

Rover Afdeling Limburg

1. ALV Rover Limburg
2. Inleiding
3. Jaarverslag Rover
4. Verslag van de ALV van 12-9-2020
5. Hoe krijgen we de reiziger weer in de trein?
6. De kaartlezer op het station en de piepjes
7. De voor- en nadelen van waterstofbussen
8. Arriva en het rijden op het HoofdRailnet
9. Waar zouden wij zijn zonder de trein.....
10. Korte berichten
11. Colofon

1 – Algemene Ledenvergadering Rover -Afdeling Limburg

Ieder jaar houdt Rover-Limburg een Algemene Ledenvergadering (ALV). Door het coronavirus en de landelijk aangekondigde maatregelen hebben we besloten dit jaar voor de tweede keer de vergadering via Microsoft Teams te organiseren.

Dus de ALV wordt gehouden met Microsoft Teams op zaterdag 11 december 2021 van 10:00-13:00.

In het middagedeelte van de ALV zal Thomas Clemens van Arriva een presentatie verzorgen.

Wilt u de online vergadering bijwonen dan verzoeken wij u zich **vóór** 10 december 2021 aan te melden via [limburg@rover.nl](mailto: limburg@rover.nl)

De link naar Microsoft Teams Videoconferencing ontvangt u op 10 december 2021.

Bestuursleden ontvangen automatisch een uitnodiging.

1. Opening en mededelingen.
2. Verslag van de penningmeester.
3. Verslag van de kascommissie. Vanwege corona niet plaatsgevonden. Verantwoording aan landelijk bestuur van Rover.
4. Voorstel voor décharge van het bestuur voor het financiële beleid in 2020.

5. (Her)verkiezing van de kascommissie.
6. (Her)verkiezing afdelingsbestuur.
7. Assistentieverlening mobiliteitsgehandicapten in het OV door Mark Rijken.
8. Rondvraag.
9. Om 11:45 pauze
10. Om 12:00 presentatie van Thomas Clemens van Arriva. Hij neemt u mee naar de nieuwe dienstregeling 2022 van Arriva in Zuid-Limburg na de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf. Vervolgens zal hij ingaan op de vervanging van de OV-chipkaart en het tarievenhuis in Limburg.
11. Sluiting uiterlijk 13:00.

Rooster aftredende bestuursleden

2021 – Kees Braam
2022 – Rhéné Klooster
2023 – Mark Rijken
2024 – Willy Seetz
2025 – Edward Szeinfeld

Agenda leden:
Harry Notermans
Harry Schouten

Aspirant bestuursleden:
Ger Brants
Paul de Graaff

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)

In 2021 is de coronapandemie en de gevolgen hiervan het belangrijkste aandachtspunt bij het Openbaar Vervoer.

In 2021 was de reiziger verplicht om een monden neuskapje te dragen, waarbij je kon constateren dat er toch een aantal reizigers zich niet aan deze verplichting hielden.

De uitbraak van het coronavirus heeft ook

consequenties gehad voor de frequenties van de buslijnen. Er werden 4 scenario's opgesteld:

A: 3% minder drk bij een bus bezetting > 90%

B: 6% minder drk bij een bus bezetting > 70%

C: 11% minder drk bij een bus bezetting 40-70%

D: 27% minder drk bij een bus bezetting < 40%

drk=dienstregeling kilometers

Het referentiejaar is 2019

Vrijwel het hele jaar 2021 werd er volgens scenario C gereden, waarbij vanwege de drukte wel een aantal extra schoolbussen werden ingezet.

De plannen voor de dienstregeling 2022 zijn om volgens scenario B te gaan rijden, De bezetting cijfers voor de bus waren eind november tussen de 70 en 80%. In dezelfde periode waren de bezettingcijfers voor de Arriva treinen tussen de 80 en 90%

Wij hebben de indruk dat Arriva een aantal vroege en late avondritten niet meer wil toevoegen aan de dienstregeling, die wel in het referentiejaar 2019 werden gereden.

Arriva heeft het lijnennet geëvalueerd 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. Hierover zal nog het nodige overleg 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 provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz zijn plannen aan het uitwerken om voor OV-reizigers van en naar deze kleine kernen een oplossing te bieden.

Hiernaast spelen nog een aantal andere zaken zoals de tram Maastricht-Hasselt. Anno 2021 zijn er perikelen rond de route van de tram in Hasselt die daardoor niet zou gaan eindigen bij het treinstation. Er zijn zelfs nu plannen om een trambus in te gaan zetten op het traject. Een trambus is een meestal een elektrische of hybride (dubbel)gelede bus met een design dat wel aan een tram doet denken en welke zoveel mogelijk op vrije HOV-busbanen rijdt. Maar in feite is het gewoon een bus, met een lagere gemiddelde snelheid als een tram en welke dus

minder rijtijdwinst oplevert zoals dat bij de tram het geval zou zijn.

eigenlijk een verklede/gelede bus, die dus geen rijtijdwinst oplevert zoals dat wel bij de tram zou zijn.

Het voor reizigersverkeer geschikt maken van de spoorlijn Hamont-Weert, noodzakelijk voor de invoering van een treinverbinding tussen Weert en Antwerpen heeft een lage prioriteit bij het verantwoordelijk ministerie in Den Haag. Een belangrijk punt zijn de kosten die ProRail berekent voor dit project. De vraag is of regulier onderhoud van het traject in Nederland gefinancierd wordt door de projectkosten daarvan.

Positieve berichten over de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf. Dit project verloopt volgen planning. De verwachting is dat de tweede trein van de drielandentrein vanaf december 2022 naar Aken gaat rijden. Het doorrijden naar Luik Guillemins zal waarschijnlijk vanaf juni 2023 worden gerealiseerd.

Minder positieve berichten zijn er over de Maaslijn. Zoals verderop in deze nieuwsbrief wordt beschreven zijn er problemen bij het verwerven van grondpercelen. Dit kan tot gevolg hebben dat de electrificering op tijd gerealiseerd kan worden, maar de partiële spoorverdubbeling niet.

In een recente brief van het ministerie werd gemeld dat de gunning van de MaasWupper Express(RE13) tussen Eindhoven en Düsseldorf begin volgend jaar zal plaatsvinden. Helaas zijn er plannen de indienststelling een jaar uit te stellen: van december 2025 naar december 2026. De reden achter het uitstel is dat tijdige levering van materieel door leveranciers lastig kan worden als gevolg van de coronacrisis.

3 – Jaarverslag 2020 Rover afdeling Limburg

Achter ons ligt een bewogen jaar; een jaar dat werd gekenmerkt door de komst en de van het covid-19 virus in de eerste maanden van 2021 hetgeen een grote impact heeft gehad op het OV in Nederland. Maar ook heeft dit virus ervoor gezorgd dat bestuursvergaderingen van Rover-Limburg en de meeste overleggen op afstand plaatsvonden; zo ook de overleggen met NS en Arriva. En op de momenten dat het geoorloofd was, is er op de gemeentehuizen van Heerlen,

Landgraaf en Kerkrade met wethouders en ambtenaren gesproken. Aan de orde kwam de nieuwe busdienstregeling van Arriva in de regio Parkstad; een nieuwe opzet van het buslijnnetwerk waaraan Rover-Limburg via de dienstregelingscommissie van ROL inspraak in heeft gehad. Aan een lang gekoesterde wens van inwoners Parkstad rond een betere bediening van de Heerlense wijk Molenberg en een directe busverbinding tussen het centrum van Kerkrade en het Zuyderland ziekenhuis in Heerlen is met ingang van de dienstregeling 2021 door Arriva gehoor gegeven.

Middels 53 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 financiering van de elektrificatie van de Maaslijn en de verbinding Weert-Hamont waarbij vier jaar na het regeerakkoord nog geen enkele activiteit te zien is. Ook aan de impact van het coronavirus op de trein- en busdienstregeling, over internationale treinverbindingen en de mogelijke vershraling van de klantenservice op de Limburgse stations werd aandacht besteed.

Door de uitbraak van het coronavirus in het voorjaar heeft er geen ALV in De Spuiklep kunnen plaatsvinden en is in verband met de onbekendheid rond de ontwikkeling van meer aangehaald virus besloten de ALV op 12 september via Microsoft Teams te laten plaats te vinden. Ter gelegenheid van de ALV is er aan de leden een nieuwsbrief gezonden.

Kortom; de belangenvereniging in Limburg is ook in 2020, ondanks de opgelegde beperkingen, volop in beweging geweest.

4 – Verslag van de ALV van 12 sept 2020

Aanwezig:

bestuursleden: Kees Braam, Willy Seetz, Mark Rijken, Edward Szeinfeld

agendaleden: Harry Schouten, Harry Notermans

reguliere leden: circa 5 leden

Verslag - vergadervoorzitter: Kees Braam

1. Opening en mededelingen

-Vanwege de coronasituatie en besmettingsrisico's kon deze ALV niet fysiek plaats vinden en is het dan een prima alternatief om het online plaats te laten vinden via Microsoft Teams.

-In tegenstelling tot de voorgaande ALV's is er deze middag geen gastpresentatie

-Uitgebreid verslag over de activiteiten van Rover Limburg in 2019 werd opgenomen in de

Nieuwsbrief 2020. Daar wordt naar verwezen.

2. Verslag van de penningmeester

-Gegevens zijn gecontroleerd door Herman Wetzels en Freddie de Jong van de kascontrolecommissie en zijn akkoord verklaard.
-De penningmeester (Willy Seetz) stelt een verslag op met daarin de uitgaven in 2019 en de begroting van 2020.

3. Verslag van de kascommissie

-is goedgekeurd door de kascontrolecommissie.
-Er zijn geen onregelmatigheden/bijzonderheden geconstateerd
-2019 werd succesvol afgesloten. Eventuele vragen kunnen worden gesteld aan Willy Seetz.

4. Het bestuur wordt gedechargeerd voor het financiële beleid van 2019. Hiermee wordt akkoord gegaan. Verder geen opmerkingen.

5. Hervervkiezing van de kascommissie

-voor zover bekend blijven Herman Wetzels en Freddie de Jong vooralsnog in de kascommissie

6. Hervervkiezing afdelingsbestuur Rover Limburg:

-Edward Szeinfeld (bestuurslid sinds 2015) werd na afloop van de eerste termijn van 5 jaren herbenoemd als bestuurslid. Hij heeft vooral interesse en kennis op het gebied van lijnnetwerken (spoor en bus), infrastructuur, materieelinzet, overstapmogelijkheden en aansluitingen op OV-knooppunten, en grensoverschrijdende/internationale OV-verbindingen. De andere zittende bestuursleden werden in de ALV 2020 eveneens herbenoemd.

7. Een aantal besproken punten/toelichtingen en Rondvraag

-Vanwege de coronacrisis zijn er in 2020 uiteraard minder reizigers in het OV.

-In verband met de coronacrisis rijden buurtbussen een groot deel van 2020 niet.

-in 2020 werden ritten geschrapt, met name in dunbevolkte gebieden

-Een tussentijdse evaluatie van het Limburgnet (de structuur van het lijnnet in de huidige OV-concessie Limburg in opdracht van de Provincie Limburg) is hierdoor met een jaar uitgesteld.

-dienstregeling wijzigingen: in 2021 vooral in regio Parkstad grote wijzigingen, verder ook verstrakking van sommige streeklijnen (vaker langs kleine dorpskernen heen in plaats van rijden in 30 km/u zones en smalle straten). Er ontstaan voor doorgaande reizigers kortere reistijden, maar voor reizigers van/naar kleinere

kernen betekent dit grotere loopafstanden.

-Ook plannen voor schrappen van sommige 'dunne' lijnen op het platteland, met nauwelijks reizigers en vervangen door buurtbussen of regiotaxi-diensten.

-Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf naar verwachting gereed in november 2022.

Met ingang van dienstregeling 2023 kunnen er dan twee treinen per uur rijden op het traject Heerlen-Herzogenrath, en hopelijk dus ook 2x/uur Heerlen-Aken.

Plannen voor een rechtstreekse intercity Eindhoven-Heerlen-Aken, maar het is nog onbekend op welke termijn, en onder welke vervoerder, deze zou gaan rijden.

-Arriva zou ook op het traject Maastricht-Luik kunnen rijden mits een ECTS-beveiligingssysteem is ingebouwd in de Arriva-treinen. Dit is nu nog niet het geval. Vooralsnog blijft de NMBS rijden op het traject Maastricht-Luik. Dit blijft voorlopig 1x/uur (in ieder geval totdat Arriva zou gaan rijden), maar een frequentieverhoging naar 2x/uur op dit traject is uiteraard gewenst gezien de diverse aansluitingen op station Liège-Guillemins, en om daarmee sommige lange overstaptijden aanzienlijk te kunnen beperken.

-rechtstreekse intercity (1x/uur) Eindhoven-Düsseldorf via Venlo zou in 2025 kunnen gaan rijden. In december 2020 wordt waarschijnlijk bekend welke vervoerder op deze verbinding gaat rijden.

-tram Maastricht-Hasselt, het blijkt dat niet alleen in Maastricht het station niet zal worden bediend maar dat zou ook in Hasselt niet meer het geval zijn, vanwege een lokale politieke afweging. Dan is er geen sprake meer van een directe verbinding tussen belangrijke OV-knooppunten. Later blijkt bovendien dat er nieuwe plannen zouden zijn voor een zogenaamde trambus in plaats van een tram. Er moeten nog verdere beslissingen worden genomen, nu is het nog een kwestie van afwachten.

-doortrekken intercity Antwerpen-Hamont tot Weert. Dit geeft binnen het kader van de huidige dienstregeling een makkelijke mogelijkheid voor doortrekking naar intercitystation Weert, deze trein staat in de huidige situatie immers 40 minuten stil in eindpunt Hamont, en Weert is maar ca. 10 kilometer verderop. Er is nog een en ander onduidelijk met betrekking tot de financiering van de electrificatie van het Nederlandse deel van het traject. Het Belgische deel van het traject is inmiddels volledig geëlektrificeerd. Belgische politici zijn voorstander van doortrekking tot Weert, nog afwachten wat de Nederlandse landelijke politiek gaat besluiten, maar het schijnt niet hoog op de agenda te staan.

5 – Hoe krijgen we de reiziger weer in de trein?

In Oostenrijk ontstond afgelopen maand een run op de aantrekkelijk geprijsde OV-jaarkaarten, deze abonnementen zijn inmiddels door ruim 106.000 Oostenrijkers aangeschaft.

De nieuwe Oostenrijkse OV-jaarkaart kost rond de 1000 euro en voor kinderen en senioren rond de 800 euro. Met 'Klimaticket Ö' kunnen Oostenrijkers een jaar lang onbeperkt reizen in de tweede klas per trein, bus, tram en metro. Toeristische treinen zijn uitgezonderd. Ter vergelijking: in Nederland kost een OV-jaarkaart ruim 4.000 euro per jaar. Naast het klimaatdoel speelt natuurlijk ook het weer meer reiziger weer gebruik te laten maken van de trein na de coronapandemie.

Wat zien we bij de NS bij de tarieven, bij de NS moet vanaf 1 januari moet €1 toeslag betaald worden voor de papieren kaartjes voor een Railrunner, Dagkaart Fiets of Dagkaart Hond. De consumentenorganisaties hebben hierover negatief geadviseerd. Voor reguliere papieren treinkaartjes geldt al langer de toeslag.

Vanaf 1 januari verdwijnt de gratis Rail Plus-kaart voor 60-plussers. Zij betalen net als andere reizigers voortaan €15 voor deze kaart. De consumentenorganisaties hebben hier negatief over geadviseerd.

Helaas blijft het ondanks aandringen van de consumentenorganisaties voorlopig onmogelijk om met een creditcard of een buitenlandse IBAN online bij NS-reisproducten aan te schaffen.

Een groot nadeel dat de reizigers nog steeds ondervinden is het afschaffen van de korting in de middagspits.

Een klein jaar geleden kwam de NS met plannen om de serviceverlening op de stations te verminderen, inmiddels zijn de plannen aangepast zodat er 84 minder banen dan de 300 in de oorspronkelijke plannen. NS durft geen verwachting uit te spreken wanneer de plannen definitief zijn.

Rover Afdeling Limburg had van de NS Plannen verwacht om aantrekkelijke tarieven aan te bieden zoals het goedkope abonnement in Oostenrijk. Helaas moeten we constateren dat de plannen van de NS vooral verslechtingen optreden bij de tarieven en de serviceverlening

op de stations. Hoewel we een dergelijke impuls na de coronacrisis en als afsluiting van dit Europees Jaar van de spoorwegen meer dan welkom is.

6 – De kaartlezer op het station en de piepjes

Voor de doorgewinterde treinreiziger komen de piepjes bij het in- en uitchecken met de OV-chipkaart wel bekend voor. Maar voor de incidentele treinreiziger met zo'n kaart ligt dat even iets anders en zeker als hij/zij in- of uitstapt op een station dat niet afgesloten is met poortjes. Voor hen is het belangrijk dat het in- en uitcheckproces correct verloopt. Wij vertellen waar de reiziger op moet letten.

Zoals aangegeven zijn veel stations heden ten dage afgesloten en krijgt men alleen toegang tot de perrons en de treinen na ingecheckt te hebben bij de poortjes. Ook het uitchecken geschiedt dan via de kaartlezer bij de poortjes. Belangrijk is om op stations met meerdere vervoerders het juiste poortje te passeren zoals in Sittard, het station dat bediend wordt door NS en Arriva. Maar op de andere grotere stations zoals Heerlen, Maastricht en Roermond, welke ook door zojuist vermelde spoorwegmaatschappijen worden bediend, zijn geen poortjes en dient men derhalve via de kaartlezer bij de ingang van het station, in de stationshal of op het perron in- en uit te checken. Denk er wel aan dat u incheckt bij de vervoerder waarmee u gaat reizen.

Zoals aangegeven is het in het belang van de reiziger bij het in- en uitchecken te letten op de piepjes van de kaartlezer. Want die piepjes geven aan of men in- of uitgecheckt bent of helemaal niet. Hooft u één piepje dan bent u ingecheckt, bij twee piepjes bent u uitgecheckt en hoort u een wat langer durend piepje dan betekent het dat u niet bent in- of uitgecheckt. De reden kan zijn dat u onvoldoende saldo op uw OV-chipkaart heeft staan of dat u bij de verkeerde vervoerder uitcheckt. Voor de goede orde wijzen wij u erop dat het minimum saldo op een OV-chipkaart € 20,00 dient te zijn, voor abonneementhouders is dat veelal € 10,00 als men met de trein reist.

U dient bij beëindiging van uw reis op stations met meerdere vervoerders altijd uit te checken bij de kaartlezer van de vervoerder waarmee bent aangekomen*. In Sittard checkt u, indien u deze stad uw eindbestemming is, uit vlak voor het verlaten van het station. Maar stapt u in Sittard over van een trein van Arriva op een trein van NS of andersom dan doet u dit bij een van de kaartlezers

op het perron. Checkt u niet uit of bij de verkeerde vervoerder dan betaalt u wellicht te veel voor uw reis en wordt het bedrag van het opstaptarief (€ 10,00 of € 20,00) van het saldo van uw OV-chipkaart afgeschreven. U heeft binnen 6 uur na het moment van inchecken de mogelijkheid om uit te checken waarna het systeem de juiste prijs van uw reis gaat berekenen. Mocht u op een gegeven moment tot de conclusie komen dat u bent vergeten uit te checken dan kunt u in vele gevallen het mogelijk te veel betaalde bedrag van uw reis terugvragen via uitcheck gemist. Wij adviseren reizigers met een persoonlijke OV-chipkaart en die een account bij Translink, de beheerder van de OV-chipkaart, hebben aangemaakt om geregeld hun account te raadplegen en te kijken naar de reishistorie, het saldo en of er voor een bepaalde reis is uitgecheckt. Overigens kunnen alle reizigers met een OV-chipkaart via de kaartautomaten van de vervoerders veel informatie terugvinden over de afgelegde reizen. Voor hen die geen account hebben bij Translink, zij kunnen bij de lokettisten vragen om een opgave van de recent gemaakte reizen.

Voor meer informatie over het reizen met de OV-chipkaart verwijzen wij u naar de site van de NS.

Reist u met een E-ticket dan hoeft u niet in- en uit te checken. De barcode op het ticket is bedoeld om toegang te krijgen tot de met poortjes afgesloten stations.

*=Stapt men over en wisselt men daarbij van vervoerder, dan checkt u eerst uit bij de vervoerder waarmee u bent aangekomen en checkt u vervolgens in bij de vervoerder waarmee u verder reist.

7 – De voor- en nadelen van waterstofbussen

De brand in een waterstof bus van Arriva op 28 oktober roept vragen op. Natuurlijk moeten we wachten op de onderzoeksresultaten voordat we conclusies kunnen trekken. Belangrijk voordeel van het gebruik van waterstof is, in vergelijking met elektrische bussen, dat deze bussen langere afstanden kunnen afleggen zonder te "tanken". De verwachting bij elektrische bussen is dat in de komende jaren door verbetering van de accu's de elektrische bussen langere afstanden kunnen afleggen. De kosten van waterstofbussen zijn vandaag de dag hoger dan de kosten bij elektrische bussen. De

verwachting is dat als er in de toekomst op bepaalde momenten te veel energie geproduceerd wordt door windmolens en zonnepanelen en deze stroom gebruikt kan worden voor het produceren van "groene" waterstof.

Als gevolg van de energietransitie is er de verwachting dat in het openbaar vervoer het gebruik van waterstof in de komende decennia flink zal toenemen. Waterstof als brandstof is redelijk nieuw en kent andere gevaaraspecten dan traditionele brandstoffen.

Waterstof is een detecteerbaar gas, maar anders dan gecompriemd aardgas (CNG) ruik je het niet als het ontsnapt. Daardoor worden problemen minder snel opgemerkt. Er wordt gasvormig waterstof gebruikt dat opgeslagen wordt in stevige tanks. Het tankproces is vergelijkbaar met het tanken bij een conventioneel tankstation. Het tanken duurt 10 minuten bij een druk van 350 bar. Omdat de tanks een overdrukbeveiliging hebben kan er bij overdruk in de tank waterstofgas ontsnappen en door een ontstekingsbron kan er een ontbranding plaatsvinden. De neiging is om de voordelen van waterstof op te hemelen en de risico's te bagatelliseren.

De Duitse openbaar vervoerkoepel VDV heeft aangeraden om het laden van voertuigen met waterstof in de open lucht te laten plaatsvinden en bij een overdekte stalling dit alleen toe te laten, als het dak automatisch geopend wordt bij detectie van een waterstoflek. In Nederland is van een centraal geformuleerd advies over waterstof in het openbaar vervoer geen sprake. In Nederland baseert men de veiligheid van waterstof op de richtlijnen en adviezen van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV). Dus de veiligheidseisen moeten worden opgesteld door de veiligheidsregio en de gemeente.

Ook in Arnhem gelden beperkingen. De brandweer van Arnhem bepaalde dat CNG-bussen in het overdekte busstation bij Arnhem Centraal niet onder de vaste kap in de buurt van de trolleydraden mogen halteren of stallen. De verwachting is dat dit ook gaan gelden voor waterstof bussen.

Tunnels vormen een apart aandachtspunt. Wanneer het verkeer goed kan doorstromen is de brandweer niet bang voor de waterstof bus met een lekkende tank. Maar mocht in een tunnel filevorming - of nog erger - stilstand ontstaan, dan kan een waterstoflek tot een hachelijke situatie leiden. In geval van een waterstoflek ontaardend in brand zal de brandweer de tunnel niet in gaan. Voor een dergelijke situatie is nog geen deugdelijke aanpak gevonden.

8 – Arriva en het rijden op het HoofdRailnet

Arriva gaat samen met de andere regionale vervoerders, verenigd in Federatie Mobiliteit Nederland (FMN), de strijd aan over de onderhandse gunning van het HoofdRailnet (HRN) aan de NS. Het kabinet is voornemens om het HRN tot 2035 onderhands aan NS te gunnen. Het verwondert de FMN dat het HRN voor een periode van tien jaar onderhands gegund wordt. In een artikel in de Telegraaf laat Arriva's bestuursvoorzitter Anne Hettinga weten dat de voorbereidingen voor een bodemprocedure in volle gang is zijn teneinde de onderhandse gunning te voorkomen.

Ook gaat Arriva de concurrentie met de NS aan. Recent kondigde Arriva het plan aan om vanaf 2023 vanuit Groningen en Maastricht nachttreinen naar Schiphol te laten rijden. De aanvragen voor deze nachttreinen liggen ter goedkeuring bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Rover-Limburg heeft diverse keren aan NS-Regio Zuid voorgesteld om zo'n nachttrein vanuit Zuid-Limburg naar Schiphol te laten rijden maar NS vond dat genoemde verbinding qua exploitatie en uit commercieel oogpunt niet interessant.

De landelijke politiek wil een IC van Den Haag Centraal via Eindhoven en Heerlen naar Aken. NS wil deze verbinding gaan rijden. Maar ook bij Arriva is er interesse voor het aanbieden van een internationale treinverbinding van Eindhoven via Heerlen naar Aken. De kansen van het Arriva voorstel lijken kansrijker dan het voorstel van de NS. Aan het voorstel van Arriva kleeft het bezwaar dat gelet op de spoorcapaciteit het een puzzel wordt om de trein op station Eindhoven te laten keren. De overheid moet kijken wat het beste is voor de treinreizigers. Rover-Limburg is van mening dat het HRN niet gesplitst moet worden. De vraag is wel welk vervoerbedrijf er dan op het HRN gaat rijden.

9 - Waar zouden wij zijn zonder de trein.....

Deze slogan was eens een mooie reclame-uiting van NS en een slogan die als een paal boven water staat. Maar waar zouden wij zijn zonder NS-personeel?

Terwijl directie en beleidsmakers van NS in hun ivoren torentje allerlei plannen bedenken hoe het allemaal efficiënter, goedkoper en beter kan op de stations en in de treinen, krijgen bepaalde groepen reizigers in de toekomst te maken een

verschralling van de serviceverlening.

En wie zijn dan die mensen die voor het maken van hun reis afhankelijk zijn van de ondersteuning door servicemedewerkers. Allereerst zijn daar de wat oudere mensen die bij het ontbreken van een NS Tickets & Servicewinkel of een OV Service & Ticket winkel bij de kaartautomaat vragen hebben over het kopen van een vervoerbewijs of problemen ondervinden bij het opladen van de OV-chipkaart.

Maar ook de buitenlandse reiziger klopt voor advies vaak aan bij de servicemedewerker. En "last but not least" zijn er de reizigers met een mobiliteitsbeperking die bij het in- en uitstappen van de trein, uiteraard na aanmelding van hun verzoek tot het verlenen van assistentie, kunnen rekenen op de hulp van de servicemedewerkers. Maar wat als de servicemedewerker er straks op een groot aantal stations niet meer is!

Zoals bekend zorgen taxibedrijven er nu al voor dat op stations waar reisassistentie van NS-medewerkers ontbreekt dat de reiziger veilig in, uit of over kan stappen. Deze vorm van assistentie gaat straks ook gelden voor een groot aantal middelgrote stations. Maar wat als het taxibedrijf niet of niet tijdig aanwezig kan zijn op het (overstap)station en er dus onnodig als alternatief een taxirit naar de eindbestemming gemaakt moet worden?

Twee Roverleden hadden een reis gepland van Zuid-Limburg via de Maaslijn en Amsterdam Sloterdijk naar Enkhuizen. Er was voor deze route gekozen omdat er werkzaamheden tussen Den Bosch en Utrecht waren. Op Amsterdam Sloterdijk ontstonden de problemen. Ze werden wel geholpen bij het uitstappen maar er was geen assistentieverlening voor het overstappen op de trein naar Enkhuizen. Door NS-assistentieverlening werd een taxi geregeld en op advies van het NS-loket gingen ze naar de Chiangiweg. Maar de taxi stond op de Radarweg. Na telefonisch contact met de chauffeur kwam de taxi naar de Chiangiweg.

Toen ze uit Enkhuizen wilden vertrekken was assistentieverlening niet op tijd en werden ze met de taxi naar Hoorn gebracht waar de chauffeur met behulp van de brug ze in de trein hielp. De rit van Haarlem naar Den Haag Centraal leverde ook problemen op omdat ze in Leiden de trein uit moesten vanwege een spoorloper. Via NS-reisassistentie werd er een overstap geregeld op Den Haag HS op de trein naar Eindhoven. Na vertrek uit laatst vermeld station verliep de reis voorspoedig.

Hoewel er momenteel op veel stations nog servicemedewerkers van de NS aanwezig zijn, zullen die voor de assistentieverlening voor veel stations worden vervangen door taxichauffeurs. In de praktijk blijkt dat het niet aanwezig zijn van assistentieverlening meer voorkomt als de assistentieverlening door een taxibedrijf wordt uitgevoerd. De reizigersbelangenvereniging vraagt zich wel af of de afbouw van de serviceverlening zijn doel, een besparing op de exploitatiekosten, niet voorbijschiet. Een mooie overdenking dus.

10 – Korte berichten

Alle 65+ reizen gratis met Omnibuzz naar de locatie voor de boosterprik

Alle ouderen vanaf 65 jaar kunnen vanaf 1 december 2021 weer gratis reizen naar de vaccinatielocatie voor hun boosterprik. De gemeenten willen dat zoveel mogelijk ouderen in de gelegenheid zijn om de boosterprik te krijgen. Bovendien gebeurt het reizen met Omnibuzz volgens de geldende COVID-19 maatregelen en dus zo veilig mogelijk. De ritten kunnen worden gereserveerd bij Omnibuzz via telefoonnummer 0900 – 0699.

Papieren spoorboekje weer te koop

Het papieren spoorboekje is na een jaar weer terug van weggeweest. Vorig jaar verscheen het spoorboekje in verband met de aan corona gerelateerde maatregelen niet. Het spoorboekje is online te koop via OVshop.nl en kost € 11,95. De prijs is exclusief verzendkosten.

Reizigersvereniging Rover en Treinreiziger.nl geven het spoorboekje sinds 2013 uit. NS stopte 11 jaar geleden met de uitgave ervan. Omdat er toch behoefte aan was bij reizigers zijn Treinreiziger.nl en Rover in 2013 begonnen met de jaarlijkse uitgave. Dit is alweer de 9e editie die beide organisaties samen op de markt brengen. Dit jaar voor het eerst samen met treinposities.nl.

Vertraging infra aanpassingen Maaslijn?

Zoals wij eerder op onze website berichtten zou de Maaslijn door de elektrificatie en gedeeltelijke spoorverdubbeling qua exploitatie een kwaliteitsimpuls ondervinden. De mogelijkheid bestaat dat eind 2024 alleen de elektrificatie een feit zal zijn en dat de kans groot is dat de gedeeltelijke spoorverdubbeling niet voor januari 2025 gerealiseerd zal zijn. De reden van de vertraging van de gedeeltelijke

spoorverdubbeling heeft te maken met de grondverwerking. Er wordt namelijk sterk rekening gehouden dat de onteigeningsprocedures niet op tijd zijn afgerond. Het gaat over 35 percelen die nodig zijn voor de spoorverdubbeling.

Bij dit terugvalscenario wordt dus ingezet op tijdige elektrificatie en een latere oplevering van de gedeeltelijke baanverdubbeling. Reizigersvereniging Rover-Limburg vraagt zich af waarom de grondverwerking niet eerder gestart is.

Flirt batterijtreinen

DB Regio bestelt 44 Flirt-batterijtreinen die vanaf december 2025 worden ingezet in het zuidwestelijke deel van Duitsland.

De Flirt Akku, zoals dit type trein genoemd wordt, is met name geschikt voor spoorlijnen waar geëlektrificeerde trajecten worden afgewisseld door tracés zonder bovenleiding. Op de geëlektrificeerde secties zullen de nieuwe treinen onder bovenleiding rijden, zoals dat het geval is bij de traditionele treinstellen, terwijl ze tegelijkertijd hun batterijen opladen. In feite komt het bij de Flirt Akku er op neer dat deze treinen volledig op eigen batterijkraft zullen rijden. De Flirt Akku treinen hebben een actieradius van 80 kilometer.

In het verleden heeft Rover- Limburg gepleit om de Maaslijn eerst te verdubbelen en vervolgens te elektrificeren. Helaas heeft de Provincie Limburg in het verleden gekozen om eerst te elektrificeren en daarna het spoor te verdubbelen. Als men ervoor gekozen had om de Maaslijn eerst te verdubbelen dan was de aanschaf van dit type trein een interessant geweest omdat er dan maar een beperkt gedeelte van het traject geëlektrificeerd hoefde te worden.

Uitbreiding van FlixTrain in Duitsland

Met de nieuwe winterdienstregeling voegt FlixTrain vanaf 12 december 2021 tien nieuwe haltes toe aan zijn netwerk. Nieuwe toevoegingen aan het netwerk zijn Bonn, Koblenz en Mainz. In het voorjaar komen er nog bijna 20 bestemmingen bij, waaronder Dresden, Kassel, Karlsruhe en Freiburg. Tegen de zomer van 2022 zullen ongeveer 70 Duitse steden door FlixTrain bediend worden.

Sinds mei maakt FlixTrain voor zijn diensten gebruik van voormalige Deutsche Reichsbahn rytuigen die volledig zijn gerenoveerd door Talbot in Aken. Alle FlixTrain-treinen hebben een volledig nieuw interieur.

Arriva nachttrein van Maastricht naar Schiphol?

Arriva wil per 16 december 2022 eenmaal per week, en wel in de nacht van vrijdag op zaterdag, treinen laten rijden van Maastricht en Groningen naar

Schiphol. Ook wil deze vervoerder op werkdagen een rechtstreekse verbinding gaan verzorgen tussen Zutphen en Amersfoort.

Volgens de ACM wordt de winstgevendheid van de NS slechts in zeer beperkte mate geraakt door het plan van Arriva. Daarom mag Arriva de nachttreinen gaan rijden als er bij ProRail treinpaden beschikbaar zijn.

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 € 30,30 en een groep van maximaal 5 reizigers betaalt € 45,20.

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 daarnaast ook naar grote steden in Europese landen.

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.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