. Een evenredige verdeling over de dag is wenselijk, zonder reizigers weg te jagen. Dit zal de komende jaren ongetwijfeld nog de nodige effecten op abonnementen hebben.

Meer weten over NS Flex?

Kijk op www.rover.nl/flex <

Voordeel voor vuil vervoer

De overheid investeert vooral in vuile vormen van vervoer als auto en vrachtauto, zo blijkt uit het onderzoeksrapport *Onderweg naar schoon?* dat SEO-Amsterdam maakte in opdracht van Milieudefensie. 60% (6,8 miljard euro) van alle overheidsinvesteringen gaat naar het uitbreiden en onderhouden van wegen, viaducten en bruggen; slechts 21% (2,3 miljard euro) gaat naar het spoor en 0,7 miljard euro naar bus, tram en metro. Mensen met hogere inkomens profiteren het meest van de overheidsinvesteringen, omdat zij veel meer reizen met de auto en twee keer zoveel kilometers afleggen. Mensen met een laag inkomen maken meer gebruik van bus, tram en metro. Het transport was in 2019 verantwoordelijk voor 21 procent van de CO₂-uitstoot. Het vliegtuig en de auto stoten de meeste CO₂ uit. 'We moeten gaan investeren in schone vormen van vervoer en vooral voor mensen in afgelegen gebieden met de minste bereikbaarheid', aldus Milieudefensie. 'Dit betekent in de eerste plaats investeren in schoon vervoer als bus, trams, metro's, fietsen en in landelijke gebieden in elektrische deelauto's. Wij moeten af van de fossiele verslaving aan asfalt.'

(Bron: Milieudefensie)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Hoe reizen Rotterdammers?

Rotterdams reisgedrag in kaart gebracht

De gemeente Rotterdam heeft het reisgedrag van honderd inwoners van de stad in kaart gebracht. Deelnemers uit verschillende Rotterdamse wijken konden vier maanden lang € 200 besteden aan openbaar vervoer, deelvervoer en/of de watertaxi. Uit het onderzoek blijkt dat deelnemers met een hoger inkomen vaker een eigen auto hebben, waardoor ze minder het OV gebruiken. Deze groep maakte tijdens de proef minder, maar wel duurdere reizen met deelauto en trein. Mensen met lagere inkomens waren voorzichtiger met het budget en maakten vaker kortere ritjes met de tram, metro en bus. Wel reisde deze groep tijdens de proef meer dan daarvoor.

In totaal ging 70% van de deelnemers anders reizen dan gebruikelijk; onder de autobezitters was dit 80%. Mensen

denken weinig na over het combineren van meerdere vervoermiddelen voor één reis. Het zijn vaak dezelfde combinaties (en maximaal drie) die reizigers overwegen, zoals fiets en trein. De combinatie OV en deelauto wordt nauwelijks gebruikt.

Inkomen is de belangrijkste factor bij de keuze voor verschillende modaliteiten, zo blijkt uit de proef. Culturele achtergrond bleek vrijwel geen rol te spelen. Opvallend: 80% van de autobezitters liet tijdens de proef de auto staan ten gunste van andere vervoerwijzen. Deelvervoer – bestaande uit fietsen, auto's en elektrische scooters – werd veel uitgetoetst, maar vooral als aanvulling op de gebruikelijke vervoerwijze. Gebruikers vonden het lastig om meerdere (deel)vervoermiddelen in te zetten in één enkele reis. (Bron: *OV Magazine*)

Eurostar nóg duurzamer

Sinds kort rijdt er een plasticvrije Eurostartrein tussen Londen en Parijs. De trein is voorzien van nieuw houten bestek, recyclebare blikjes water, glazen wijnflessen, koffiebekers op basis van papier en milieuvriendelijke verpakkingen. In het barriertuig wordt duurzaam en verantwoord voedsel geserveerd; de ingrediënten zijn seizoensgebonden, fairtrade of biologisch, niet vervoerd via de lucht en afkomstig van boeren met hoge milieu- en welzijnsnormen. Daarnaast gaat Eurostar vanaf 1 januari 2020 een boom planten voor elke Eurostar die in de dienstregeling is opgenomen. In samenwerking met de Woodland Trust, Reforest Action en Trees for All worden er jaarlijks 20.000 nieuwe bomen geplant in bossen in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België en Nederland. (Bron: Eurostar)

Koffie en vintage in Station Putten

Acht jaar geleden besloten Benjamin en Margee Bergman van Heuvelen om in het stationsgebouw van Putten (1863) een bescheiden horeca-voorziening te beginnen. Anno 2019 zijn het restaurantje en de vintagewinkel nog altijd in bedrijf, al kostte het steeds weer moeite om de benodigde vergunningen los te krijgen.

Het echtpaar begon de zaak letterlijk op het station zelf, zo vertelt Margee. 'Het was een slechte tijd, we raakten beiden onze baan kwijt en daarmee ook de leaseauto. Dus pakten we weer de trein en merkten we wat een verlaten omgeving het station van Putten was. We zijn op het perron gaan rondvragen of reizigers belangstelling zouden hebben aan koffie, thee en een wachtruimte. Dat leek zo te zijn en we hebben bij NS aangeklopt met de vraag of we een horeca-zaakje konden beginnen. Het gebouw stond leeg en we konden het huren.'

Station Putten krijgt, naast scholieren en forenzen, bezoekers vanuit de hele wereld. Dat is te zien op het krijtbordvormige gastenboek. Ook door de campings in de omgeving en vanwege het startpunt voor wandelingen in de omgeving is er de nodige aanloop.

Van louter koffie en thee kun je op een klein station echter niet bestaan. De wens om meer activiteiten te ontwikkelen stuitte al snel op het feit dat er aan de overzijde van het spoor een gasbedrijf ligt. De hele omgeving is daardoor een 'milieuzone', waar geen activiteiten mogen plaatsvinden die veel publiek trekken. 'Terwijl er bij een stremming ook zomaar honderden mensen op de perrons staan', zegt Margee.

Niettemin bleven NS en ProRail geïnteresseerd. Na enkele jaren werden het stationsgebouw en de aanpalende loods – die lange tijd niet in gebruik was – opgeknapt. Er kwamen vloerverwarming en een toiletgroep. Het stationsplein is opnieuw ingericht, waarbij het echtpaar zijn eigen wensen kon inbrengen. Naast het restaurantgedeelte is er nu een winkel met een ruime sortering vintage-artikelen. 'NS kwam regelmatig kijken en we zien nu dat wat wij acht jaar geleden al ontwikkeld hebben, nu terug te vinden is in het concept van de



FOTO'S: COPS VAN DEN BRINK

Stationshuiskamers op de verschillende stations', zegt Margee.

Ook de gemeente Putten – die aanvankelijk wat beducht was voor concurrentie van de bestaande middenstand – toont inmiddels belangstelling. Momenteel proberen de initiatiefnemers toestemming te krijgen voor een dagbestedingsproject, in samenwerking met een zorginstelling in de regio.

'Dat is ook wenselijk om onze openingstijden te kunnen verruimen. Voor ons is het – ook vanwege andere verplichtingen – niet goed mogelijk om iedere dag de deur te openen. Daarom adviseer ik mensen die naar Putten reizen om mij even te bellen om te vragen of we er zijn', zegt Margee.

Cors van den Brink

Het Station van Putten is telefonisch bereikbaar op: 06 122 03 608.

Stedentrips in Groot

Groot-Brittannië leent zich uitstekend voor stedentrips. Er zijn verschillende aanvaarroutes mogelijk en de trein is een steeds beter alternatief voor wie naar Londen en verder wil. Afgelopen zomer gingen we via IJmuiden naar Newcastle, vanwaar we uitstapjes maakten naar Edinburgh en Alnwick Castle. Het jaar ervoor vermaakten we ons prima in Bristol en Londen, met uitstapjes naar Oxford, Bath en Cardiff.

Door **Ineke van der Werf**

Voor de reis naar Bristol kozen we voor een heenreis met de boot, vanaf Hoek van Holland (inmiddels per metro bereikbaar). Vanaf Harwich gaat er een rechtstreekse trein naar Londen Liverpool Street. De rechtstreekse trein naar Bristol vertrekt vanaf Paddington, waar je met de metro naar toe kunt. Daarom kochten we meteen een paar

OV over water in Bristol



Oystercards voor het Londense OV – verreweg het handigste betaalmiddel voor het OV. Je koopt ze bij het loket; laat er geld opzetten en klaar is kees. De jongste (15 op dat moment) kreeg met zijn Oystercard zelfs automatisch korting. Na afloop kun je de kaart weer inleveren bij het loket; je krijgt dan het saldo terug.

Reisinfo en tickets

Onze tickets als voetpassagiers voor de boot naar Harwich (StenaLine) waren inclusief de trein- en buskaartjes (nu metrokaartjes) in Nederland en de trein naar Londen. Wie er vroeg bij is kan dan voor 49 euro enkele reis in Londen zijn (kies op de Stena site voor 'Ferry en trein'). De treinkaartjes voor de reis naar Bristol (en later naar Oxford, Bath en Cardiff en ook Edinburgh en Alnmouth) schaften we aan via Trainline.com, een handige app waarmee je op je gemak trein- (en bus-) kaartjes voor Groot-Brittannië kunt kiezen en kopen.

Terug gingen we per rechtstreekse Eurostar van Londen naar Rotterdam, een reis die nog maar 3,5 tot 4 uur duurt! Wij kochten kaartjes bij GoEuro (nu Omio, een site die prijzen van treinen, bussen en vliegtuigen weergeeft), maar ze zijn ook verkrijgbaar bij TrainlineEU, HappyRail en NS International. Ook dat kan voor 48 euro enkele reis.

-Brittannië



FOTO'S: INEKE VAN DER WERF

Voor onze reis naar Newcastle namen we de DFDS-ferry vanuit IJmuiden. Als voetpassagiers kozen we voor een reis inclusief bustickets van Amsterdam naar IJmuiden (je wordt dan voor de deur van de terminal afgezet) en van de haven naar het centrum van Newcastle. Op de terugreis deden we dat weer. Je hoeft je dan geen zorgen te maken dat je de boot mist... Je boekt de transfers als 'extra optie' op de DFDS site.

Verrassend Bristol

De treinreis van Londen naar Bristol duurt zo'n anderhalf uur en doorkruist een mooi deel van Engeland. De stad zelf vonden wij een aangename verrassing. We verbleven er in een hostel in het opgeknapte havengebied. De stad is prima beloopbaar, maar er is ook een uitgebreid bussysteem en zelfs OV over water. Een wandeling naar de Clifton Suspension Bridge liet ons een groot deel van deze prachtige (heuvelachtige) stad zien en bood bovendien magnifieke uitzichten. Onderweg kom je indrukwekkende huizenrijen tegen, leuke winkeltjes, een kattencafé en als je goed oplet ook de nodige street art van Banksy.

Bristol is een mooie uitvalsbasis voor dagtripjes naar bijvoorbeeld Bath (20 minuten), Oxford (1 uur en 20 minuten) en Cardiff, de hoofdstad van Wales (45 minuten). Bath is een

Bristol: de Clifton Suspension Bridge



Oude reclameposter in Cardiff Castle

mooie stad, maar wij vonden het wat te toeristisch en erg duur. Oxford is natuurlijk fascinerend en biedt tal van mogelijkheden om gegidst te worden (o.a. Morse Tour en Harry Potter Tour). Dat kost wat, maar je ziet dan wel meteen allerlei mooie plekjes die je anders wellicht niet opgevallen waren of waar je geen toegang toe zou hebben. Ook Cardiff was verrassend. Een mooie stad, met een kasteel dat een lange historie blootlegt, en dat in WOII onder andere dienstdeed als schuilkelder. Het National Museum is van vele markten thuis (kunst, geschiedenis van Wales en natuurhistorie), zeker een aanrader! En bovendien gratis.

Newcastle: even wennen

In Newcastle hadden we een woning in een buitenwijk tot onze beschikking, met uitzicht op de heuvels. Het centrum was wat ver lopen, maar de bus stopte voor de deur! Het duurde echter wel even voor we doorhadden hoe we goedkoop konden reizen. Er rijden namelijk verschillende maatschappijen met elk een eigen tariefsysteem. Veel is op internet te vinden, maar dat vergt wel enige studie.

Aan Newcastle zelf moesten we even wennen. De stad oogt wat triest. Maar als je langs de waterkant loopt (*Quay side*) dan ben je dat meteen vergeten. Prachtig om langs en over al die verschillende bruggen te lopen! We hebben ons ook prima vermaakt met de vele leuke winkeltjes en musea (o.a. Great North Museum en Discovery Museum, die beiden zeer de moeite waard waren). En we deden ook nog mee aan een Park Run, een fenomeen dat je in veel steden in Groot-Brittannië ziet. 5 km hardlopen met honderden anderen in een park of buitengebied, georganiseerd door vrijwilligers. Het is weer eens wat anders!

Veelzijdig Edinburgh

Vanaf Newcastle ben je in anderhalf uur per trein in hartje Edinburgh. Hier hebben we een dag rondgelopen en dat was natuurlijk veel te kort. Het is een veelzijdige stad, waar je terecht kunt voor wandelen en klimmen (er zijn meerdere heuvels met mooi uitzicht op de stad), festivals (theater, muziek, literatuur), winkelen, groen (botanische tuin, parken), historie (Edinburgh Castle, de oude stad), lekker eten en gezellig in de kroeg hangen of op het terras zitten. Hier gaan we zeker nog eens naartoe! Misschien gebruiken we dan Edinburgh als uitvalsbasis voor uitstapjes naar Glasgow (1 uur per trein) en nog verder richting de Highlands... <

Brievenbus

VDU-abonnement

Ik was zo blij met mijn oude Voordeeluren-abonnement, met als enige beperking dat je niet voor 9 uur 's ochtends mag reizen. Vandaag kreeg ik 'n email van NS, dat dit abonnement in 2021 gaat verdwijnen. Je kon dat abonnement al enige jaren niet meer afsluiten, dus ik was er erg zuinig op. Nu gaan ze het dus toch veranderen. Mag dat zomaar? Met de keuzedagen gebeurt ook iets vaags, is me niet helemaal duidelijk.

Monique Hulsbosch

Naschrift redactie:

Zie het artikel over de veranderingen bij de abonnementen van NS elders in dit blad.

VDU-abonnement (2)

Het is niet uitgesloten dat het volgende NS-omroepbericht vanaf 1 januari 2021 zal worden uitgesproken: 'Beste reizigers. Het is bijna half vier. Heeft U een VDU-abonnement dan verzoeken wij U de trein vóór 4 uur te verlaten. Vanaf half 7 bent u weer van harte welkom.' Ik heb medelijden met de conducteurs, die behalve de reizigers met speciale DalDagkaarten, ook nog houders van een VDU-abonnement of Keuzedagen de trein uit moeten zien te krijgen.

Volgens NS-onderzoek reist 1 op de 14 van de 700.000 VDU-kaarthouders in de middagspits. Men wint dus één zitplaats op

14 reizigers. Een geweldig resultaat als je bedenkt wat voor een heisa de NS veroorzaakt voor het personeel. Spitsstress in optima forma! Een krachtig protest is op z'n plaats, we hebben heel 2020 nog om NS tot inkeer te brengen.

Wim de Groot, Amsterdam

Afscheid

Vorig jaar nam ik afscheid als directeur van Rover, nu doe ik dat ook als redacteur van *De Reiziger*. Ik begon in het najaar van 1997, 22 jaar geleden alweer, en volgde toen Tim Boric op als eindredacteur. Later nam ik ook de taak van Pieneke Wiertz als coördinator over. Het was een vrijwillige klus, die ik naast mijn betaalde baan als kantoorcoördinator en later als directeur van Rover deed.

In de loop der tijd is er veel veranderd: er kwam een betaalde eindredacteur, een betaalde woordvoerder (en stabiel redactielid), *De Reiziger* werd geheel in kleur gedrukt en op ander papier en we konden jaarlijks meer pagina's vullen.

In de loop der tijd is de redactie gewijzigd in samenstelling, maar het blijft een leuke groep mensen die om niet 6x per jaar een mooi blad maakt dat goed gelezen wordt. Ik ga de redactie en het schrijven zeker missen! Het ga jullie goed.

Ineke van der Werf, Amersfoort



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Kans voor Zwolle: een niet meer in Wijhe en Olst stoppende intercity

Kansen voor Zwolle

Verbazend dat Zwolle eigenlijk tot nu toe maar één station heeft, terwijl wijken als Ittersum al meer dan 30 jaar aan het spoor liggen. In de huidige dienstregeling Arnhem-Zwolle past ook geen extra stop. Die zou wel mogelijk zijn als de stoptrein Arnhem-Zutphen doorgetrokken zou worden naar Zwolle. Die zou dan Olst en Wijhe kunnen bedienen, in plaats van de bestaande sneltrein. Dan komt er ook wat meer ruimte voor de overstap in Zwolle, uit de richting van Deventer naar Groningen. De huidige 4 minuten lukken alleen als de trein uit Deventer geen minuut te laat is. Ik neem tegenwoordig meteen maar de stoptrein richting Groningen.

Wellicht zijn er infrastructurele beletsels. Ten zuiden van Deventer komt de lijn uit Zutphen samen met de Twentelijn samen

@ROVER_online



Kees Rotteveel @ Kees2300

Beste @ProRail, Leiden Centraal heeft voor perronspoor 4b/5b wél abri's, maar niet voor 8b/9b. Is met slecht weer wel prettig, ook om de drukte bij @NS_online te spreiden. @ROVER_online heeft hier trouwens 15 jaar geleden al om gevraagd. [Foto links]



Paul Peeters @palpeet

De kerstsfeer zit er goed in op metrostation Amsterdam-Noord. Oh mensen, wat een sfeer.

op twee sporen. En sinds de oorlog is het stuk tussen Deventer en Olst enkelsporig. De ruimte op de spoorbedding aan de oostkant is gebruikt voor de bekabeling en de overweg-apparatuur, schakelkasten en dergelijke. De spoorbrug bij Zutphen is pas in de jaren '80 dubbelsporig gemaakt, terwijl de ruimte op de brug er al lang was!

Raimond de Tempe, Assen

Weesp ontbreekt

Ik zie dat de Stationshuiskamer Weesp ontbreekt in uw overzicht in het vorige nummer. Heeft dat een reden? Ik zag dat ook op de website van NS Retail de huiskamer ontbreekt in het overzicht. Weesp is opengegaan in september.

Wim Kuiper

Naschrift redactie:

Blijkbaar loopt de NS-website achter, en dus wij ook! Dank voor de aanvulling.

Brievenbus

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.



Station Beverwijk

FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Hulde voor Beverwijk

In uw artikel over fietsenstallingen en fietsparkeren (DR 6) miste ik mijn eigen stalling, namelijk die van Beverwijk. Deze fietsenstalling bevindt zich ondergronds. Met wielgleuven ondersteun je je fiets naar beneden de automatische schuifdeuren door, en aan de andere kant van de stalling is de trap meteen naar de stationszijde. Er bevindt zich bovenaan de ingang een drukknop, zodat je hulp kunt krijgen wanneer het te zwaar is om de fiets naar beneden/naar boven te krijgen. De stalling wordt bemensd door hulpvaardige en bekwame medewerkers. Er is voortdurend zicht vanuit een glazen kamer, er wordt gegroet en advies gegeven wanneer nodig. Toen ik laatst mijn OV-kaart in de trein was kwijtgeraakt, belde de dienstdoende stallingkracht direct voor mij de NS-servicedienst, waardoor ik mijn kaart gelukkig tijdig kon blokkeren. Op deze wijze werd voor mij het op dit station ontbrekende loket gecompenseerd. Doordat er altijd iemand aanwezig is, stal ik hier met een gerust hart mijn dure e-bike. Dus bij deze, hulde aan de fietsenstalling te Beverwijk!

Lilian van Bennekom, Wijk aan Zee

treinfijn @treinfijn

Grappig. Bij het #ov, verkeerskundigen en @ROVER_online zien ze #open als voor- en natransport van de bus/treinrit. Wandelaars en @wandelnets zien het OV als hun voor/natransport..... #ruimtevoorlopen @Omdenken

Mark Dingemanse @DingemanseMark

Lieve @NS_online je gulheid is ongeëvenaard - 7 euro fooi maar liefst voor het drastisch uitkleden van het Voordeelurenabo! Durf te wedden dat de meeste gebruikers minstens dat aan extra kosten per week of zelfs per reisdag extra kwijt zullen zijn

Cees van Koppen @atlanticism

Daar gaat mijn ouwe trouwe voordeelurenkaart. Vele, vele jaren gehad, en ook aange-

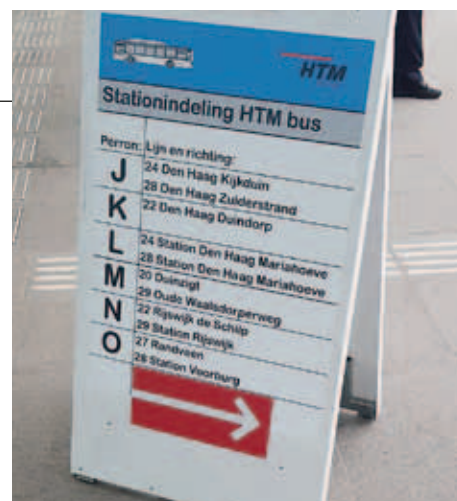
houden naast andere vervoersopties. Zelfs de korting in de zomermaanden gaat eraf, en slechts zeven euro compensatie. Meer de auto in dus. #ajuns @NS_online

Diebe Media @DiebeMedia

Toch is het vreemd dat op station waar volgens @ProRail niet zoveel reizigers opstappen en er dus niet veel overkapping nodig is, er wel crowd control nodig geacht wordt in de spits #MookMolenhoek #Maaslijn

Han Bruggink @Vaeghuysze

Graag aandacht voor de toegangsdosering van verkeer bij de IJ-tunnel in Amsterdam. Al het verkeer, dus ook het OV, vertraagt verschrikkelijk. Verkeerde verkeersmaatregel! #wanbeleid #ov #amsterdam



OVHaaglanden.nl @OVHaaglanden

Mooi nieuw busstation Den Haag Centraal. @HTM_Reisinfo informeert reizigers, maar van samenwerking met @Arriva_NL en @EBS_OV is helaas geen sprake. Reizigers staat weer niet op 1

De Reiziger

Naam: Carin Vos

Functie: communicatiemedewerker bij Samenwerkingsverband DOVA

Wil: comfortabel en flexibel reizen zonder file.

OV-gebruik: 'Tot een jaar geleden werkte ik iets meer dan tien kilometer van mijn huis. De bus stopte aan het eind van mijn straat, reed elk half uur naar het westen en elk uur naar het oosten, maar helaas niet naar het noorden. Waar de auto mij in een kwartier op het werk bracht, was ik met bus en trein bijna een uur onderweg. Nu reis ik dagelijks met de trein van Geldermalsen naar Utrecht en terug. Geen file en elk kwartier vertrekt er een trein, waardoor ik nooit op de klok hoeft te kijken of moet rennen om de trein te halen. Maar van en naar het station blijf ik afhankelijk van mijn auto, omdat de bus niet goed aansluit op de trein.'

Beste OV-ervaring: 'Als OV-groentje wist ik tot een jaar geleden niet hoe een OV-chipkaart werkte. Gelukkig bood YouTube de oplossing. Van elk denkbaar scenario is een filmpje beschikbaar. Van het laden van saldo, van in- en uitchecken tot uitleg over het verschil tussen een persoonlijke en anonieme kaart. Daardoor voelde mijn eerste treinreis meteen vertrouwd.'

Slechtste OV-ervaring: 'Vijf minuten nadat ik een van de laatste plekjes had veroverd werd omgeroepen dat er een paar minuten vertraging was. Geen probleem, ik zat en hoefde niet buiten in de kou te wachten. Maar na drie keer uitstel werd omgeroepen dat we de trein moesten verlaten vanwege een defect. Op dat moment rolde de volgende trein al binnen, maar door de extreme drukte kon niet iedereen daarin. We zaten (stonden) als haringen in een ton. De sfeer binnen was vooral lacherig. Maar ik schrok wel van de agressie van enkele achterblijvers, en ook van reizigers die moeite hadden met de overvolle trein.'

Wat kan beter: 'De aansluiting tussen bus en trein en de busfrequentie op mijn traject. Regelmatig stappen scholieren bij me in de auto, omdat ze anders nog een uur onderweg zijn. Ik heb een alternatief, maar zij hebben alleen die bus die maar één keer per uur rijdt.'

Rover kan/moet: 'Kritisch blijven en samenwerken. Ter voorbereiding op deze vragen las ik de wapenfeiten op de Roverwebsite en ik ben onder de indruk. Dat is alleen te realiseren door kritisch te zijn, het gesprek aan te gaan met alle partijen en samen te zoeken naar oplossingen.'

Ineke van der Werf

FOTO: JANINE HOEKMAN

