

Rover Afdeling Limburg



1. ALV Rover Limburg
 2. Inleiding
 3. Jaarverslag Rover
 4. Verslag van de ALV van 29 juni 2019
 5. Tarieven van het openbaar vervoer in Limburg
 6. Comeback voor de internationale nachttrein?
 7. Buurtbus
 8. Railcatering in de trein
 - 9 - Rijdt de intercity Den Haag-Heerlen-Aken in 2025?
 10. Korte berichten
11. Colofon

1 – Algemene Ledenvergadering Rover -Afdeling Limburg

Ieder jaar houdt Rover-Limburg een Algemene Ledenvergadering (ALV). Deze stond voor dit jaar gepland op 25 april. Door de uitbraak van het covid-19 virus werden alle bijeenkomsten verboden; zo ook de ALV. In de hoop dat in het najaar het “normale leven” zou zijn teruggekeerd en er weer vergaderingen mochten worden gehouden, hadden wij een nieuwe datum voor onze ALV gepland in de Spuiklep en wel op 12 september 2020.

Gelet op de onbekendheid met de situatie rond het coronavirus op zojuist vermelde datum is omwille van de gezondheid van de bestuursleden en bezoekende leden besloten de ALV dit jaar in de Spuiklep in Heerlen geen doorgang te laten vinden.

In plaats hiervan zal de ALV met behulp van Microsoft Teams Videoconferencing plaatsvinden en wel op zaterdag 12 september 2020 van 16:00-18:00.

Wilt u de online vergadering bijwonen dan verzoeken wij u zich **vóór** 10 september 2020 24:00 aan te melden via [limburg@rover.nl](mailto: limburg@rover.nl)

De link naar Microsoft Teams Videoconferencing ontvangt u op 11 september 2020.

Bestuursleden ontvangen automatisch een uitnodiging.

1. Opening en mededelingen.
2. Verslag van de penningmeester.
3. Verslag van de kascommissie.

4. Voorstel voor décharge van het bestuur voor het financiële beleid in 2019.
5. (Her)verkiezing van de kascommissie.
6. (Her)verkiezing afdelingsbestuur.
7. Actuele stand van zaken van het OV in Limburg
8. Rondvraag.
9. Sluiting uiterlijk 18.00u.

Rooster aftredende bestuursleden

2020 – Edward Szeinfeld
2021 – Kees Braam
2022 – Rhêné Klooster
2023 – Mark Rijken
2024 – Willy Seetz

Agendaleden:
Harry Notermans
Harry Schouten

2 – Inleiding

Rover-Limburg zoekt nieuwe bestuursleden; specifiek naar mensen die geïnteresseerd zijn in het schrijven van artikelen voor onze website. Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden bij de voorzitter van Rover-Limburg.

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)

Het coronavirus heeft nogal wat gevolgen voor de OV-reiziger. In het begin werd geadviseerd alleen te reizen als het nodig is. Inmiddels zijn de richtlijnen rond het reizen met het OV versoepeld maar dienen alle reizigers een niet medisch mondkapje te dragen. Inmiddels rijden vrijwel alle bussen en treinen weer. Reizigers kunnen problemen hebben met het dragen van mondkapjes vooral bij lange reizen en bij tropische temperaturen.

Arriva heeft het lijnennet gevalueerd en is tot de conclusie gekomen om minder kleine kernen rechtstreeks te bedienen en in plaats daarvan te stoppen op de provinciale weg en dat betekent over het algemeen een langere loopafstand voor

de reiziger. Naast het verstrakken van lijnen wil men in de spits op drukke lijnen meer bussen gaan inzetten. Deze maatregelen worden mogelijk in december 2021 ingevoerd.

Hierover zal nog het nodige overlegd moeten worden want er moet worden voorkomen dat er vervoersarmoede ontstaat.

Hiernaast overweegt Arriva voor de kleinere kernen de OV-shuttle op te heffen. Hoe de OV-reizigers in deze kleinere kernen in de toekomst kunnen reizen is nog onduidelijk.

De wijzigingen in de busdienstregeling per 13 december 2020 zullen beperkt zijn. Uitzondering hierop vormt Parkstad waar wel de modige veranderingen plaatsvinden. Positief is dat het centrum van Kerkrade een rechtsteekse verbinding krijgt met het Zuyderland MC en dat de huidige lijnen 21 en 24 via Hoensbroek Busstation gaan rijden. Ook wordt Molenberg Zuid beter bediend met een bus via de Mijnspoorweg. Helaas zit de busbediening van de Woonboulevard in Heerlen niet in de plannen.

3 – Jaarverslag Rover

Verslag van de afdeling Rover afdeling Limburg over het jaar 2019.

Het bestuur bestaat uit de volgende leden: Kees Braam (voorzitter), Rhêné Klooster (Lid), Mark Rijken (lid), Willy Seetz (penningmeester) en Edward Szeinfeld (lid).

In het afgelopen jaar 2019 heeft de afdeling Limburg regelmatig overlegd met o.a. Arriva, ROL, NS, gemeenten en andere reizigersorganisaties. De afdeling bericht op haar website over diverse openbaar vervoer aangelegenheden. In 2019 zijn er 43 artikelen op haar website geplaatst.

In Limburg begon in de maand januari 2019 de start van de tweelandentrein tussen Maastricht en Aachen Hbf. Helaas zijn de problemen op de Maaslijn niet opgelost. Daarnaast kunnen de reizigers uit Kerkrade in Heerlen niet meer overstappen op de IC naar Eindhoven en dienen zij nu door te reizen naar Sittard en daar over te stappen op de IC richting de Randstad.

Gelet op de krappe overstaptijd van de regiosprinter van Arriva op de IC in Sittard heeft Rover in het overleg gevraagd de overstap wat robuuster te maken. Met ingang van 15 december 2019 bedraagt de overstaptijd van de regiosprinter op de IC 5

minuten.

Een ander probleem in Limburg waren de Arriva kaartautomaten. Reizigers konden bij deze automaten geen NS-producten opladen zoals klassewissel en samenreiskorting en geen kaartjes meer kopen om naar Duitsland en België te reizen. Door inzet van Rover Limburg is dit probleem opgelost maar de reizigers hebben maanden op een oplossing moeten wachten. Ter voorbereiding op de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering (ALV) werd aan alle Limburgse leden een nieuwsbrief gestuurd. In 2019 is de afdeling ook gestart om wekelijks aan geïnteresseerden OV-artikelen te sturen. Tijdens de ALV kwamen de herbenoeming van bestuursleden, de financiële verantwoording over 2018 en de controle daarop aan de orde. In de middag tijdens het openbare gedeelte heeft Michel Huisman, bedenker van de nieuwe stationsomgeving, een uitgebreide presentatie gegeven over het Maankwartier en het nieuwe station Heerlen. Daarna volgde er een rondleiding door het nieuwe station Heerlen en het Maankwartier.

Met betrekking tot de tram Maastricht-Hasselt blijft Rover Limburg van mening dat de tram via de Spoorbrug naar het Station Maastricht moet gaan rijden; dit ten behoeve van het bieden van goede internationale verbindingen. Ook in 2020 zal Rover-Limburg de uitvoering van de dienstregelingen scherp in de gaten houden. De in de loop der jaren goed opgebouwde contacten en overleggen met vervoerders, opdrachtgevers en de gemeenten zullen in zojuist vermeld jaar gecontinueerd worden met als doel het optimaliseren van het openbaar vervoer in de provincie Limburg.

Middels 43 artikelen op onze website informeerden wij de lezer over allerlei wetenswaardigheden zoals over dienstregelingwijzigingen, werkzaamheden aan het spoor, interessante en goedkope reismogelijkheden en keken wij met een aantal artikelen naar de toekomst. Overigens blijkt dat de website van Rover-Limburg van alle regionale sites van Rover een van de meest bezochte is. En daar zijn wij trots op.

4 – Verslag van de ALV van 29 juni 2019

AANWEZIG:

bestuursleden: Kees Braam, Willy Seetz, Mark Rijken, Edward Szeinfeld, Rhêné Klooster
reguliere leden: circa 5 leden

VERSLAG - vergadervoorzitter: Kees Braam

1. Opening en mededelingen

- De bestuursleden hebben zich voorgesteld aan de aanwezige leden.
- Opgemerkt wordt de veel lagere opkomst in vergelijking met de ALV van Rover Limburg in 2018. Dit kwam wellicht vooral vanwege de grote hitte.
- Uitgebreid verslag over de activiteiten van Rover Limburg in 2018 werd opgenomen in de Nieuwsbrief 2019.
- Verder geen bijzonderheden

2. Verslag van de penningmeester

- Gegevens zijn in maart 2019 gecontroleerd door Herman Wetzels en Freddie de Jong van de kascontrolecommissie en zijn akkoord verklaard.
- De penningmeester (Willy Seetz) heeft een verslag opgesteld met daarin de uitgaven in 2018 en de begroting van 2019.

3. Verslag van de kascommissie

- is goedgekeurd door de kascontrolecommissie.
- Alles is in overeenstemming en er zijn geen onregelmatigheden/bijzonderheden geconstateerd
- 2018 werd succesvol afgesloten. Eventuele vragen kunnen worden gesteld aan Willy Seetz.

4. Voorstel voor décharge van het bestuur voor het financiële beleid in 2018

- Het bestuur wordt gedechargeerd voor het financiële beleid van 2018.
- Hiermee wordt akkoord gegaan. Verder geen problemen/opmerkingen.

5. Herverkiezing van de kascommissie

- Herman Wetzels en Freddie de Jong blijven vooralsnog in de kascommissie

6. Herverkiezing afdelingsbestuur Rover Limburg:

- De aanwezige zittende bestuursleden werden in de ALV 2019 herbenoemd.

7. Een aantal besproken punten/toelichtingen en Rondvraag

- dienstregelingwijziging bussen per 30 juni 2019, betrof vooral optimalisaties, geen grote wijzigingen in lijnennet; in zomer 2019 adviesaanvraag van Arriva voor dienstregeling 2020.
- Daarnaast ook adviesaanvraag voor tarieven binnengekomen.
- oplaadpunten voor elektrische bussen niet alleen bij eindhaltes van betreffende lijnen, maar nu ook bij een aantal OV-knooppunten zoals bij de busstations in Sittard en Valkenburg.

-lijnen 4 en 56 met elektrisch materieel zijn doorgekoppeld in Valkenburg (waar dus ook opgeladen kan worden), het is echter niet wenselijk dat een Maastrichtse stadslijn gekoppeld is aan een streeklijn helemaal van/naar Brunssum, dit levert ook de nodige vertragingen op.

-wens om de Woonboulevard in Heerlen per bus te bedienen (t.b.v. kortere loopafstanden) bijvoorbeeld middels lijn 24, maar helaas is dit nog niet aan de orde.

-binnen een aantal jaren elektrificering en op sommige kleine stukken verdubbeling van de Maaslijn, gefinancierd door de Provincie, echter zal dit op dit traject toch niet zo'n grote reistijdwinst opleveren, aangezien problematiek met vertragingen op dit enkelsporige traject zal aanhouden. Tenzij het hele traject wordt verdubbeld maar dit is voorlopig niet aan de orde.

Intercity van/naar Nijmegen lijkt sowieso niet haalbaar als het traject niet geheel is verdubbeld. -spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf naar verwachting gereed eind 2022. Er zijn plannen dat op dit traject ook een intercity zou gaan rijden tussen de Randstad, Eindhoven en Aken via Heerlen. Maar dit zou pas vanaf 2025 mogelijk kunnen zijn en bovendien is dit nog niet zeker. Na de spoorverdubbeling ontstaat in ieder geval wel ruimte voor een frequentie van 2x/uur van de RE18 (Drielandentrein van Arriva).

-De Drielandentrein kan nu nog niet doorrijden tot Luik omdat in de treinen van Arriva geen ETCS is ingebouwd, het plan is om dat alsnog in de treinen in te bouwen. Over een aantal jaren kan Arriva dan wel tot Luik doorrijden, en wellicht 2x/uur.

-IC Antwerpen-Hamont geeft binnen het kader van de huidige dienstregeling mogelijkheden voor doortrekking naar IC-station Weert, deze trein staat immers 40 minuten stil in eindpunt Hamont. Nog afwachten wat de politici gaan besluiten m.b.t. het traject Weert-Hamont.

-slechte zaak dat steeds meer loketten gaan sluiten, zeker bij stations nabij de grens

-grensoverschrijdend busvervoer tussen Midden- en Noord-Limburg en Duitsland is wel zeer schaars. Met name van belang om lijn SB83 (Mönchengladbach-Elmpt Grenze) maar een klein stukje door te trekken naar Roermond, zeker ook gezien het aantal Duitsers dat naar het Outlet-center gaat en deze busverbinding dan kan bijdragen aan een beperking van de verkeershinder in Roermond.

Openbaar themagedeelte presentatie Maankwartier Heerlen

Een heel uitgebreide en zeer interessante presentatie door kunstenaar Michel Huisman over de cultuur- en architectuurgeschiedenis van Heerlen, en de transformatie van de stationsomgeving met daarbij dus ook een toelichting m.b.t. het plan en de ontwikkeling van het door hem bedachte Maankwartier. Bij dit mooie stedelijke herontwikkelingsproject behoort ook het nieuwe station van Heerlen. Na de presentatie gaf hij ons een rondleiding door het Maankwartier en was er ook een ruime gelegenheid voor het stellen van vragen.

5 – Tarieven van het openbaar vervoer in Limburg

Een belangrijk punt bij de keuze voor het reizen is de hoogte van de tarieven van het openbaar vervoer. Als we naar het kilometertarief van de bus in Limburg kijken dan is dit tarief op Twente na het hoogste van Nederland. Het kilometertarief voor de bus in Nederland varieert tussen € 0,14 en € 0,20. Wat wellicht meespeelt bij de bepaling van het kilometertarief voor de bus is het feit dat, indien men met eigen vervoer naar het werk reist, de werkgever maximaal € 0,19 per kilometer aan reiskosten mag vergoeden zonder dat hierover belasting hoeft te worden betaald. Het kilometertarief bij de bus in Limburg is €0,185 terwijl men ook nog het opstaptarief van € 0,98 moet betalen. Als men alleen reist dan is de keuze voor de auto financieel gezien interessanter. De (abonnements) tarieven bij bus en trein in Limburg moeten beter op elkaar worden afgestemd. Nu betalen reizigers die onderweg moeten overstappen van de trein op de bus of omgekeerd veel meer dan reizigers die alleen gebruik maken van bus of trein. Dit verschil kan oplopen tot tientallen euro's per maand. Naast het hierboven vermelde hoge kilometertarief hebben treinreizigers in de provincie Limburg ten opzichte van andere concessiegebieden met nog een verschil te maken en dat is wijze waarop het treintarief bij NS en Arriva wordt vastgesteld. In verband met de afwijkende tariefbepalingen moeten forensen dus kiezen voor treinabonnement bij NS of Arriva. Daarnaast bestaat er ook een Arriva/NS-abonnement. In het kader van de klantgerichtheid is Rover-Limburg er voorstander van dat op alle trajecten waar zowel NS als Arriva treinen rijdt er één tariefsysteem wordt gehanteerd.

Verder moeten reizigers bij het omreizen, als gevolg van een verstoring van de treindienst, niet

wordt opgezadeld met extra reiskosten. Een reiziger op weg van Maastricht naar Den Bosch of van Heerlen naar Blerick moet bij een calamiteit tussen Roermond en Weert of tussen Reuver en Tegelen respectievelijk kunnen omreizen via Venlo of Eindhoven zonder daarvoor extra te moeten betalen. De meerkosten voor het omreizen zijn voor rekening van de vervoerders.

Ook pleiten we voor een regionaal abonnement dat geldig is in het hele openbaar vervoer. Tenslotte moet het minimumtarief van NS verlaagd worden. Op dit moment is een treinreis van 2 kilometer bij NS even duur als een treinreis van 10 kilometer. Hierdoor is de trein voor korte ritten niet aantrekkelijk. Bij Arriva is de situatie in de trein omgekeerd. Voor korte ritten betaalt men bij Arriva minder maar bij ritten langer dan 9 km betaalt men bij Arriva meer.

Rover-Limburg vindt dat reizigers die vóór de spits op het station met korting inchecken, deze korting ook na een overstap op een andere vervoerder moeten behouden. Ook het tweemaal berekenen van het basistarief bij een overstap van bus op trein of omgekeerd is Rover een doorn in het oog. Als voorbeeld halen wij een reis van Hoensbroek naar Eindhoven aan waarbij om 6.20 in Hoensbroek wordt ingecheckt en met de regio-sprinter van 6.26 naar Sittard wordt gereisd. Na aankomst in Sittard moet de reiziger eerst uitschikken bij Arriva en vervolgens inchecken bij NS en reist ten gevolge daarvan tegen het hogere spitstarief verder naar Eindhoven. Aan de lijst met wensen rond het tariefsysteem en het geriefelijker maken van een treinreis in de breedste zin van het woord voegen wij tot slot nog toe dat Rover pleit voor:

1. Single check- in en een single check-uit;
2. Een regionaal abonnement dat geldig is in het gehele openbaar vervoer;
3. Verlaging van het tarief voor een reis tot 9 kilometer met de trein van NS;
4. Verlaging van het tarief bij Arriva voor het treinreizen van 9 kilometer of meer.

6 – Comeback voor de internationale nachttrein?

Op 9 december 2016 vertrok de voorlopig laatste internationale nachttrein vanuit Amsterdam naar München en Zürich. Ik schrijf "voorlopig de laatste" want het ziet er naar uit dat, op zijn vroegst vanaf december 2020, er vanuit Amsterdam, Utrecht en Arnhem in de vroege avond weer een nachttrein vertrekt naar Wenen

en Innsbruck.

In feite is dit de verlenging van de reeds rijdende Nightjet-trein van de Oostenrijkse Spoorwegen (ÖBB) vanuit eerdergenoemde steden naar Düsseldorf. Op basis van de huidige dienstregeling komt deze trein dan op het eind van de ochtend op het station Amsterdam Centraal aan. De aankondiging van de nieuwe nachttreinverbinding met Oostenrijk werd medio juni 2018 wereldkundig gemaakt, alhoewel in een eerder stadium er al oriënterende gesprekken tussen ÖBB en NS plaatsvonden en hierover werd bericht.

Het exploiteren van nachttreinen is relatief gezien duur; slaap- en ligrijtuigen zijn slechts gedurende een gedeelte van de dag inzetbaar. Dat ligt anders bij de rijtuigen voor de IC-treinen en voor de ICE-treinen die in principe 24 uur per dag ingezet kunnen worden. Zo zet DB in de nachtelijke uren vanuit Hamburg IC-treinen in en vertrekken er ICE-treinen vanuit Berlijn. Naast de beperkingen in de inzet van een groot aantal rijtuigen zal de exploitant aan de railinfrabeheerder voor het gebruik van het spoor ook een vergoeding moeten betalen.

Maar er gloort hoop aan de horizon inzake een mogelijke revival van de internationale nachttrein. Met betrekking tot afstanden tot ongeveer 500 kilometer kiezen gelukkig meer en meer reizigers voor de trein; immers met de ICE of Thalys ben je naar Frankfurt c.q. Parijs bijna even lang onderweg als met het vliegtuig. Met de trein reis je van stadshart naar stadshart. Als je met het vliegtuig reist dan heb je te maken met een transfer naar en vanaf de luchthaven, het inchecken, de security control en de wachttijd bij de gate. Al met al kost deze procedure veel tijd.

Alleen het vliegtuig heeft heden ten dage nog een voordeel ten opzichte van de trein en dat is de prijs van het ticket; een vliegticket is veelal goedkoper. Dit komt omdat een vliegtuigmaatschappij over de kerosine geen accijns hoeft te betalen en ook wordt er geen BTW berekend over het vliegticket.

Momenteel is ÖBB de enige spoorwegmaatschappij in West- en Midden Europa die in eigen land en in grote delen van het continent nachttreinen laat rijden. Door een gemeenschappelijke exploitatie van de nachttreinen kan er qua prijs een concurrerend vervoerbewijs worden aangeboden.

Nachttreinen moeten twee of drie bestemmingen krijgen; rijtuigen worden dan in de nacht

uitgewisseld. Bijvoorbeeld rijtuigen van de nachttrein Amsterdam-Düsseldorf-Wenen/Innsbruck en Hamburg-Wenen/Innsbruck kunnen dan in Nürnberg overgaan op de trein naar Wenen of Innsbruck.

Als de nachttrein naar Oostenrijk een succes wordt, dan zou je kunnen denken aan de verbinding Amsterdam-Milaan via Köln en Basel; met een vertrektijd uit Amsterdam rond de klok van 18.00u. en een aankomsttijd in Milaan rond 7.50u. Gedurende de zomerdienstregeling kan deze trein doorrijden naar Rimini of Ancona. Een verbinding die ook interessant kan zijn is Amsterdam-Maastricht-Luxemburg-Metz-Avignon-Nice/Port-Bou.

Gelukkig ontdekken steeds meer mensen, al dan niet omwille van het milieu, de voordelen van de trein. In ieder geval zal de nachttrein na zijn terugkeer een substantiële bijdrage leveren aan de vermindering van de CO₂-uitstoot. Deze zomer wordt door het Tsjechische spoorwegbedrijf Regiojet hier al uitvoering aan gegeven en wel middels een nachttrein tussen Praag en Rijeka. De Duitse particuliere vervoerder RDC rijdt sinds 4 juli een nachttrein tussen Sylt en Salzburg. Maar ook in Zweden is men druk bezig met de introductie van een nachttreinverbinding met Brussel en de Zwitsers spoorwegen SBB denken hardop na over het meevoeren van rijtuigen naar Amsterdam en een verlenging van de route naar Kopenhagen van de reeds bestaande verbinding met Hamburg. Als het aan de Zwitsers ligt komt er ook een revival van de nachttrein naar o.a. Barcelona en Rome. Wij zullen u via onze website informeren over de ontwikkelingen bij de internationale treinen en over de grensoverschrijdende nachttreinen.

7—Waarom rijdt de buurtbus nog steeds niet?

Lijnbussen en treinen rijden vanaf 1 juni weer volgens de normale dienstregeling. Maar dit geldt niet voor de buurtbussen. Vanaf donderdag 19 maart staan de buurtbussen stil. De buurtbus is sinds 1977 een kleinschalige vorm van openbaar vervoer en er zijn inmiddels meer dan 200 buurtbuslijnen in Nederland. Rover-Limburg vindt dat er alternatief vervoer moet komen voor zolang het rijden met een buurtbus niet mogelijk is. Rover heeft vervoersbedrijven en overheden gevraagd om

snel met een oplossing te komen voor de plekken die nu al maanden zonder bus zitten.

In Limburg rijden de volgende buurtbussen:

- Lijn 723 Übach Palenberg (D) – Rimburg – Waubach – Eygelshoven – Mondo Verde
- Lijn 790 Weert – Stramproy – Haler – Ittervoort – Grathem – Baexem – Heythuysen
- Lijn 791 Meerssen – Houthem – Valkenburg – Sibbe – IJzeren – Scheulder – Margraten
- Lijn 792 Echt Centrum – Echt Station – Sleik – Koningsbosch
- Lijn 793 Margraten – Banholt – Mheer – St. Geertruid – Eijsden
- Lijn 794 Roermond Leeuwen – Station – Asenray – Maalbroek – Boukoul
- Lijn 795 Beek – Geverik – Klein Genhout – Groot Genhout – Spaubeek
- Lijn 796 Nederweert – Leveroy – Heythuysen
- Lijn 797 Meerssen – Bunde – Geulle – Beek

De kleine 8-persoonsbusjes worden gereden door vrijwilligers. Omdat bij het instappen veelal onvoldoende afstand tot de chauffeur kan worden gehouden, zijn bij het begin van de coronacrisis alle buurtbuslijnen gestopt met rijden. Er wordt nu gekeken door TNO naar oplossingen. Het rapport is inmiddels verschenen maar voor de buurtbus is er aanvullend onderzoek nodig dat momenteel wordt uitgevoerd door TNO.

Omnibuzz heeft een aantal 8-persoonsbusjes omgebouwd zodat de chauffeurs en reizigers goed beschermd zijn tegen een eventuele besmetting. Rover-Limburg vindt het vreemd dat dit voor de buurtbussen zo lang moet duren.

Rover-Limburg vindt dat het openbaar vervoer in alle gebieden weer snel moet terugkeren en dringt daarom bij Arriva en de provincie Limburg er op aan dat als de buurtbus voorlopig niet mag rijden om dan alternatief vervoer in te zetten. Dat kan zoals in de provincie Noord-Brabant het geval is door buurtbusreizigers tegen gereduceerd tarief met de Regiotaxi te laten reizen. In Zeeland is er voor de OV-reiziger aanvullend vervoer met de haltetaxi en in Friesland is dit de opstapper.

8 – Een vlaaitje van Antje of koffie in de trein: railcatering door de jaren

Internationale treinreizigers zijn meestal wel bekend met het bistro-rijtuig, waar een snelle snack of bekertje koffie kan worden gekocht. Het is bijna niet meer voor te stellen dat uitgebreid dineren in de trein vroeger heel normaal was, zelfs tijdens een binnenlandse reis.

Van de Trans Europ Express tot de Eurocity en de

beroemde Oriënt Express: een internationale treinreis was vroeger niet compleet zonder een restauratierijtuig waar de reiziger terecht kon voor een lunch of diner. Dineren was zelfs mogelijk in veel Nederlandse sneltreinen.

Perronverkopers

Vanaf het einde van de 19e eeuw kon de treinreiziger zijn of haar honger stillen in het restauratierijtuig. Dit was geen bistro zoals we die tegenwoordig kennen uit de Thalys of de ICE: het waren sfeervolle eetzaal op wielen, met serviezen en echt bestek, waar kelners in witte uniformen maaltijden serveerden die een kok op een kolenfornuis had bereid. Maar ook voor de gehaaste reiziger was er de mogelijkheid even snel wat te drinken: in de 19e eeuw konden deze reizigers aankloppen bij stationsbuffetten of bij perronverkopers die langs de treinen liepen met hapjes en drankjes. Op station Roosendaal zijn perronkelners nog vele jaren een normale verschijning geweest. Vooral vanaf het middenperron liepen kelners van de stationsrestauratie met hun bladen met koffie, drankjes en belegde broodjes langs de opengeschoven ramen van passerende treinen. De grootste opbrengst uit de verkoop kwam van reizigers van en naar Zeeland die graag even een drankje meepikten op hun lange reis. De koffie werd geschonken in stenen kopjes en de limonade in glazen, die snel weer ingezameld moesten worden voordat de trein na een minuut of 10 weer vertrok. In april 1989 werd deze vorm van catering beëindigd.

Vlaaitjes van Antje

Op station Weert kon de reiziger een bijzondere plaatselijke specialiteit kopen bij de perronverkoper.



Maria Hubertina Hendrix (1877 – 1936), die iedereen in Weert alleen maar kende als Antje van de Statie, had daar de stationsrestauratie in handen.

Met haar haren in een knot, lopend in een lange rok en op hoge schoenen, schreed zij tussen 1897 en 1926 met een dienblad vol kleine en handzame Weerter vlaaitjes over het perron om deze te verkopen aan de reizigers die onderweg waren van Antwerpen naar Roermond of van Maastricht naar Eindhoven. De vlaaitjes van Antje vonden op het perron gretig aftrek. In 1989 werd een standbeeld geplaatst voor het hotel Antje van de Statie om aan haar werk te herinneren.

Service

Hoe belangrijk het werd gevonden om de inwendige mens van service te voorzien, zagen ook reizigers die vanuit Engeland in Vlissingen aanmeerden. Wanneer zij in Vlissingen in de trein stapten, werd voor station Breda hun bestelling opgenomen. Deze werden vervolgens getelegrafeerd naar Gennepe en daar stonden de slagers op het perron klaar met de bestelde stukken vlees. Maar niet alleen internationale reizigers werden in de gelegenheid gesteld aan boord te dineren, ook binnenlandse reizigers kwamen aan hun trekken. Zo kenden we in de jaren 50 en 60 in Nederland het restauratierijtuig in een aantal sneltreinen zoals tussen Amsterdam - Maastricht en in de Randstad Express tussen Groningen en Den Haag. De democratisering van het reizen en de daarmee gepaard gaande efficiëntieslagen hebben daarna in de trein langzaam maar zeker tot een kaalslag geleid op culinair gebied. Halteertijden werden korter en door de komst van airconditioning verdwenen de schuiframen in veel treinen waardoor ook de perronkelner uit het stationsbeeld verdween.

Koffiekan

Een leuke anekdote uit de tijd van de perronkellners in Roosendaal laat zien hoe lastig de bediening kon zijn met een beperkte halteertijd. Nadat de conducteur de deuren van zijn trein had gesloten en had gefloten voor het vertrek van de trein naar

Vlissingen, was een perronkelner nog druk bezig zijn koffie via het schuifraam aan de man te brengen. Toen de kelner de koffie al in een kartonnen bekertje geschonken had en op zoek ging naar het wisselgeld, begon de trein te rijden. "Pak de koffie dan!", riep de kelner tegen de reiziger maar die verstond "pak de koffiekan!". Natuurlijk paste de koffiekan niet door het raam. En zodoende heeft de brave reiziger tot Bergen op Zoom met die kan

buiten het raam in zijn handen gestaan. Bij aankomst zal de koffie door de wind flink zijn afgekoeld.

Intercity Plus

In de jaren 70 waren buffetrijtuigen nog te vinden op onder meer de IC-treinen tussen Maastricht/Heerlen en Zandvoort en tussen Amsterdam en Enschede. In 1978 keerde het restauratierijtuig terug in de Intercity Plus; een luxe trein die ruim 2 jaar heeft gereden tussen Maastricht en Amsterdam CS en van Heerlen naar Den Haag CS. De reiziger moest 6 gulden toeslag betalen voor deze trein, waarvoor rijtuigen werden gehuurd van de Franse spoorwegen. Hoewel er een restauratierijtuig meereed in de IC-Plus kon daar niet uitgebreid in gedineerd worden: dineren in de trein behoorde inmiddels al tot het verleden. In de jaren 80 verscheen een cateringmedewerker op een aantal treinen die met een trolley met frisdrank, bier, koekjes en snacks door de trein reed. Om ervoor te zorgen dat de trolley het onder- en bovendeck kon bereiken werd in dubbeldeckstreinen een lift geïnstalleerd. Wellicht ten gevolge van tegenvallende verkoopresultaten is deze cateringdienst in 2004 uit de trein verdwenen.

Station als verblijfplaats

Vandaag de dag kennen we op een aantal intercitytrajecten in de Randstad weer de cateringmedewerker die met een rugtas reizigers kan helpen aan iets te drinken, een snack of een batterij voor de mobiele telefoon. Op het station heeft zich intussen een revolutie op het gebied van catering voltrokken. Nadat eind vorige eeuw bijna alle stationsrestauraties waren verdwenen, kunnen wij vandaag de dag terecht bij een scala van kiosken en winkels om iets te nuttigen. In opkomst zijn de stationshuiskamers waar de reiziger kan zitten, overleg plegen met collega's of wat werk kan doen op de laptop – uiteraard met iets te eten of drinken erbij. Het station verandert hiermee van wachtplaats naar verblijfplaats. Wie weet, is dineren op het station over een paar jaar wel net zo normaal als dat dit vroeger in de trein was.

Tip

Meer weten over railcatering door de jaren? In het Spoorwegmuseum is nog tot en met 15 november een tentoonstelling over dit onderwerp te zien onder de naam Tosti's Truffels Treinen.

9 - Rijdt de intercity Den Haag-Heerlen-Aken in 2025?

Nu de voornemens met betrekking tot de intercity Amsterdam-Heerlen-Aken van de baan zijn, komt NS met plannen rond de realisering van een intercity-verbinding tussen Den Haag en Aken via Heerlen. Vanuit Aken kunnen internationale reizigers snel doorreizen naar andere plaatsen in Duitsland. NS ziet de verbinding met een uurfrequentie als een belangrijke stap in het uitbreiden van het aantal grensoverschrijdende treinverbindingen.

Deze conclusie trekt NS na een eigen inventarisatie. Vooral in de regio's rond de Duitse grens wordt al lang gevraagd om een betere treinverbinding met de Randstad. Aken is een populaire bestemming en bovendien biedt dit de mogelijkheid om aan te sluiten op het Duitse hogesnelheidsnetwerk met bestemmingen zoals Keulen, Düsseldorf en Frankfurt. Door deze intercity krijgt de trein een sterkere concurrentiepositie ten opzichte van de auto en door de aansluitingen in Aken op Thalys en ICE wordt het zelfs een goed alternatief voor vliegen binnen Europa.

Maar de nieuwe intercityverbinding biedt ook voor de binnenlandse reiziger voordelen. De reistijdwinst tussen Den Haag en Limburg kan oplopen tot 25 minuten en reizigers hoeven niet meer in Eindhoven over te stappen. Volgens NS profiteren 1.250 internationale reizigers van de nieuwe intercity en nog eens 2.000 reizigers op het binnenlandse deel van het traject. Mogelijk dat door de reistijdwinst tussen de Hofstad en het zuiden van Nederland deze trein nog meer reizigers gaat trekken. NS heeft op dit moment geen intercity's die naar Duitsland kunnen rijden. Echter bij de bestelling van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) is er namelijk een optie genomen met betrekking tot de bestelling van treinstellen die naar Duitsland kunnen rijden. Hierdoor kan NS na bestelling daarvan snel over bicourante treinstellen beschikken; treinstellen die onder de Nederlandse en de Duitse bovenleidingspanning kunnen rijden en het Nederlandse en Duitse beveiligingsysteem aan boord hebben.

Bij de eerdere plannen rond de IC-verbinding Amsterdam – Aken werd gesproken over een jaarlijks exploitatietekort van € 10 miljoen. Dat tekort zal bij een intercity Den Haag-Heerlen-Aken niet meer of minder zijn. Maar laatst vermelde verbinding heeft gewoon een surplus aan voordelen voor de reiziger ten opzichte van een verbinding Amsterdam-Heerlen.

10 – Korte berichten

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 zonden 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 € 31,00 en een groep van maximaal 5 reizigers betaalt € 46,00.

Buitenlandse kaartjes te koop bij Arriva

Wist u dat u bij de servicepunten van Arriva in Heerlen, Maastricht, Sittard, Roermond en Venlo ook terecht kunt voor het kopen van tickets naar bestemmingen in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk en naar andere grote Europese steden.

Wij sluiten deze nieuwsbrief af met onze wens dat in december 2022 de Drielandentrein twee keer per uur van Aken via Heerlen en Maastricht naar Luik gaat rijden.

11 – Colofon

Overzicht van de bestuursleden van Rover Limburg

Kees Braam, (Voorzitter)
Wolfsmelk 45, 6374 RM Landgraaf.
Tel: 045 5326053, kees.braam@home.nl

Willy Seetz (Penningmeester)
Eikenderweg 14B, 6411 VL Heerlen.
Tel: 045 5741998, w.j.j.seetz@home.nl

Mark Rijken (Bestuurslid)
Herculeshof 38H, 6215 BN Maastricht
Tel: 06 29204402, markvoe70@gmail.com

Edward Szeinfeld, (Bestuurslid)
Bomanshof 111, 5611 NM Eindhoven
Tel. 06 26244921, e.szeinfeld@gmail.com

Rhêné Klooster, (Bestuurslid)
Panhuis 10 – 6305 AR Schin op Geul
Tel: 043-4592336, ra.klooster@hetnet.nl