

ROVER

Rover Afdeling Limburg

1. ALV Rover Limburg
2. Inleiding
3. Jaarverslag 2023 Rover afdeling Limburg
4. Beknopt verslag van de ALV van 21 okt 2023
5. In 2026 nachttrein naar Barcelona
6. Afschaling treindienstregeling Zuid-Limburg
7. Stakingen in het OV en geen compensatie voor de reizigers
8. De prijsstijging van de NS-kaartjes wordt vermoedelijk gehalveerd
9. Reizen met leeftijdskorting op de betaalpas
10. Wanneer met de trein van Maastricht naar Hasselt?
11. Vervoersarmoede en 10% van de mensen kan het niet betalen
12. Korte berichten
13. Colofon

1 – Algemene Ledenvergadering Rover-Afdeling Limburg

Ieder jaar houdt Rover-Limburg een Algemene Ledenvergadering (ALV), dit jaar vergaderen we alleen fysiek bij Mark Rijken in Maastricht.

Herculeshof 38H
6215 BN Maastricht

De vergadering wordt gehouden op verdieping H in de ruimte bij de lift.

De vergaderlocatie is te bereiken met de lijnen 5 en 6 van Maastricht Centraal, de uitstaphalte is Herculeshof

Dus de ALV wordt gehouden in Maastricht op zaterdag 12 oktober 2024 van 10:00-11:00.

Na de ALV zal Thomas Clemens van Arriva van 11:00-13:00 ons bijpraten over:

- afschaling van de treindienstregeling in Zuid-Limburg;
- van de OV-chipkaart naar OV-pay;
- de OV-chipkaart naar Luik;
- de RE13 en de RE18;
- de werkzaamheden aan de Maaslijn;

- na de elektrificatie van de Maaslijn het koppelen aan de trein richting Sittard.

Heb je nog vragen of opmerkingen? Neem dan gerust contact op met de afdeling Limburg. Je kunt je al aanmelden voor de ALV via [limburg@rover.nl](mailto: limburg@rover.nl).

Agendapunten Rover afdeling Limburg

1. Opening en mededelingen.
2. Declaratie van kosten aan het landelijke Rover bestuur.
3. Wijziging bestuur en agendaleden.
4. (Her)verkiezing afdelingsbestuur.
5. Assistentieverlening Mobiliteitsgehandicapten in het OV door Mark Rijken.
6. Rondvraag.
7. Sluiting uiterlijk 13:00.

Rooster aftredende bestuursleden

2024 – Mark Rijken
2025 – Edward Szeinfeld
2026 – Kees Braam
2027 – Jan Lemmens
2028 – Gerard Lucas

Agendaleden:
Harry Notermans
Rhêné Klooster
Paul de Graaff
John Duinkerken
Willy Seetz

2 – Inleiding

Rover afdeling Limburg stuurt regelmatig aan de bestuursleden een aantal OV-nieuwsberichten. Als Rover leden hier ook interesse in hebben dan kunnen zij op de verzendlijst gezet worden. Dit doet u door het sturen van een mailtje aan: [limburg@rover.nl](mailto: limburg@rover.nl)

Provincie Limburg heeft Arriva een boete

gegeven omdat Arriva in 2022 meerdere afspraken niet zijn nagekomen. Het boetebedrag van ruim negenhonderdduizend euro komt ten goede aan de reiziger of aan de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in Limburg. De boete bestaat uit meerdere delen. Er zijn boetes voor rituitval van zowel bussen als treinen, ook zijn er boetes voor de vertraging en de uitval van treinen op de grensoverschrijdende verbinding naar Aachen.

In 2022 bood Arriva, met toestemming van de Provincie, een aangepaste dienstregeling aan. Ondanks de lagere reizigers aantallen bleef de bijdrage gelijk, dankzij een regeling van de Rijksoverheid. Deze regeling hielp vervoerders die door Covid minder inkomsten hadden.

De Provincie Limburg wil dat de boete gebruikt wordt voor de reiziger of voor beter openbaar vervoer. Samen met Arriva gaan ze in overleg hoe dat precies invulling moet krijgen. De provincie blijft het openbaar vervoer in de gaten houden en verwacht dat Arriva stappen zet om de service te verbeteren.

Rover afdeling Limburg heeft wel ideeën hoe dit geld besteed kan worden voor een beter OV.

In het NRC artikel over het Zuyderland ziekenhuis van 10 september 2024 stond de volgende reactie over de bereikbaarheid van het ziekenhuis in Geleen.

“Burgemeester Wever noemt ook de bereikbaarheid van het ziekenhuis in Sittard een probleem – iets wat erkend wordt in zowel het rapport als door bestuurder Jongen. „Hoewel het stukje zorg dat we nu gaan verplaatsen voor het overgrote deel met de ambulance geregeld wordt, moet het ziekenhuis in Sittard alsnog beter bereikbaar zijn”, zegt Jongen. „Daar moeten we oplossingen voor vinden.” Een lege huls, volgens Wever. „Ik zou niet weten wat voor oplossingen. We krijgen echt niet meer openbaar vervoer hier, dat wordt juist alleen maar minder, want ook daar zijn grote personeelsproblemen.”

Rover Limburg vindt dat er een rechtstreekse

busverbinding tussen Heerlen en het Zuyderland ziekenhuis in Geleen moet komen. De plannen om de zorg te vervangen of te verplaatsen in beide ziekenhuizen betekent dat bezoekers en patiënten steeds meer moeten reizen naar beide ziekenhuisvestigingen. Als tegenargument werd door Arriva aangegeven dat een jaar of 10 geleden bestuurlijk is besloten dat het treinstation Heerlen Woonboulevard er zou komen en daarom de buslijn werd opgeheven. Wij vinden dit geen valide argument meer vanwege het veranderde reisgedrag.

3 – Jaarverslag 2023 Rover afdeling Limburg

Door ongeveer 50 artikelen op de website van Rover-Limburg informeerden wij geïnteresseerden over het wel en wee in de wereld van het OV in de zuidelijkste provincie van Nederland zoals de problematiek rond de planning van de elektrificatie van de Maaslijn en de verbinding Weert-Hamont waarbij zes jaar na het vorige regeerakkoord nog geen enkele activiteit te zien is in Nederland. Ook aan de verschraving van de klantenservice op de Limburgse stations werd aandacht besteed.

Een probleem dat nog steeds niet opgelost is het personeelstekort zowel bij de bus als bij de trein.

4 – Beknopt verslag van de ALV van 21 okt 2023

Rhêné Klooster wordt van bestuurslid agendalid. Jan Lemmens en Gerard Lucas nemen aan de bestuursvergaderingen deel als agendalid.

John Duinkerken is actief geworden bij het Rover bestuur als agendalid.

Kees Braam wordt herbenoemd als bestuurslid en de overige bestuursleden continueren hun bestuurslidmaatschap

Mark Rijken heeft de assistentieverlening

aan personen met beperkte mobiliteit toegelicht en daarnaast ook de problemen met defecte liften en roltrappen.

Thema

Dennis Jongen van Arriva heeft ons meegenomen in de nieuwe dienstregeling 2023 van Arriva in Limburg. Daarna is hij ingaan op de verandering van de Maaslijn en de vervanging door OV pay van de OV-chipkaart. Na de presentatie werden een aantal vragen gesteld over de presentatie.

5 - In 2026 nachttrein naar Barcelona

European Sleeper verwacht in 2026 de nachttrein Amsterdam-Barcelona te kunnen rijden. Aanvankelijk was het plan om in 2025 te starten met de nieuwe verbinding, maar in het voorjaar bleek dat dit plan in het gedrang kwam door een stugge houding van de Franse spoorwegbeheerder SNCF Réseau.

Vorig jaar maakte de Europese Commissie de nieuwe verbinding van European Sleeper een van de tien pilotprojecten voor passagiersvervoer in Europa. De projecten krijgen geen financiële maar wel politieke en ambtelijke steun om barrières te slechten die nieuwe initiatieven in de weg staan. De vertraging van de nieuwe verbinding ligt niet alleen aan de problemen in Frankrijk. Er zijn momenteel ook geen rytuigen voor de nieuwe trein. We hebben 30 tot 35 goede rytuigen nodig. Daar zijn we nu wel mee bezig, maar die zullen waarschijnlijk ook nog gerenoveerd moeten worden.'

De nachttrein naar Barcelona moet in Amsterdam gaan starten en dan via Brussel en Lille naar eindbestemming Barcelona rijden. Onlangs maakte European Sleeper bekend in februari en maart 2025 een wintersport-nachttrein naar Venetië te laten rijden. Die trein zal starten in Brussel en via Rotterdam en Utrecht naar München, Innsbruck, Bolzano naar de eindbestemming Venetië rijden. Momenteel rijdt de Nederlandse nachttreinvervoerder alleen een trein vanaf Brussel via Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Amersfoort naar Dresden, Berlijn en Praag. In 2023 reed de trein aanvankelijk tot Berlijn.

Eind augustus verwelkomde European Sleeper de honderdduizendste reiziger. De trein rijdt drie keer per week per richting. In het laagseizoen reed de trein twee keer per week.

6 - Afschaling treindienstregeling Zuid-Limburg

Vanaf 16 september komen er tijdelijk twee aanpassingen in de treindienstregeling in Zuid-Limburg. De reden is om onverwachte treinuitval te voorkomen, hierdoor verwacht Arriva dat de uitvoering van de dienstregeling verbetert en betrouwbaarder wordt en niet rijdende treinen zoveel als mogelijk voorkomen wordt.

Voor de afschaling van de dienstregeling zijn een aantal redenen die uiteenlopen van uitval door ziekte, krapte van personeel, de beschikbaarheid van de infrastructuur én ook de invloed van goederenvervoer op hetzelfde spoor.

Deze aanpassingen zijn tijdelijk en duren zoals het er nu uitziet tot en met november. Het gaat om de volgende (tijdelijke) wijzigingen:

De RE18 Heerlen-Maastricht rijdt de sneltrein voorlopig één keer per uur in plaats van twee keer per uur. Arriva rijdt doordeweeks met snelbussen. De snelbussen rijden tussen 6.30 en 18.30 uur. De reistijd van de snelbus is net als de sneltrein minder dan een half uur. De snelbussen stoppen niet in Valkenburg en Meerssen. Reizigers van en naar Valkenburg of Meerssen bereiken de stations met de stoptrein RS18 die volgens de normale dienstregeling rijdt. De Drielandentrein tussen Aachen, Heerlen, Maastricht en Liège blijft rijden.

De RS15 Heerlen-Sittard rijdt voorlopig één keer per uur.

Reizigersvereniging Rover vindt de verminderde frequentie van de stoptrein Heerlen-Sittard een slechte zaak omdat de

overstap in Heerlen voor de reizigers uit Aken en Kerkrade op de IC richting Eindhoven regelmatig een probleem is. Een alternatief is deze stoptrein die drie minuten na de IC vertrekt en van deze mogelijkheid kan nu maar een keer per uur gebruik gemaakt worden. Het is verstandig om kort voor vertrek je reis te plannen, hiernaast kan je ook de app Ov-info gebruiken.

7 - Stakingen in het OV en geen compensatie voor de reizigers

De actie van de bonden gaat over een nieuwe vroegpensioenregeling, maar hoe die eruit komt te zien, is nog onbekend. Daarom zijn er overall stakingen en andere acties. De klacht is dat lang niet iedereen gezond de AOW-leeftijd haalt, wordt allang erkend, maar een structurele oplossing bleef uit. Het probleem is dat de reiziger er de dupe van is terwijl hij geen invloed heeft op het onderwerp van de staking.

Maar het moeilijkste komt nog: nu moet de minister het nog eens worden met vakbonden en werkgevers over hoe die regeling eruit moet komen te zien. Politici worstelen al vijftien jaar met dit onderwerp. Voor zware beroepen zijn oplossingen te bedenken, maar dat viel tegen. Het werd wel geprobeerd. Vakbonden en werkgevers bespraken hoe ze de groep met fysiek zwaar werk konden helpen, maar ze kwamen er niet uit.

Veel belangrijker voor het kabinet is dat de vroegpensioenregeling niet veel te populair wordt, ook onder mensen die geen zwaar beroep hebben. De vraag is vooral hoe ruim die regeling wordt. Voor de overheid is de regeling niet duur.

Voor de meeste reizigers geldt dat er geen compensatie mogelijk is. De algemene voorwaarden en Europese wetgeving vormen samen een pakket aan regels waar vervoerders en reizigers zich aan moeten houden. In dat pakket is helaas opgenomen dat compensatie alleen mogelijk is als stakingen minimaal 1 dag duren. Reizigers met een abonnement hebben ook geen recht op een vergoeding.

Er moeten tijdens de OV-staking bij de NS wel vier treinen per uur blijven rijden tussen Amsterdam Centraal en Schiphol. Dat heeft de rechter bepaald in een voorzieningen procedure.

8 - De prijsstijging van de NS-kaartjes wordt vermoedelijk gehalveerd

Het treinkaartje wordt volgend jaar duurder. Maar waarschijnlijk niet zo duur als veel reizigers vreesden. Niet 12 procent maar 6 procent wordt de tariefsverhoging vanaf 1 januari 2025. Dat is het plan van het kabinet dat binnenkort in de Tweede Kamer wordt besproken. De deal is nog niet geheel rond, want binnen de coalitie ligt de extra overheidsbijdrage gevoelig.

Het voorstel van het kabinet verdeelt de kosten om de tariefsverhoging te schrappen tegelijk over het Rijk, de NS en de reizigers. Het ministerie van Infrastructuur zou jaarlijks 40 miljoen extra subsidie bijdragen. NS bezuinigt zelf nog eens 40 miljoen en de reizigers zelf dragen 40 miljoen euro bij in de vorm van duurdere treinkaartjes.

Al maanden is bekend dat de tarieven in de trein vanaf 1 januari 2025 meer zullen stijgen dan de verwachte inflatie die NS jaarlijks mag doorberekenen aan treinreizigers. In totaal zou het gaan om een verhoging van circa 12 procent. De duurdere kaartjes zijn onder meer het gevolg van een afspraak die NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vorig jaar maakten. Tijdens en na de pandemie is het aantal treinreizigers sterk gedaald en minder reizigers betekent simpelweg minder inkomsten.

Een aangenomen motie van Kamerlid Mirjam Bikker (CU) regelde dat NS eenmalig 120 miljoen euro zou krijgen om de tariefsverhoging te schrappen. Eenmalig, want de Kamer vond geen structurele dekking voor de extra subsidie. Voor het regionale Openbaar Vervoer werd er wel een structurele oplossing gevonden.

Een prijsverhoging kan voor de NS nog voor extra problemen zorgen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) stelt dat elke prijsverhoging van één procent zorgt voor een afname van 0,45 procent in het aantal reizigers. Met de halvering zal het aantal weglopende reizigers minder zijn.

Regelmatig komt het “gedifferentieerd tariefstelsel” weer aan de orde. Dit houdt in dat de treintickets op drukke momenten duurder worden en buiten de spits mogelijk goedkoper. Maar hier zijn de Tweede Kamer en de reizigersorganisaties niet enthousiast over.

9 - Reizen met leeftijdskorting op de betaalpas

Reizigers in het OV kunnen voortaan 34% leeftijdskorting krijgen bij reizen met een betaalpas of creditkaart in bus, tram en metro. Tot voor kort kon je nog niet van de 34% korting op de betaalpas gebruik maken, maar sinds kort is dit mogelijk en dit geldt voor voor ouderen vanaf 65 jaar en ook voor kinderen van 4 tot en met 11 jaar.

Het koppelen van je bankpas kan op twee manieren. De eerste manier: In je betaaloverzicht van je online bank vind je een betalingskenmerk en het afgeschreven bedrag van een van je eerdere reizen met OVpay. Het betalingskenmerk bestaat uit 18 cijfers en letters en begint met NLOV. Vul deze gegevens in, in de app en je bankpas is gekoppeld. De andere manier is door het invullen je IBAN nummer en het nummer van je bankpas en dan is je bankpas ook gekoppeld. Vervolgens kan de reiziger zijn leeftijdskorting aan de betaalkaart koppelen. Met deze nieuwe mogelijkheid wordt een betaalpas of creditkaart steeds meer een volwaardig alternatief voor de OV-chipkaart.

Zo werkt het:

- Download de OVpay app in de App store of Google Play store.

- Log in op de app, dat doe je door je e-mailadres en een wachtwoord in te vullen.

- Voeg je betaalpas toe

- Druk op ‘leeftijdskorting toevoegen’ en volg de stappen: voer je naam en

geboortedatum in en maak in de app een pasfoto.

- Leeftijdskorting is nu geactiveerd op je gekoppelde betaalpas.

De opgegeven leeftijd wordt niet de door banken gecontroleerd. Bij controles tijdens het reizen krijgt de controleur de foto wel te zien. Als de controleur vermoedt dat je niet in aanmerking komt voor de leeftijdskorting dan kan hij naar je ID-bewijs vragen en dit kan mogelijk resulteren in een boete als je niet aan de voorwaarden voldoet.

Voordelen van in- en uitchecken met je betaalpas zijn dat je geen saldo hoeft op te laden, geen extra pasje in je portemonnee hebt én je geen nieuwe OV-chipkaart hoeft te kopen (tenzij je een reisproduct gebruikt dat niet aan de betaalpas gekoppeld is zoals bijvoorbeeld een abonnement of een OV-fiets).

Bij de NS kun je niet op deze manier met leeftijdskorting reizen, de NS heeft wel leeftijdsgelinkte kortingsproducten. Die biedt de NS alleen aan voor persoonsgebonden OV-chipkaarten en niet voor betaalpassen en creditkaarten.

Meer informatie is hier te vinden

In de video wordt uitgelegd hoe je de leeftijdskorting instelt in de OVpay app.

10 - Wanneer met de trein van Maastricht naar Hasselt?

In 2004 werd een ambitieus plan voor een tramverbinding tussen Maastricht en Hasselt gelanceerd, maar dit plan groeide echter uit

tot een hoofdpijndossier. In mei 2022 werd door de Vlaamse regering uiteindelijk bekendgemaakt dat het plan voor een sneltram definitief niet doorging.

De sneltram Hasselt – Maastricht was een door De Lijn voorgestelde sneltramverbinding. Het project was een onderdeel van het zogenaamde Spartacusplan met als doelstelling de OV-verbindingen in Belgisch-Limburg te verbeteren. Een belangrijk voordeel van het Spartacusplan waren de overstapmogelijkheden op de diverse knooppunten; echter dit kan niet gerealiseerd worden met de voorgestelde trambussen. Een jaar of 15 geleden diende een keuze te worden gemaakt uit ofwel de tramverbinding tussen Maastricht en Hasselt ofwel reactivering van spoorlijn 20; een treinverbinding uit lang vervlogen tijd tussen Hasselt en Maastricht. Maar omdat de Belgische nationale spoorwegmaatschappij (NMBS) hier geen oren naar had, is men omwille van een betere bereikbaarheid verder gegaan met het uitwerken van het op de plank liggende tramplan.

Nu de tram Maastricht-Hasselt er definitief niet komt is er wel een alternatief om de spoorlijn 20 Maastricht-Hasselt die al jaren niet meer in gebruik is, alsnog voor personenvervoer te reactiveren. De spoorbrug bij Sappi in Maastricht mag dan natuurlijk niet gesloopt worden. Een bijkomend probleem is dat de brug verhoogd moet worden vanwege de scheepvaart maar dat geldt overigens ook wel voor meer bruggen in Nederland.

Rover afdeling Limburg is er een voorstander van om de trein vanaf een kopspoor op het station van Maastricht via de spoorbrug naar station Hasselt te laten rijden. Dan wordt Hasselt in hoogstens circa een half uur bereikbaar, terwijl het met de bus maar liefst een uur reistijd betreft. En als de verbinding tevens wordt doorgetrokken naar Antwerpen ontstaat er dan ook een rechtstreekse treinverbinding Maastricht-Antwerpen in slechts ca. 1,5 uur. En bovendien kan er tussen Diepenbeek en Hasselt ook een nieuw station worden gebouwd op maar circa 600 meter afstand van de universiteit Hasselt. Rover Limburg vindt dat Nederland op korte termijn meer treinverbindingen naar België moet

krijgen, zoals ook Weert-Hamont-Antwerpen. De eerste plannen voor een spoorwegverbinding Hasselt - Maastricht - Aken dateerden al van 1849. De lijn Hasselt -Maastricht over Beverst en Lanaken werd daarna aangelegd. Het deel tussen Beverst en Maastricht werd in 1954 voor het personenvervoer en ten slotte in 1992 voor het goederenvervoer gesloten.

Tussen Beverst en Munsterbilzen zijn de sporen op een paar restanten na opgebroken. Tussen Munsterbilzen en de brug over het Albertkanaal nabij Gellik zijn de sporen nog aanwezig. Vanaf 1 augustus 2015 startte men op het traject Munsterbilzen en Gellik met een railbike. Tussen de brug over het Albertkanaal bij Gellik en Lanaken zijn de sporen weer opgebroken. Vanaf 2007 werd de spoorlijn Maastricht naar Lanaken opgeknapt en weer in gebruik genomen voor goederenvervoer. Op 8 juni 2011 reed er voor het eerst in jaren weer een trein over de spoorlijn tussen Maastricht en Lanaken. De trein was afkomstig uit Aken en reed via Maastricht naar Lanaken. In 2019 besliste Infrabel het doek definitief over de spoorlijn te laten vallen. In totaal was er 32 miljoen euro geïnvesteerd op een lijn waar slechts drie treinen over reden. Het geld werd bijeengebracht door Europa, de Vlaamse regering, de Nederlandse Spoorwegen, de provincies Limburg en de gemeenten Maastricht en Lanaken. Maar zoals bovenstaand beschreven is Rover er voorstander van om de spoorlijn weer te reactiveren, voor een snelle verbinding tussen Maastricht, Hasselt en Antwerpen.

11- Vervoersarmoede en 10% van de mensen kan het niet betalen

Zo'n 10 procent van de reizigers ervaart problemen bij het betalen van het OV. Dit blijkt uit onderzoek van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Veel gemeenten ondersteunen deze groepen met speciale regelingen om zo verkeersarmoede tegen te gaan.

Het gaat hierbij vaak om mensen met een laag inkomen, alleenstaanden met kinderen en werklozen. Ook geven deze groepen aan

dat ze niet alleen problemen hebben met het betalen van vervoer, maar met rondkomen in het algemeen. Gemiddeld geven huishoudens 14 procent van hun budget uit aan mobiliteit. De gemiddelde prijzen van vervoer zijn in de afgelopen 8 jaar met 30 procent gestegen. Veel gemeenten ondernemen al initiatieven om deze groepen te ondersteunen en zo verkeersarmoede tegen te gaan. Zoals in de gemeente Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Ook andere doelgroepen zoals ouderen hebben de aandacht als het gaat om vervoersarmoede. Uiteraard mogen we de plannen in de Provincie Limburg niet vergeten waar mensen met een laag inkomen in de toekomst gratis in de daluren in Limburg met Arriva kunnen reizen

Toegang tot mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor deelname aan de maatschappij. Met name mobiliteit voor het bereiken van banen, voorzieningen en sociale contacten. Gemeenten en overheden hebben vaak niet duidelijk in beeld in welke gebieden of wijken mobiliteitsarmoede speelt. Manieren om vervoersarmoede te verminderen zijn onder meer het verbeteren van de fietsbereikbaarheid, verbeteren en goedkoper maken van het openbaar vervoer.

Vervoersarmoede kunnen we op de volgende manieren tegengaan.

- Ruimtelijk beleid;
- Prijsbeleid;
- Duurzaamheidsbeleid;
- Investeringsbeleid;
- Regelingen op maat.

Een belangrijk punt is er om te zorgen is dat de mobiliteit op het platteland niet achterop raakt. Er is een kloof ontstaan tussen platteland en stad, als het gaat over de bereikbaarheid van voorzieningen. Je hebt op het platteland minder dan in de stad. Op het platteland heerst een sterke auto-afhankelijkheid, mensen gaan daar wonen en pakken toch de auto om naar de stad en voorzieningen te gaan. Diezelfde auto heeft ook nadelen, het veroorzaakt diezelfde auto ook een verschraving van het aanbod in de dorpjes.

12- Korte berichten

Brunssum krijgt een centraal busstation

Brunssum is een belangrijke OV-schakel in Parkstad en krijgt een nieuw regionaal knooppunt voor het OV. De OV-reizigers in Brunssum zijn georiënteerd op twee belangrijke hoofdrichtingen: Heerlen en Sittard. Daarnaast is een gedeelte van de reizigers georiënteerd op de richting Hoensbroek.

Op dit moment heeft Brunssum nog geen centraal busstation. Vergelijkbare succesvolle regionale knooppunten zijn al aanwezig in Parkstad, zoals het busstation Hoensbroek en het busstation Parkstad Stadion.

De huidige centrale bushalte ligt aan beide zijden van de Wilhelminastraat, waarbij het voor de reiziger lastig te bepalen is aan welke zijde van de straat men moet instappen voor de bus naar Heerlen.

Nieuwe grensoverschrijdende buslijn SB42 verbindt Venlo met Aldekerk

Er komt een nieuwe grensoverschrijdende snelbusroute tussen Nederland en Duitsland. De bestaande buslijn SB42 van station Kerken-Aldekerk via Wachtendonk naar Straelen-Herongen wordt vanaf 21 augustus 2024 doorgetrokken tot Venlo Station. Dit verbindt de stations Kerken-Aldekerk en Venlo, waar de bus aansluit op de trein RE10 (Kleve - Geldern - Krefeld Hbf - Düsseldorf Hbf), De drie extra haltes "Landgard Nord", "Landesgrenze" en "Venlo Station" worden toegevoegd aan het bestaande eindpunt "Straelen - Niederdorf" van de buslijn SB42.

Arriva-infozuil in Roermond

De Arriva-infozuil is een goede aanvulling op een serviceloket maar geen vervanging, voor Arriva. Een videohulp kan een goed alternatief zijn wanneer er geen loket voorhanden is.

Het Deutschlandticket

Voor reizigers in Duitsland kan het interessant zijn het zogenoemde Deutschlandticket aan te schaffen. Dit ticket wordt in Duitsland beschouwd als een promotie voor het openbaar vervoer. Nu kunnen reizigers een kalendermaand lang voor € 49 gebruikmaken van het openbaar vervoer in heel Duitsland. Ondanks de drastische prijsstijging sinds de lancering in 2022, kost dit ticket nog steeds een fractie van wat reizigers gewoonlijk betalen voor het reizen in Duitsland.

Het 49-euro-ticket is in het hele Duitse openbaar vervoer geldig zijn, behalve in de IC, ICE en EC-treinen voor langeafstandsverbindingen. Het ticket is ook niet geldig in bussen en treinen van particuliere bedrijven zoals Flixbus en Flixtrain.

Je ontvang je ticket digitaal via de app waarmee je je hebt aangemeld. Het is een maandabonnement is dat je kunt opzeggen voor de 20e van elke maand. Voor degenen die het Deutschlandticket slechts één maand willen gebruiken kunnen het beste het abonnement één dag na aanmelding opzeggen.

Schöner Tag Ticket NRW

In Nordrhein-Westfalen is het "Schöner Tag Ticket NRW" te koop dat geldig is van maandag t/m vrijdag vanaf 9.00u. en op zaterdag en zonen feestdagen de hele dag en te gebruiken is tot 3.00u.(de volgende ochtend). Deze kaart is geldig in alle RE- en RB-treinen in Nordrhein-Westfalen, echter niet in de IC- en ICE-treinen. Daarnaast kan met deze kaart gereisd worden in bijna alle bussen, trams, metro's (U-bahnen) en S-bahnen. Het "Schöner Tag Ticket NRW" kost voor 1 persoon € 34,80 en een groep van maximaal 5 reizigers betaalt € 52,20.

Euregioticket

Het Euregioticket kost € 21,70 en men kan de dag reizen door het Maas-Rijn-gebied. Het Euregioticket is geldig in Duitsland, België en Nederland. In het weekend en op alle feestdagen in de drie landen kan je met 2 volwassenen en 3 kinderen jonger dan 12 jaar reizen.

De verwachting is dat de minima binnenkort

gratis kunnen reizen met Arriva

Arriva en de provincie en de gemeenten overleggen welke inwoners met een minimuminkomen hiervoor in aanmerking komen. Het Dalvrij Limburg-abonnement zal in alle bussen en treinen van Arriva in Limburg geldig zijn, uitgezonderd de spits van 6:30-9:00.

De totale groep die er voor in aanmerking komt bestaat uit 60.000 mensen, de provincie hoopt dat de helft van hen zo'n abonnement aanvraagt. Dat wordt dan op een ov-chipkaart gezet. Gemeenten kunnen de regeling verruimen, als ze daar extra voor betalen.

13 – Colofon

Overzicht van de bestuursleden van Rover Limburg

Kees Braam, (Voorzitter)
Landgraaf
Tel: 045 5326053, kees.braam@home.nl

Mark Rijken (Bestuurslid)
Maastricht
Tel: 06 29204402, markvoe70@gmail.com

Edward Szeinfeld, (Bestuurslid)
Eindhoven
Tel. 06 26244921, e.szeinfeld@gmail.com

Gerard Lucas (Bestuurslid) BK
Maastricht
Tel: 06-19099406, gij.lucas@kpnmail.nl

Jan Lemmens(bestuurslid)
Maastricht
Tel: 06-20427302, jan.lemmens@planet.nl