TIJDSCHRIFT VAN REIZIGERSVERENIGING OPENBAAR VERVOER ROVER | JAARGANG 40 | NUMMER 2 | MAART 2017

De Reiziger

ROVER



20 pagina's mooie bestemmingen!

Op vakantie met het OV

Verlaten spoor: La Petite Ceinture

Een steden-trip naar Namen

Met een dag-kaart op stap in 2017

Op Verkenning: van Eijsden naar Kanne

Ja, ik word lid van Rover voor de speciale prijs van € 22 in 2017. Daarvoor ontvang ik o.a. het blad De Reiziger.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Naam

Adres

Postcode + plaats

Email

Stuur deze bon naar: Rover, Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

85.000 BESTEMMINGEN IN EUROPA

> **Sparpreis Europa** elk station NL – Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Denemarken, Zweden, Hongarije, Polen, Tsjechië, Kroatië va. 58,- p.p.
> Kinderen t/m 14 jaar reizen **gratis** mee, Interrail t/m 11 jaar.
> Interrail 2017: 1e klas nu 15% voordeliger, jeugdleeftijd t/m 27jr, va. 43,- p.p.
> Makkelijk online boeken zonder bookingsfee: **WWW.HAPPYRAIL.COM**
> Vakanties per trein, bijvoorbeeld 8 dagen **Oostenrijk** l/o va. 326,- p.p.
> Treinrondreis **Zwitserland** va. 835,- p.p.

TICKETS – VAKANTIES PER TREIN – TREINRONDREIZEN – AUTOTREINEN – TREIN & FIETS

TREINREISWINKEL
VOOR MEER TREINEN

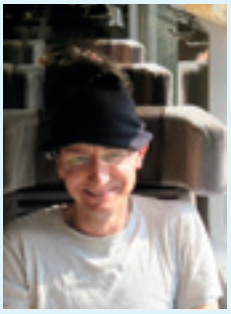
071 513 70 08 – SINGEL 393 A'DAM – BREESTRAAT 57 LEIDEN – **TREINREISWINKEL.NL**



Column

De treinreis als pelgrimage

Als je op pelgrimstocht wilt, kun je natuurlijk gaan lopen naar Santiago de Compostela. Maar je kunt ook de trein, bus en boot nemen naar de middeleeuwse abdij op het Schotse Iona (zie www.iona.org.uk). Dat doe ik dus op een vrijdag in augustus, met een groep van 14 medepelgrims. Met tickets via de Treinreiswinkel, dus keurig met de groep bij elkaar in de Eurostar, en daarnaast vierdaagse Britrail passen voor het traject Londen–Glasgow–Oban.



Eerste uitdaging: een Britrail pas moet je eerst laten valideren voordat je kunt reizen. Dat moet dus op Euston Station, waar we vanaf St. Pancras naartoe zijn gelopen (tip: let op de met 'groene voetjes' gemarkeerde rustige wandelroute). Nu neemt zo'n wandeling met een groep toch nét wat meer tijd in beslag dan in je eentje (zelf heb ik tussendoor altijd nog wel even tijd om, pak 'm beet, even de originele Magna Charta te bewonderen in de langs de route liggende British Library), en kunnen de rijen bij de loketten ook best lang zijn. Maar de passen werden zonder problemen gevalideerd.
Tweede uitdaging: met een Britrail pas kun je niet van tevoren online plaatsen reserveren, wat in de drukke vrijdagmiddagtrein van Londen naar Glasgow wel handig is. Op het station reserveren kan ook niet meer, zegt de beambte – dat kan alleen tot vijf (!) uur van tevoren. Dus wringen we ons op Euston station in de unreserved rijtuigen van de Virgin trein – waar gelukkig net genoeg plek is. Na aankomst op Glasgow Central dan meteen even reserveren voor de stoptrein naar Oban die we de volgende ochtend gaan nemen. Helaas – die treint vertrekt vanaf station Queen Street, dus kun je ook alleen maar op dát station stoelen reserveren. Het is al laat, dus ik laat het maar zitten. Hoe druk kan zo'n stoppertje zijn?
Nou, echt goed druk dus, blijkt de volgende ochtend. Er willen nog (veel) meer mensen naar Oban en andere stations. En het treintje bestaat maar uit twee 'bakken'. Maar OK, we kunnen zitten. Eenmaal op Oban gaat het kopen van 15 retourtjes naar Iona – per richting twee ferries en tussendoor een bus over het eiland Mull – dan weer bijzonder gemakkelijk. En alles sluit goed op elkaar aan, al moeten we op Mull in een volgende bus stappen wegens 'vol'. Er volgen enkele zeer onthaaste uren op een zonnige veersteiger en in de naburige tearoom en kringloopwinkel.
Een prachtige week later stappen we in Oban zo vroeg in de trein dat we de stoelen voor het uitkiezen hebben. Plaatsen in de trein naar Londen hebben we al een week geleden gereserveerd (al wordt het door diverse koffie halende gezelschapsleden nog wel even spannend of we die trein ook echt gaan halen).
Bij het inchecken in Eurostar zorgt een meegenomen campinggasje ervoor dat een rugzak helemaal leeg moet. Maar het gaat allemaal vriendelijk, rustig en ontspannen. Wat een fijn land is het toch…
Bij het inrijden van de Kanaaltunnel krijg ik ceremonieel een 'reisleidersmuts' opgezet. Mocht ik het redigeren zat worden, dan weet ik wat ik ook nog kan gaan doen!

Jaap Rodenburg

De Reiziger is het tijdschrift van de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Er verschijnen zes nummers per jaar. Bijdragen aan De Reiziger zijn op persoonlijke titel, tenzij anders aangegeven. Meningen van auteurs zijn niet vanzelfsprekend meningen van Rover of van de redactie.
Redactie: Mark van den Boogaard, Frances Carrière, Sanne van Galen, Paul Groot, Martin Oudenaarden, Gerda Spaander, Ineke van der Werf.
Eindredactie: Groenvoer Journalistiek & Communicatie (Jaap Rodenburg).
Aan dit nummer werkten verder mee: Tim Boric, Wim Kusee, Annemarie den Toom.

Vormgeving: Ruparo (Ivo Sikkema, Ingeborg Seelemann).
Druk: Drukkerij Ten Brink.
ISSN 0920-4954. Oplage: 4400.
Voor **visueel gehandicapten** is De Reiziger er ook in gesproken vorm (Daisy cd-rom) of als computerbestand (Anderslezen.nl). Meer informatie bij Dedicon in Grave (0486-486486).

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

Lidmaatschap Rover en De Reiziger per **post:** € 45,–
Lidmaatschap Rover en De Reiziger als **pdf**: € 34,–
Lidmaatschap **zonder blad**: € 34,–
Abonnement De Reiziger voor **niet-leden**: € 45,–. Losse nummers: € 7,50 (incl. verzendkosten).
Betalingen: NL82 INGB 0005 9396 00, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort.
Schenkingen aan Rover zijn aftrekbaar voor de belastingen. NL82 INGB 0005 9396 00, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort, o.v.v. 'Gift'. Informatie over schenking bij notariële akte, 033-4220460.

Rover landelijk secretariaat
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort.
Telefoon: 033-4220450 (werkdagen 10-16 uur). E-mail: secretariaat@rover.nl. Internet: www.rover.nl
Ledenadministratie (aanmeldingen, verhuizingen, opzeggingen): tel. 033-4220454;
e-mail: ledenservice@rover.nl.
Buitenlandservice (alleen voor leden): tel. 033-4220450;
www.rover.nl > Buitenland.
Lokale afdelingen: Kijk op www.rover.nl > Lokaal voor de e-mailadressen en eventuele verwijzingen naar websites van afdelingen.

Redactie
www.rover.nl > Blad: De Reiziger;
e-mail: redactie@rover.nl.
Adverteren in De Reiziger:
adverteren-dr@rover.nl.

Sluitingsdatum kopij volgende nummer: 13 maart 2017 (verschijnt rond 18 april 2017)

Foto voorpagina: Bushalte aan de weg tussen Oberried en Kirchzarten (nabij Freiburg) in het Zwarte Woud in Duitsland.
Foto: Ineke van der Werf

De Reiziger

JAARGANG 40 • NUMMER 2 • MAART 2017



10 Met een dagkaart op stap in 2017

Alle seizoenen zijn geschikt om er met het openbaar vervoer op uit te trekken. Dat kan voordelig met een dagkaart. Daarvan zijn er dit jaar weer een paar nieuwe, doordat in een aantal gebieden nieuwe vervoerders zijn gaan rijden. Zo zijn er in Friesland nu een aantal Arriva-dagkaarten die in de hele provincie geldig zijn. Maar het is niet alleen maar goed nieuws…

Verder

4 Rover in Actie, met column OV loket
31 Nieuws en aanbiedingen
36 Brievenbus
37 OV over Water: met TESO naar Texel
38 Stedentrip over de grens: Namen
39 Gelezen, getest en de rest
40 De Reiziger: Will Gerbers von Schell



11 Op vakantie met het openbaar vervoer

Ook dit jaar weer een uitneembaar katern boordevol tips, reiservaringen en praktische informatie – bijvoorbeeld over internationale bussen. De landen zijn alfabetisch gerangschikt, dus makkelijk te vinden. Met veel nieuwe tips en foto's van lezers en redactie. En een blog over een busreis!



35 Verlaten spoor: La Petite Ceinture

Bij Rover zien we treinen het liefst natuurlijk gewoon rijden. Toch gaat er een zekere romantiek uit van een overwoekerd spoor. In deze nieuwe rubriek nemen we een aantal verlaten spoorlijnen onder de loep. In deze editie: La Petitie Ceinture in Parijs. Groene ademruimte waar alles kan, of een kans voor een nieuwe verbinding?

32 Op Verkenning: Van Eijsden naar Kanne

Eijsden is een prachtig beginpunt voor een wandeling over de natuurrijke Sint Pietersberg, langs het Albertkanaal met zijn grote sluizen, en het indrukwekkende vestingcomplex Eben Emael. De oorlogsgeschiedenis ligt hier voor het oprapen.

Rover in actie

Uitval extra spitstreinen

Uit onderzoek van het AD en Treinreiziger.nl blijkt dat een aantal van de extra spitstreinen een hoog uitvalpercentage kent. Rover heeft in een reactie aan het AD laten weten dat dit onacceptabel is.
De toegevoegde spitstreinen rijden op een aantal trajecten om deze tijdens de drukke spits extra te versterken. Dat maakt de treinen echter geen facultatief extraatje dat naar believen geschrapt kan worden: reizigers rekenen wel degelijk op het vervoer en de versterking is ook hard nodig. De betrouwbaarheid van deze toegevoegde treinen blijkt echter slecht.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Geen registratieplicht!

De Nederlandse regering is met België, Frankrijk en Duitsland in gesprek over een identificatieplicht voor internationale reizigers. Een makkelijke en spontane reis over de grens wordt hiermee onmogelijk: terwijl Antwerpen dichterbij Rotterdam ligt dan Eindhoven, vereist een rit naar Antwerpen straks wel minimaal 24 uur vooraf een uitgebreide registratie. Zelfs een rit met een lokale bus in het grensgebied kan straks extra tijd en rompslomp gaan vragen.
OV-reizigers zouden niet belemmerd mogen worden door een verplichte registratieplicht, terwijl reizigers per auto of fiets wel moeiteloos de grens oversteken. Dit schrijft Rover aan de Tweede Kamer. Rover ziet de aangekondigde maatregelen als schijnveiligheid, die bovendien reizigers ernstig in hun bewegingsvrijheid beperken. Reizigersverenigingen in België (TreinTramBus en Navetteurs.be), Duitsland (PRO BAHN) en Frankrijk (Fnaut) onderschrijven dit standpunt.
Omdat taxi's, (huur)auto's en fietsen nog wel vrij de grens over kunnen steken, is de effectiviteit van de maatregel zeer twijfelachtig. Rover vreest juist voor het veiligheidsrisico van lange wachtrijen bij aankoop en controle van tickets: een ideaal doelwit voor terroristen.
'Terrorisme is een ernstig te nemen gevaar dat effectief bestreden moet worden, maar niet ten koste van de bewegingsvrijheid van de Europese burgers,' schreef Rover in een brief aan de Tweede Kamer.

Machinistenstaking voorkomen

De machinistenstaking die de laatste dag voor de kerstvakantie veel reizigers zou hinderen, is een dag vooraf door de rechter verboden. NS spande een kort geding aan tegen machinistenvakbond VVMC omdat een staking op dat moment voorbarig en buitenproportioneel was. Rover sloot zich hier bij aan en stapte samen met NS naar de rechter. Rover was verontwaardigd over de aangekondigde acties van machinisten op de drukke vrijdag voor Kerstmis. 'Deze acties zullen voor veel reizigers leiden tot uitgevallen treinen en urenlang wachten op koude stations,' stelde Rover-voorzitter Arriën Kruyt. 'Rover komt op voor de honderdduizenden reizigers die hier last van zullen ondervinden. Daarom vragen we net als NS aan de rechter in Breda om de acties te verbieden.'

Zo viel in 2016 maar liefst 8,8% van de extra spitstreinen Leiden–Gouda uit. Ook de spitspendels tussen Vlaardingen en Rotterdam vallen vaak uit (7,7%), net als de spitstreinen Rotterdam–Gouda Goverwelle (6%).
De spitstrein Veenendaal–Breukelen hebben sinds de nieuwe dienstregeling (11 december) zelfs een uitval van 11,5%. Ook bij andere vervoerders worden de zogenoemde spitstoevoegers vaak opgeven. Zo heeft de Arriva-spitstrein Zwolle–Coevorden een uitval van 5,1%. Rover herkent de bevindingen van Treinreiziger.nl en het AD. Als er veel defecte treinen aan de kant staan, machinisten gladde rails melden of er iets aan sporen of wissels mankeert, zijn de extra 'spitstoevoegers' de eerste treinen die geschrapt worden.
Die prioriteit is op zichzelf logisch, en de uitval mag dus wel iets hoger liggen dan het landelijk gemiddelde. Maar de gemeten praktijk, met tot zelfs meer dan 10 procent geschrapte treinen, vindt Rover niet acceptabel. Juist in de spits worden veel reizigers getroffen door het schrappen van treinen, waardoor zij te laat op school of op het werk komen.
NS en ProRail zullen echt beter moeten gaan presteren om de gebruikers van toegevoegde spitstreinen geen sluitpost te laten blijven bij hun problemen. Rover zal de kwestie via het officiële overlegorgaan Locov aan de orde stellen.

Incheckpaaltjes Zutphen aangepakt

Na aanhoudende klachten van reizigers en het ROCOV Gelderland wordt het verwarrende overstappunt met de drie OV-chippalen eindelijk onder handen genomen.
Al in 2015 trok het ROCOV Gelderland aan de bel omdat de wirwar van paaltjes op station Zutphen voor extra verwarring zorgde toen Syntus besloot te gaan voor de kleur rood;



FOTO: TIM BORIC

A'damse plannen vallen verkeerd

De Reizigersadviesraad van Amsterdam heeft in een drietal adviezen aan de vervoerders in de Stadsregio Amsterdam (GVB, Connexxion en EBS) aangedrongen op minder overstappen bij de komst van de nieuwe Noord-Zuidlijn.
Het fijnmazige OV-net in Amsterdam en de regio krijgt met de komst van de nieuwe metrolijn in 2018 een andere vorm. Deels kan de Reizigers Adviesraad (RAR) dit begrijpen. Maar de RAR vindt de plannen om in het centrum veel tramlijnen vanuit de buitenwijken te laten aantakken op de nieuwe metrolijn net te ver gaan. Voor een aantal reizigers zal het OV sneller worden, maar minder dan in de plannen wordt gesuggereerd. Vooral buiten de spitsuren hebben de reizigers die dan reizen om sociale redenen, toeristen en winkelend publiek andere belangen. Zij zijn niet gebaat bij een systeem waarbij zij vaker moeten overstappen en langere stukken moeten lopen. Ook zijn er grote groepen reizigers die moeilijk ter been zijn en mensen met een beperking. Deze aantallen zullen de komende jaren alleen maar toenemen.

---

de huisstijlkleur van Arriva. Het snel overstappen tussen Arriva, NS en Syntus vereist al de nodige aandacht; dat de paaltjes van Arriva en Syntus daarbij dezelfde vorm en kleur hanteren helpt niet mee. In 2016 reageerde Syntus door enkele aanpassingen aan het paaltje te doen, die met het blote oog nauwelijks zichtbaar waren.
Inmiddels gaat Syntus alsnog overstag. In een brief aan het ROCOV Gelderland laat de vervoerder weten de paaltjes binnenkort volledig 'om te stickeren' naar witte palen. Daarnaast zal Syntus met Arriva spreken over het verplaatsen van het Arriva-paaltje, dat nu op een perron staat waar alleen een Syntus-trein stopt. Wanneer de veranderingen zichtbaar gaan worden, is nog niet duidelijk.

Vaarwel, hoogzomerdienstregeling!

Rover-Gelderland verwacht dat de 'hoogzomerdienstregeling' van Breng in 2017 niet zal terugkeren. Gedeputeerde Conny Bieze liet weten dat de reguliere zomerdienstregeling blijft, maar dat de verder uitgedunde Hoogzomerdienstregeling na actie van Rover en de SP van de baan is.
Breng besloot de zomerdienstregeling van 24 juli tot 4 september nog verder uit te dunnen naar een hoogzomerdienstregeling, waardoor veel buslijnen in frequentie gehalveerd werden of zelfs helemaal werden opgeheven. In een zwartboek concludeerde

OV-loket

Student en boete

Het jaar is goed begonnen. Op het moment dat ik deze column schrijf ligt januari achter ons en heeft het OV loket in januari al 824 klachten ontvangen. Een jaar eerder waren dat er 554. Voor het OV loket zijn het elke dag weer signalen over zaken die niet goed gaan in het openbaar vervoer en waar verbetering is gewenst. Het kan gaan om een vertraagde of overvolle trein, maar ook om hogere tarieven of een kaartautomaat in Limburg die niet de gewenste functionaliteiten levert waardoor je niet meer met samenreiskorting de trein in kunt stappen. In onze kwartaalrapportage die binnenkort verschijnt rapporteren we er over.

Er zijn ook klachten die opvallen. Niet zozeer vanwege de aantallen, maar wel vanwege de impact van het probleem. Je zult als goedwillende student maar te laat je studentenreisproduct beëindigd hebben en geconfronteerd worden met een boete van honderden euro's of soms zelfs meer dan 1.000 euro. Dat vinden wij schrijnend, vooral als blijkt dat een student na zijn of haar afstuderen niet meer heeft doorgereisd op zijn studentenreisproduct.



FOTO: TOMAS BEKKER

Deze klachten van studenten leggen wij voor bij de Regisseur Studentenreisproduct, met een beroep op coulance. Helaas is deze er vaak niet. Een student draagt zelf de verantwoordelijkheid om het studentenreisproduct tijdig stop te zetten en dit ook nog te controleren op zijn of haar 'Mijn DUO' account. Dat snappen wij. Maar wat als iemand meent dit stopgezet te hebben bij een automaat, daarna veel is verhuisd, aanmaningen heeft gemist en – heel belangrijk – niet meer gereisd heeft op het product? Dan blijft de boete tóch gehandhaafd. De goedwillende student wordt dan 'gestraft' vanwege het bezit en niet vanwege het gebruik. Online je reisproduct kunnen stopzetten lijkt ons daarom een goede oplossing.

Het OV loket staat ook in 2017 weer klaar om reizigers met hun klachten aan te horen, deze klachten serieus te nemen en voortdurend in gesprek te blijven met vervoerders. Want beter openbaar vervoer blijft ons motto!

Annemarie den Toom

Annemarie den Toom is Hoofd OV loket. Hier kunnen reizigers terecht met vragen en klachten over het openbaar vervoer. Het loket is in 2008 ingesteld door het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en is ondergebracht bij Rover.

Rover in actie

Rover dat de hoogzomerdienstregeling te weinig doordacht was en er veel te rigoureus werd geschrapt in de dienstregeling. Ook de SP voerde er afgelopen zomer actie tegen.
Tijdens de commissievergadering Bereikbaarheid, Openbaar Vervoer en Cultuur van Gelderland bleken veel partijen kritisch over de uitgedunde dienstregeling. Ook concludeerde men dat reizigersorganisaties serieus moeten worden genomen en dat daarom deze klachten niet genegeerd mogen worden.
Gedeputeerde Conny Biezen liet hierop weten dat de provincie Gelderland geen toestemming aan Breng geeft om nog eens een Hoogzomerdienstregeling te rijden. Rover houdt de gedeputeerde graag aan haar woord en is opgelucht dat Arnhemse en Nijmeegse busreizigers hiermee volgend jaar mogen rekenen op een beter zomeraanbod.

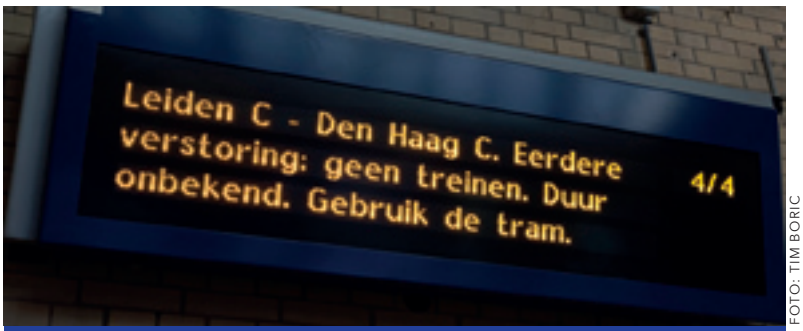


FOTO: TIM BORIC

Vragen over stroomstoring

Rover heeft NS om opheldering gevraagd over de grote gevolgen van de stroomstoring van 17 januari. Rover wil weten waarom de ICT-systemen zo sterk ontregeld raakten, trajecten buiten Amsterdam werden getroffen en er verkeerde informatie werd gegeven.
NS en ProRail werden dinsdag hard getroffen door een stroomstoring bij netbeheerder Liander. Hoewel de oorzaak niet bij de spoorsector te zoeken was, kan dit niet gezegd worden van de nasleep. Uren na afloop van de storing kon NS nog niet zeggen hoe lang het negatieve reisadvies naar Amsterdam, Schiphol, Utrecht en Lelystad zou blijven gelden.
Rover vraagt zich af waarom een traject als Leiden–Utrecht, buiten het gebied van de stroomstoring, ook plat kwam te liggen (nog voordat er sprake was van een valse bommelding op Utrecht CS). NS liet weten dat de IT-systemen ernstig ontregeld waren. Dit roept bij Rover vragen op. 'Hoe kan het dat essentiële IT-systemen voor het managen van het treinverkeer nog steeds zo ernstig ontregeld raken door een stroomstoring?' schrijft Rover aan NS. 'Er is toch al meer dan 10 jaar geleden het nodige gebeurd om noodstroomvoorzieningen voor dit soort systemen te verbeteren, na een aantal grote, zeer ontregelende incidenten?'
De informatievoorziening tijdens deze chaotische dag was slecht. NS liet weten dat de informatie in de app en op informatieschermen kon afwijken. Medewerkers bleken echter ook niet altijd de juiste kennis paraat te hebben. Zo werden reizigers tussen Haarlem en Den Haag geadviseerd om te reizen via Amsterdam, terwijl er tussen beide steden gewoon een intercity reed. Reizigers tussen Leiden en Den Haag werd geadviseerd gebruik te maken van de tram, die daar al in 1961 is opgeheven.
Rover vraagt NS in ieder geval coulant om te gaan met claims van reizigers die hun gekochte treinkaartje niet konden gebruiken of kosten moesten maken voor alternatief vervoer.

Zeeuwse IC terug!

Toen vijf jaar geleden de Fyra (wat was dat ook alweer?) ging rijden, veranderde ook de Zeeuwse dienstregeling. In plaats van ieder uur een IC Vlissingen–Amsterdam en een stoptrein Vlissingen–Roosendaal (met in Roosendaal een slechte aansluiting op de Benelux) ging er twee keer per uur een trein rijden die in Zeeland overal stopte en na Roosendaal doorreed naar Amsterdam.
De Zeeuwse Rovers zagen naast het voordeel van deze verandering natuurlijk ook het nadeel van het verdwijnen van de IC. Om daaraan tegemoet te komen bedachten ze een spits-IC : een trein die op de drukste tijd 10 à 15 minuten na de gewone trein uit Vlissingen vertrekt, alleen stopt in de steden, en in Roosendaal samen met de eerder aangekomen andere Zeeuwse trein doorgaat naar Amsterdam. En 's middags omgekeerd.
De tijd was er toen nog niet rijp voor, ondanks het uitdragen van dit idee bij NS, de provincie en de grote steden. Maar uiteindelijk werd er steeds meer gemopperd op het ontbreken van een snelle trein, en waarschijnlijk was de lange wachttijd in Roosendaal (7 minuten) in de nieuwe dienstregeling de druppel die de emmer deed overlopen. Toen ook de Zeeuwse gedeputeerde zich voor deze zaak hard ging maken ging NS na rijp beraad om. Er komen 's ochtends twee IC's richting Roosendaal, en 's middags twee richting Vlissingen.
Alleen moeten de Zeeuwen nog wel wachten tot de nieuwe dienstregeling ingaat, voor de spits-IC's gaan rijden.

Rover wil compensatie voor Limburgse reizigers

Sinds de komst van Arriva in Limburg, krijgt Rover opvallend veel klachten over tarieven. Door de andere opbouw van het openbaar vervoer zijn reizigers die voorheen een langere afstand met de bus aflegden, nu vaak aangewezen op een combinatie van bus en trein. En dit kan prijzig uitvallen. Hoewel Arriva zowel de bus als de regionale trein in Limburg in handen heeft, biedt de vervoerder in tegenstelling tot voorganger Veolia geen integrale abonnementen aan.
Abonnementhouders die voorheen bij Veolia een integraal sterabonnement voor bus en trein hadden, zijn hierdoor ook slechter af. Hadden zij voorheen slechts één abonnement nodig voor een reis per bus en trein in Zuid-Limburg, nu moeten zij voor de bus en de trein aparte abonnementen kopen. Dit betekent voor abonnementhouders een prijsverhoging van enkele



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Klachten nieuwe dienstregeling

De nieuwe dienstregeling betekent voor veel reizigers een ingrijpende wijziging. Rover kwam daarom met een meldpunt om ervaringen te verzamelen. Ruim 3.500 klachten kwamen er in de eerste maand binnen. Klachten over slechte aansluitingen, langere reistijden en verlies van intercityverbindingen. In het meldpunt volle treinen kwam in dezelfde periode nog eens ruim 3.000 klachten binnen. In de media was er veel aandacht voor de klachten over de nieuwe dienstregeling. Rover analyseert alle binnengekomen meldingen, zowel positief als negatief, en zal de resultaten bespreken met de vervoerders.

tientjes tot meer dan 100 euro per maand. Rover wil dat Arriva snel met een integraal abonnement komt of voordelige combinaties van bus en trein gaat verkopen. Rover vraagt Arriva en de provincie Limburg ook om duidelijk te communiceren over de overgangsregeling die wel blijkt te bestaan, maar waar vooral over wordt gezwegen.
Veder wil Rover compensatie voor reizigers die recht hebben op samenreiskorting, maar hiervan geen gebruik kunnen maken. Sinds de NS-kaartautomaten zijn vervangen door kaartautomaten van Arriva, is op een aantal stations geen samenreiskorting meer te verkrijgen. Houders van een kortingskaart kunnen zich daardoor genoodzaakt zien een vol tarief kaartje te kopen voor hun medereiziger(s). Rover roept Arriva op om samenreiskorting zo snel mogelijk beschikbaar te maken op de automaten.

Veel volle treinen!

Tussen 11 december en 31 januari registreerde Rover ruim 4000 meldingen over overvolle treinen. Het is niet ongewoon dat er met het ingaan van een nieuwe dienstregeling een flinke piek te zien is in het aantal volle treinen: zowel reizigers als vervoerders moeten nog wennen aan de nieuwe dienstregeling en reizigersstromen worden niet altijd goed voorspeld door de vervoerder.
Rover heeft de meldingen sinds december aandachtig gemonitord en ziet daarbij een aantal verschuivingen in de trajecten die in deze tijd als overvol zijn gemeld. Ook omstandigheden zoals de grote stroomstoring en moeite met winters weer hebben een rol gespeeld. Toch zien we al een aantal drukke trajecten die consistent gemeld blijven worden sinds het ingaan van de nieuwe dienstregeling.
Vaste klant in het meldpunt, sprinter Haarlem–Uitgeest, blijkt ook na het ingaan van de nieuwe dienstregeling nog steeds een punt van ergernis voor de reiziger. Zowel in december als in januari zien we deze trein in beide richtingen de top-10 halen. Andere blijvertjes zijn de intercity's Amersfoort–Utrecht, Amersfoort–Zwolle–Groningen en Den Bosch–Utrecht. Daarnaast zijn er veel klachten over het traject Dordrecht–Rotterdam en Alphen a/d Rijn–Leiden. NS liet Rover in een reactie weten de drukte in de treinen dagelijks te monitoren en treinen indien mogelijk te verlengen. 'Zo worden vanaf begin februari enkele treinen waarover veel klachten zijn gekomen, verlengd. Het is overigens voor meerdere treinen in de spits onvermijdelijk dat ze druk zijn, omdat deze treinen al op maximale lengte zijn en verlengen dus geen optie is. Dit geldt onder meer voor de trajecten Amsterdam–Leiden en Amsterdam–Utrecht. Op laatstgenoemde traject gaan daarom in de volgende dienstregeling meer intercity's rijden. Ook stimuleert NS op enkele trajecten spitsmijden met 'myOV'. Op het traject Utrecht–'s-Hertogenbosch is de instapzone geïntroduceerd om het spreiden van reizigers over de trein te stimuleren." NS heeft de inzet van het materieel in de nieuwe dienstregeling gebaseerd op modellen en op in- en uitcheckgegevens van de afgelopen jaren. Op het traject Eindhoven–Utrecht–Schiphol rijden bijvoorbeeld nu dubbeldekkers in plaats van enkeldekkers. Het aantal klachten is hier aanzienlijk afgenomen.

Behoud busstation Leiden

Er worden nieuwe plannen gemaakt voor de centrumkant van treinstation Leiden.

EPF-conferentie 2017 in Rotterdam

Op vrijdag/zaterdag 17 en 18 maart vindt de jaarlijkse EPF-conferentie plaats, ditmaal in Rotterdam. Op vrijdag zijn we te gast bij de RET. Op zaterdag komen we bijeen in de theaterzaal van de Bibliotheek van Rotterdam, vlakbij station Blaak.
De conferentie van de Europese koepel van reizigersorganisaties begint op vrijdagmiddag met inleidingen van enkele lidorganisaties en aansluitend een discussie over hoe reizigersorganisaties in verschillende delen van Europa beleidsmakers beïnvloeden.
Lobbyist Jaap Jelle Feenstra zal commentaar geven.
Het thema van het congres op zaterdag is 'Connectivity', met sprekers van de RET, Trainline, Abellio en Transdev. Ook zal er een presentatie zijn van het Europese project Mobility4EU waar Rover aan meedoet. De dag wordt afgesloten met een politiek forum. Op alle dagen is Engels de voertaal.
Voor € 80 kunt u er ook bij zijn!
Het volledige programma is te vinden op www.epfconference.eu. U kunt zich daar ook aanmelden.

Rover in actie



FOTO: TIM BORIC

Deze Intercity Direct reed niet

Rover-Holland Rijnland wil dat hierbij de optie om op deze plek het busstation te behouden, niet onmogelijk moet worden gemaakt. 'Kantoren en woningen zijn niet gebonden aan een plek zo dicht mogelijk bij het treinstation, maar het busstation wel,' aldus de afdeling in een reactie op het raadsvoorstel. Om het busstation te verbeteren, is een verhuizing volgens Rover niet per sé noodzakelijk. De kwaliteit van het knooppunt dreigt er juist op achteruit te gaan met een verhuizing naar het Terweepark; een locatie die te klein is en uit het zicht ligt. De Rover-afdeling verwacht dat de ontoereikende omvang van de locatie uit lopende onderzoeken zal blijken. 'Voorkomen moet worden dat dan door contractueel vastgelegde afspraken moet worden gezegd dat het OV het maar moet doen met de wel beschikbare ruimte.' De Rover-afdeling vindt bovendien dat de gekozen locatie te veel gericht is op de stad alleen: 'U lijkt niet te beseffen dat het OV-knooppunt Leiden van regionaal belang is, en zelfs van belang voor de zuidelijke Randstad.'
In een uitvoerige analyse zette Rover-Holland Rijnland tegenover de gemeenteraad uiteen waarom er op dit moment niet gekozen moet worden voor het Terweepark.
Inmiddels heeft het college van b&w besloten om de inpassing van het busstation aan beide zijden van het station gelijkwaardig te onderzoeken en zich niet te beperken tot het Terweepark. Samen met de stad worden de twee scenario's uitgewerkt en eind 2017 aan de gemeenteraad aangeboden.

Rover ontstemd over trage evacuatie spoortunnel

Rover heeft met verbazing kennis genomen van het feit dat reizigers pas na twee uur zijn geëvacueerd uit een spoortunnel waar een Intercity Direct was stilgevallen. Rover vindt het onacceptabel dat de trein niet eerder is geëvacueerd en heeft NS om opheldering gevraagd. Dinsdagavond viel een Intercity Direct stil in de HSL-tunnel bij Rotterdam.
Soortgelijke gebeurtenissen hebben eerder plaats gevonden op de HSL. Rover had daarom verwacht dat NS inmiddels wel in staat was om een gestrande trein onmiddellijk weg te slepen. 'Iedere keer wordt beterschap beloofd. Dan komt het volgende incident en blijkt NS niets geleerd te hebben,' schrijft Rover-voorzitter Arriën Kruyt aan NS. Na eerdere treinstrandingen op de HSL zijn diverse verbetermaatregelen genomen in het kader van een programma Gestrande Treinen, zoals het gereed houden van een wegsleeplocomotief in Rotterdam en verbeteringen in het alarmeringsproces. Rover wil van NS weten waarom het desondanks nu toch weer twee uur heeft geduurd om tot evacuatie over te gaan.



Bestuursleden gezocht!

Het Rover-bestuur wil graag kennismaken met leden die belangstelling hebben voor een bestuursfunctie. Het bestuur bestaat momenteel uit 10 personen, waarvan in ieder geval 3 het bestuur zullen verlaten omdat hun termijn erop zit. Het bestuur is met name op zoek naar leden uit Noord-Holland, Zuid-Holland of het oosten van het land, zodat de regio's goed vertegenwoordigd zijn. Heeft u interesse, wilt u eerst meer weten of een profielschets toegestuurd krijgen? Laat het ons weten vóór 20 maart. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.
Mailen kan naar bestuur@rover.nl
of bel even met Ineke van der Werf, tel. 033 - 422 04 60.



FOTO: SANNE VAN GALEN

Afscheid van de CityNightLine

Op vrijdagavond 9 december om 20:28 uur vertrok de allerlaatste slaaptrein naar Basel en München vanaf station Amsterdam Centraal. Rover was erbij om afscheid te nemen, maar niet zonder enige vorm van protest.
Deutsche Bahn stopt met de CityNightLine omdat er in nieuw materieel geïnvesteerd moet worden. De Oostenrijkse ÖBB neemt de slaaptrein deels over. Maar voortaan zal de trein (naar Innsbruck en Wenen) vertrekken uit Düsseldorf in plaats van Amsterdam, onder de naam ÖBB Nightjet. Vrijdagavond kwam de laatste CityNightLine onder luid getoeter het station in Amsterdam binnenrijden om door veel spoorliefhebbers, reizigers en belangstellenden uitgezwaaid te worden.
Nederlandse en Duitse reizigersverenigingen Rover en PRO BAHN vinden de nachttrein een goed alternatief voor de auto of het vliegtuig (ook vanwege de mogelijkheid om fietsen mee te nemen). Ze betreuren het zeer dat deze optie tussen Nederland en Duitsland er nu niet meer is. De reizigersclubs roepen de spoorvervoerders dan ook op om de trein snel nieuw leven in te blazen.
Op de afscheidsavond van de CityNight ine overhandigde Rover-voorzitter Arriën Kruyt bloemen aan de personeelsleden. Daarnaast deelden Rover-leden pamfletten uit, met de oproep om nachtreizigers in de nabije toekomst weer van een treinverbinding te voorzien.

Kruyt waarschuwt de NS dat de vele 'incidenten' schadelijk zijn voor het vertrouwen in de trein en in de NS als vervoerder op de hogesnelheidslijn.

Saldo terugkrijgen wordt makkelijker

Geld betalen om je eigen geld terug te krijgen; het was jarenlang gebruikelijk bij de OV-chipkaart. Tot grote opluchting van Rover behoort deze gang van zaken binnenkort tot het verleden, zo maakte de staatssecretaris onlangs bekend. Al eerder verlaagden de vervoerders de kostprijs om saldo van de chip af te mogen halen onder druk van Rover van € 2,50 naar € 1, maar nu behoort de toeslag dus helemaal tot de verleden tijd. Eerder wist het AD te melden dat reizigers gezamenlijk 5 miljoen euro op verlopen chipkaarten laten staan. Rover had al eerder geconstateerd dat veel reizigers vergeten dit bedrag terug te vragen, en TLS gevraagd om in de kaartautomaat te wijzen op de mogelijkheid dit saldo terug te vragen. NS heeft dit nu opgepakt. Hulde daarvoor!
Wel vindt Rover dat het reizigers nog steeds te moeilijk wordt gemaakt om saldo terug te vragen. Bij anonieme OV-chipkaarten moeten ze hiervoor aan de balie hun identiteitsbewijs tonen, wat de anonimiteit teniet doet. Bij een saldo hoger dan € 30 moet zelfs een formulier worden uitgeprint en opgestuurd. Rover vindt dat de drempel om het geld terug te krijgen zo laag mogelijk moet zijn en is dan ook nog in gesprek over andere maatregelen. Door de toezegging van staatssecretaris Dijksma lijkt het erop dat die maatregelen er gaan komen.

Chaos bij Syntus in Utrecht

Het nieuwe streekvervoer van Syntus in provincie Utrecht heeft een wel heel slechte start gemaakt: het regent klachten over uitgevallen ritten, ontbrekende informatie en gemiste aansluitingen.
'Dit is de slechtste overgang naar een nieuwe vervoerder die we ooit hebben gezien,' reageert Aldo Markus van Rover-Utrecht. Wat eerst nog opstartproblemen leken, heeft Syntus nu nog altijd niet onder controle. Veel reizigers klagen dat de bus niet komt opdagen, de informatieborden leeg blijven, bussen verkeerde bestemmingen aangeven, door vertraging overstappen worden gemist en reizigers worden geweigerd in volle bussen. Uit observaties van Rover in de provincie bleken meer dan 40% van de bussen geen of een verkeerde bestemming aan te geven.
Een oorzaak lijkt het juridisch getrouwtrek om het streekvervoer in Utrecht, waarna Syntus nog maar kort te tijd had om voorbereidingen te treffen. 'Buschauffeurs kunnen het ook niet helpen,' stelt Aldo Markus. 'Zij hebben in Max Verstappen-tempo de routes moeten leren via YouTube.' Onbekendheid met de nieuwe routes zorgt voor veel vertraging.
Rover verwijt provincie Utrecht dat het ingaan van de nieuwe concessie niet is uitgesteld, nu er geen tijd was om een goede dienstverlening te kunnen voorbereiden. Rover onderhoudt nauw contact met Syntus over alle klachten om te proberen die snel te verhelpen. <



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Chaotische start Syntus Utrecht

Met een dagkaart op stap in 2017

Alle seizoenen zijn geschikt om er met het openbaar vervoer op uit te trekken. Reizigers die er zonder gedoe met het kilometertarief van de OV-chipkaart op uit wil trekken wordt het niet gemakkelijk gemaakt.

Sinds de zomer van 2016 is er het *Holland Travel Ticket*, de nieuwe OV-dagkaart. Er is een spitsuren- en een dalurenvariant. Een treinkaartje van b.v. Kruidvat of uit de Spoordeelwinkel met een aanvullende regionale dagkaart zal echter vaak stukken goedkoper zijn. Het dagkaartenoverzicht van Rover helpt u bij het maken van een keuze.
De gebruiksvoorwaarden van dagkaarten zijn zeer verschillend en er is niet altijd een reductietarief. Dagkaarten zijn meestal alleen in een bepaalde regio en bij één vervoerder geldig. Op het laatste zijn gelukkig een paar positieve uitzonderingen.
Het dagkaartenoverzicht is te omvangrijk en te ingewikkeld om het in De Reiziger te publiceren. Het staat wel op www.rover.nl/dagkaarten. Wie geen internet heeft, kan het opvragen bij het kantoor van Rover.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Dagkaart Groningen/Drenthe is niet meer geldig in Zuid-Oost Friesland

De belangrijkste veranderingen

Het jaar 2017 kent weer de nodige veranderingen op dagkaartengebied. De meeste worden veroorzaakt doordat een andere vervoerder in een gebied is gaan rijden. In Zuidoost-Friesland rijdt nu Arriva in plaats van Qbuzz. Enerzijds levert dit positief dagkaartennieuws op, omdat er in Friesland nu een aantal dagkaarten zijn die in de hele provincie geldig zijn. Aan de andere kant heeft de komst van Arriva ook een minder leuk dagkaartgevolg. De Gronings/Drenthse dagkaarten zijn niet meer in Zuidoost-Friesland geldig en de Friese niet meer in Groningen en Drenthe.

Nieuws is er ook in Limburg, waar nu ook Arriva rijdt. Bijna alle dagkaarten zijn in de hele provincie in de bus geldig, alleen het *Euregioticket* en de *OV-toerpas* zijn hierop een uitzondering. De ingewikkelde regelingen voor landsgrensoverschrijdende buslijnen zijn echter gebleven.

De drie oostelijke provincies Flevoland, Overijssel en Gelderland hebben sinds 1 februari een nieuwe aantrekkelijke dagkaart voor één persoon. Deze kost 10 euro. De dagkaart die Syntus Overijssel en OV Regio IJsselmond aanboden in het noorden van Overijssel en het oosten van Flevoland is hierdoor niet meer verkrijgbaar. Syntus biedt in de provincie Utrecht een dagkaart aan voor 9 euro. Om hiervan te profiteren moet u wel in het bezit zijn van een smartphone waarop de Syntus app is geïnstalleerd. Deze dagkaart is niet op papier en ook niet op de OV-chipkaart verkrijgbaar.

Het *Amsterdam & Region Travel Ticket* was er alleen in een eendaagse variant, maar nu ook in een twee- en driedaagse. En hij is nu ook bij NS in de trein geldig. Daarentegen schafte de Rotterdamse RET de twee- en driedaagse variant van haar dagkaart juist af. In Zeeland is het niet langer mogelijk om met twee 8-strippenkaarten van de Zeeuwse Strip onbeperkt door Zeeland te reizen.

Martin Oudenaarden



FOTO: INEKE VAN DER WERF

Op vakantie met het openbaar vervoer

Rian van der Borgt, Frances Carrière, Sanne van Galen, Arriën Kruyt, David Nijenhuis, Jaap Rodenburg, Peter Oosterling, Martin Oudenaarden, Gerda Spaander, Marcel Versteeg, Ineke van der Werf

De informatie is samengesteld in januari 2017 en is onder voorbehoud. De treinprijzen zijn gebaseerd op tweede klas, tenzij anders aangegeven. Wie meer informatie wil, vindt die op *www.rover.nl/reizen-met-ov/buitenland*. Informatie over reizen per OV en fiets volgt in *De Reiziger* nr. 3.

Op vakantie naar het buitenland met het openbaar vervoer is aangenaam, avontuurlijk, interessant én minder milieubelastend. Daarom ook dit jaar weer een uitneembaar katern boordevol reisinformatie. Nieuw is dat we ons concentreren op landen die vanuit Nederland **binnen 24 uur** te bereiken zijn, met een of twee keer overstappen. De redactie wenst je veel voorpret en een mooie reis!

Foto pag. 11: Wachtende reizigers op het busstation van Catania op Sicilie



FOTO: TIM BORIC

België: de tram in het Gentse stadscentrum

BELGIË

De Intercity rijdt 16 keer per dag van Amsterdam naar Brussel. De snellere Thalys rijdt dat traject 14 keer per dag (in het weekend minder). Verder rijdt ieder uur de stoptrein Roosendaal–Antwerpen, die op werkdagen doorrijdt naar Puurs en in het weekend naar Antwerpen-Zuid. Uit Maastricht vertrekt elk uur de stoptrein naar Liège-Guillemins, met op werkdagen meestal aansluiting op de intercity naar Leuven, Brussel, Gent en Kortrijk; in het weekend is er aansluiting op de intercity naar Leuven, Brussel, Gent, Brugge en Oostende. In Luik vertrekt ook de trein door de Ardennen naar Luxemburg.

In Antwerpen-Centraal kunt u overstappen voor het westen van het land en de kust; in Brussel op treinen in alle richtingen. Brussel-Zuid (= Bruxelles-Midi) is het overstapstation voor Thalys, TGV en Eurostar. Ons advies is voldoende tijd te nemen voor aansluitingen in Brussel. Reizigers worden meestal op de volgende trein geboekt bij een gemiste aansluiting.

Tips

- Tijd voor een fijne lunch of diner in Brussel? Bestel 'waterzooi' in La Roue d'Or in de Hoedemakerstraat, zijstraat van de Grote Markt, op loopafstand van het Centraal Station. Een zeer charmante brasserie met een geweldig interieur en vriendelijke bediening.
- Langs vrijwel de gehele Belgische kust rijdt de populaire Kusttram, met aansluiting op de trein in Knokke, Zeebrugge, Blankenberge, Oostende en De Panne. Vanuit het De Panne eindpunt, bij het treinstation, kan weer verder gereisd worden met de bus naar Duinkerke in Frankrijk. (*dkbus.com*)
- Mooie treintrajecten zijn te vinden in de Ardennen, b.v. Luik–Gouvy–Luxemburg of

Veranderingen in de dienstregeling

In het vorige nummer hadden we niet genoeg ruimte om de belangrijkste wijzigingen in de internationale dienstregeling 2017 aan u te melden. Dit doen we daarom in de buitenlandspecial.

De internationale nachttrein rijdt niet meer vanuit Amsterdam. De nachttrein naar München is overgenomen door de Oostenrijkse ÖBB en rijdt vanaf Düsseldorf, met redelijke aansluiting van en naar Nederland. Voor de Züricher tak is er helaas geen vervanging.

Voor dagreizigers is er een gedeeltelijke vervanging in de vorm van een vroege ICE Frankfurt–Amsterdam, vanaf Keulen ongeveer op dezelfde tijd als de voormalige nachttrein. Omgekeerd is er geen late ICE vanuit Amsterdam. De laatste reismogelijkheid via Arnhem naar Duitsland is daardoor vervallen. Ale ICE's rijden nu het hele jaar: in de winter zijn er geen extra grote gaten in de dienstregeling meer.

Op het spoor tussen Arnhem en Duitsland rijdt vanaf april 2017 een regionale trein. Dagelijks is er dan de ieder uur door Abellio gereden stoptrein Arnhem–Düsseldorf. Hij stopt o.a. in Zevenaar, Emmerich, Wesel, Oberhausen en Duisburg. Reizigers naar Keulen stappen in Düsseldorf over. Na vele jaren krijgen OV-reizigers weer een regelmatig rijdende rechtstreekse verbinding met de net over de grens liggende plaatsen Emmerich en Wesel. De ingewikkelde busreizen met overstappen via Nijmegen of 's-Heerenberg zijn dan niet meer nodig.

De intercity van Amsterdam naar Brussel en de stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen blijven nog tot december 2017 rijden zoals u in de dienstregeling 2016 gewend was. NS streeft ernaar om daarna tussen Amsterdam en Brussel via de HSL en via Breda te gaan rijden.

Luik–Verviers–Aken.
- Het *Euregioticket* is een dagkaart voor bus en trein in de Belgische provincies Luik en Limburg (enkel de spoorlijnen Luik–Hasselt, Luik–Maastricht, Luik–Spa–Géronstère, Luik–Eupen/Aken), het zuiden van Nederlands Limburg en een groot gebied rond het Duitse Aken; maandag t/m vrijdag: € 18,50 per persoon; weekend en feestdagen geldig voor maximaal twee volwassenen en drie kinderen.
- Er bestaan goedkope dagkaarten voor de trams en bussen van De Lijn (Vlaanderen), TEC (Wallonië) en MIVB (Brussel). Geschikt voor allerlei interessante dagtochten zoals stedenbezoek, of wandelingen. De NMBS verkoopt helaas geen dagkaart. Er is een maximumritprijs met De Lijn, wel met een maximale geldigheidsduur. Handig is om hiervoor een lijnkaart aan te schaffen, waarvan het tegoed onbeperkt geldig is (*www.delijn.be/nl/vervoerbewijze*). Deze is te gebruiken door meerdere samenreizende personen en kan meestal ook aan het NMBS-loket gekocht worden.

DENEMARKEN

Vanuit Utrecht Centraal ben je in een uur of elf in Kopenhagen, het snelst door over te stappen in Duisburg en Hamburg (ICE en IC). Vanuit Hamburg kun je naar Jutland reizen via hoofdverbinding Flensburg–Padborg of via de regionale verbinding Niebüll–Tønder. Voor de verbinding naar Kopenhagen is er een treinverbinding waarbij de ICE-trein de veerboot Puttgarden–Rødby op rijdt. De bussen van Eurolines rijden ('s nachts) naar Kopenhagen en naar Jutland (Aalborg), zie *www.eurolines.nl*.

Naast de nationale spoorwegmaatschappijen rijden er op regionale spoorlijnen ook andere vervoerders zoals Arriva Tog (*arriva.dk*). Die hebben eigen vervoerbewijzen en commerciële acties, maar het landelijk tariefsysteem is overal van toepassing. Zie voor reisinformatie *www.rejseplanen.dk*. Voor Kopenhagen: *www.moviatrafik.dk* (klik op Tourist).

In de steden kun je het best reizen op een dagkaart. Daarbuiten 'enkeltjes' en meerrittenkaarten als je met meer of vaker reist. Voor Kopenhagen is er de *Copenhagen card* die geldig op al het OV in de wijde omgeving en tevens toegang geeft tot museums en andere attracties. Er zijn ook goedkopere 24-uur en 72-uur kaarten zonder de toeristische extra's.

Tips

- In juli verkoopt Arriva op Jutland voordelige dagkaarten (95 kronen), die vooraf online geboekt moeten worden. (*arriva.dk*)
- Met het *Öresund Rundt Ticket* kun je twee dagen reizen rond de Öresund in zowel Zweden als Denemarken Te koop bij de Kopenhagen tourist office of bij het Zweedse Skanetrafiken (*www.skanetrafiken.se*)
- Let op: de kaartcontrole in en rond Kopenhagen is bijzonder streng. Je hebt al snel een boete van € 100 aan je broek. Daartegen kun je nog wel bezwaar maken. Hoe uitgebreider de uitleg en hoe meer bewijsstukken, hoe beter.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Belgie: tram aan zee

DUITSLAND

De meeste toeristische gebieden zijn goed met trein en bus te bereiken. De grote steden zijn d.m.v. snelle, comfortabele ICE's met elkaar verbonden. De langeafstandstreinen hebben helaas wel vaak vertraging, variërend van 5 minuten tot meer dan een uur.

De gewone treintickets zijn prijzig, maar er zijn allerlei kortingsregelingen. De belangrijkste is de *Sparpreis*, die ook geldt als de eindbestemming een ander land is, bijv. Zwitserland of Oostenrijk: dat scheelt vaak meer dan de helft van de prijs, maar dan moet je wel vastleggen welke trein je neemt. Als je meerdere malen per jaar naar Duitsland reist, kan de *Bahncard 25* voordelig zijn, die korting geeft op alle treinen en tickets. Verder is er voor heel Duitsland het *Schönes Wochenende*, in het weekend vrij reizen met alle regionale treinen.

In combinatie met de trein zijn er in de grote steden allerlei vormen van vervolgvervoer mogelijk, zoals Flinkster, een soort deelauto à la GreenWheels, en Call-a-bike, en soort OV-fiets. Ook zijn er via Ameropa, een dochteronderneming van DB, allerlei arrangementen mogelijk, bijv. het apart laten vervoeren van je bagage. Details zijn te vinden op de website van

Reizigerstip: Leuven!

Ik ben een paar maanden geleden een lang weekend in Leuven (Vlaanderen) geweest en kan die stad van harte aanbevelen! Ik noem slechts:
- de Oude Markt (bekend als "de langste toog ter wereld")
- het aantal restaurants en café's dat niet te tellen is, vooral in de Muntstraat
- het Groot Begijnhof (rondleiding door een begijn) en Klein Begijnhof
- het stadhuis, waar ook rondleidingen worden gegeven
- de vier thematische stadswandelingen die je voor een paar euro koopt bij de Dienst voor Toerisme.

In en rondom Leuven is ook per fiets van alles te beleven.
Vanuit Rotterdam in twee uur met een overstap in Mechelen te bereiken. Wie met de Thalys reist doet er anderhalf uur over en stapt dan in Antwerpen over.
(Nettie Roes)

Reizigerstip: handige website!

Wij zijn heel supertevreden met de website *öpnvkarte.de*. Zowel voor Duitsland als voor de Canarische Eilanden, waar we ook wel eens heen gaan, geven ze uitstekende informatie over trein- en busvervoer. Inclusief goede plattegronden met halteplaatsen.
(Wim Kuiper en Riet Kemp)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Duitsland: de Burg Pfalzgrafenstein in de Rijn

Ameropa en van Deutsche Bahn.

Er zijn dit jaar onderstaande directe verbindingen:

- Intercity Amsterdam–Berlijn, elke twee uur
- ICE Amsterdam–Frankfurt, 5 tot 6 keer per dag
- ICE Amsterdam–Basel, eenmaal per dag
- Regional Express Heerlen–Herzogenrath, eens per uur (vanaf Herzogenrath verbindingen naar Düsseldorf en Aken)
- Eurobahn Venlo–Hamm, eenmaal per uur (trein stopt ook in Düsseldorf)
- Regional Bahn Enschede–Münster, eens per uur
- Regional Bahn Enschede–Dortmund, eenmaal per uur
- Arriva Groningen–Weener, eens per uur, met aansluitende bus naar Leer
- Er is ook een rechtstreekse snelbus Groningen–Leer
- Abellio Arnhem–Düsseldorf, eenmaal per uur (vanaf 6 april)

Duitsland: de Freiberger Eisenbahn diep in Sachsen



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Duitsland heeft de toerist veel te bieden, waaronder interessante steden vol historie zoals Aken, München en Berlijn. Maar ook kleinere steden, zoals Tübingen of Sindelfingen in Zuid-Duitsland of Erfurt en Wittenberg in Oost-Duitsland, zijn de moeite waard. In Wittenberg wordt dit jaar van alles georganiseerd vanwege het Lutherjaar.

Verder zijn er mooie wandelgebieden, zowel dichtbij de Nederlandse grens als verder weg, in het zuiden en het oosten. Enkele voorbeelden:

- Schwarzwald
- Bayerischer Wald
- Allgäu
- Harz
- Thüringer Wald (te bereiken van Eisenach of Erfurt)

In het oosten van Duitsland heeft Leipzig zich ontwikkeld tot een dynamische stad, waar van alles te doen is, waaronder allerlei tentoonstellingen en veel muziekuitvoeringen, met name in de Thomaskirche. Leipzig is met de trein te bereiken via de IC Berlijn, met een overstap in Hannover (of met de ICE en een overstap in Frankfurt).

Tips

Mooie, schilderachtige trajecten zijn onder meer:

- Bonn–Mainz (langs de Rijn),
- Stuttgart–Ulm–Augsburg
- Offenburg–Konstanz
- Strassbourg–Freiburg
- Nürnberg–Zwickau¬–Dresden

Websites

www.bahn.de
www.ameropa.de
www.treinreiswinkel.nl
www.railcc.nl
www.fahrplan.bahnen-und-busse.de
www.vrr.de
www.niedersachsenticket.de
www.dbregio-shop.de



FOTO: INEKE VAN DER WERF

Duitsland: bushalte bij treinstation Titisee

FRANKRIJK

Rechtstreeks per Thalys naar Parijs (vanaf € 35 enkele reis) of met de IC Direct naar Brussel-Zuid en daar overstappen op de Thalys. Er zijn ook enkele rechtstreekse Thalys-treinen van Amsterdam naar Lille.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

ICE 373 van Berlijn naar Interlaken rijdt in omgekeerde rijtuigvolgorde. Rechtsboven de actuele plaats van 1e en 2e klasse.

Geänderte Wagenreihung

De samenstelling van Duitse langeafstandstreinen wordt ver van tevoren door DB vastgesteld. Er is dan bekend hoe lang de trein is en waar in de trein zich de genummerde rijtuigen bevinden. Op de perrons wordt op speciale borden aangegeven bij welk letter letterbord de rijtuigen stoppen. Handig voor wie een gereserveerde zitplaats heeft of wil weten waar in een lange trein zich de 1e klasse bevindt.

Maar… de praktijk is vaak anders dan de theorie. Treinen zijn dan anders samengesteld dan op het bord staat. Dit leidt tot onzekerheid en paniek als de trein het station binnenrijdt. Het is dan ook geen pretje om je met veel bagage naar het andere eind van het perron te moeten haasten als het treinpersoneel al dan niet zenuwachtig aanstalten maakt om de trein te laten vertrekken.

Let daarom even op als u op het perron bent. In de digitale treinaanwijzers loopt, als er bijzonderheden te melden zijn, bovenaan een mededelingenregel op een witte ondergrond. Daarin staat of de trein te laat is, maar wordt ook aangegeven als hij in een andere samenstelling rijdt. *Geänderte Wagenreihung* noemt de DB dat, al ontbreekt de Umlaut op het bord. Meestal wordt het ook een paar minuten voordat de trein aankomt omgeroepen en vaak staat het ook al op het grote digitale vertrektijdenbord in de stationshal.

'Anders samengesteld' betekent niet altijd dat de trein precies in de omgekeerde rijtuigvolgorde rijdt. En dat een reiziger wiens rijtuig zich volgens de planning helemaal achter in de trein moet bevinden, helemaal naar voren moet. Het gebeurt ook regelmatig dat van een ICE die uit twee treinstellen bestaat er één treinstel andersom staat. En ik maakte ook een keer mee dat in een Duitse intercity alleen de rijtuigen in het midden anders waren *gereiht*, voor- en achteraan was alles zoals gepland. Tenslotte komt het voor dat een of meer rijtuigen of hele ICE-treinstellen ontbreken, wat extra vervelend is voor reizigers die net in dat rijtuig hun zitplaats hebben geboekt.

Als de theorie klopt met de werkelijkheid kan je met behulp van de perronborden als reiziger vrij nauwkeurig bepalen waar jouw rijtuig zal stoppen. Bij een andere *Reihung* is dat moeilijker, zeker als jouw rijtuig zich niet aan het uiteinde van de trein bevindt. Meestal is echter wel te bepalen of dat rijtuig een beetje meer achter of voor in de trein rijdt dan normaal. En op de treinaanwijzers wordt ook de actuele plaats van de 1e en 2e klasse aangegeven, al gebeurt dat niet op het niveau van rijtuignummers.

Laat u niet verrassen door een andere samenstelling van de trein. Wie de treinaanwijzers in Duitsland een beetje in de gaten houdt, kan van tevoren meestal wel maatregelen nemen. Behalve als de borden en de omroep zwijgen over de andere samenstelling. Daar kan geen enkele reiziger tegenop helaas.

Tip: kijk thuis hoe de trein samengesteld zou moeten zijn op *www.fernbahn.de*.

(Martin Oudenaarden)

Het TGV-station van Marseille.



FOTO: TIM BORIC

Voor reizigers uit het zuiden van Nederland kan het handiger zijn om via Maastricht en Liège-Guillemins te reizen. Vanaf Brussel vertrekken ook TGV's naar het Franse zuiden en naar Straatsburg: met deze treinen kunt u een overstap in Parijs – met de bijbehorende metrorit van station naar station – vermijden. Het kan soms ook goedkoper via Antwerpen naar Lille en van daar naar Parijs of verder.
De Zon-Thalys doet Amsterdam–Marseille in ca. 7 uur (vanaf € 49 enkele reis, zaterdags van 24 juni t/m 19 augustus). Voor Thalys en TGV geldt: hoe vroeger u boekt, hoe lager de prijzen. Vanaf Parijs en Luxemburg is er ook een nachttrein naar Marseille en Nice.

Tips

- Ga je met Interrail door Frankrijk reizen, dan kun je nu je zitplaats vooraf online reserveren. Handig!
- Onder de naam Nouvelle-Aquitaine hebben o.a. de regio's Aquitaine, Limousin en Poitou-Charentes hun lijnennet samengevoegd. Daardoor kun je bijvoorbeeld van Limoges tot aan Hendaye (een slordige 460 km) gebruikmaken van een en dezelfde aanbieding.

Snel door Frankrijk met de smalle beurs?

Dat kan: met de familie: Ouigo, IZY en ID-TGV. De **Ouigo** (spreek: *we go, www.ouigo.com*) verbindt enkele grote Franse steden met de luchthaven van Parijs of Disneyland. Handig voor wie voor een tientje door Frankrijk wil razen en als de goedkope kaartjes voor de TGV onverhoopt op mochten zijn. Er is geen restauratie en je moet extra betalen voor bijvoorbeeld het meenemen van een grote koffer of dito hond. Daarnaast moet je minimaal 30 minuten voor vertrek aanwezig zijn en kost het meer als je bijvoorbeeld naar het centrum van Parijs of Lille wilt. Voor wie rust tijdens het reizen wil, kan voor 5 euro extra een plek reserveren in een stiltecoupé (mobiel bellen en luid praten is streng verboden; er is toezicht aanwezig!). Gebruik van een stopcontact is daar overigens bij de prijs inbegrepen.

De **IZY** (spreek uit: *easy, www.izy.com*) is het wit-groene internationale broertje van Ouigo tussen Brussel en Parijs. Vanaf Lille rijdt deze trein over de oude lijn. Je bent daardoor wel een dik uur langer onderweg, maar voor € 10 kun je al mee, al heb je geen garantie op een zitplaats. Een klapstoel kost vanaf € 15, een zitplaats € 19 en een XL-zitplaats (1e klas dus) € 29. 30 Minuten vooraf aanwezig zijn is niet nodig en je reist gewoon direct naar Paris Gare du Nord, maar opties als bagage, huisdieren etc. worden wel in rekening gebracht. Kijk niet vreemd op als je jezelf voorlopig in een gewone Thalys ziet instappen. IZY is onderdeel van Thalys, maar heeft nog niet voldoende treinstellen die in hun eigen merkjasje gestoken zijn.

De **iDTGV** (*www.idtgv.com*) lijkt het meest op de TGV. Sterker nog, deze lift met een andere (gewone) TGV mee (je moet soms alleen wel wat verder lopen!). De prijzen liggen gemiddeld wat hoger dan bij Ouigo en IZY, maar zijn meestal (veel) lager dan die van de gewone TGV. Alleen omboeken of annuleren kan wat meer kosten (dat kan bij de Ouigo en IZY overigens helemaal niet!). Op de site kun je aangeven wat je maximaal wilt betalen en de verbindingen worden op een presenteerblaadje aangereikt: *vous demandez, nous courons!* De iD-Zap is voor wie een hond mee wil nemen, onderweg graag mobiel belt, een gesprek wil voeren, of een spelletje wilt spelen (zelfs consoles kun je daar huren!). In de iD-Zen heerst absolute stilte (en daar wordt ook op gelet!). Wil je na afloop een taxi? De iDCAB kan eenvoudig online besteld worden.
(David Nijenhuis)

Reizen voor bijna-nop kan binnen de Lorraine (*Tarif-Métrolor*) en in de Midi-Pyrennées met een *Tikémouv'*: enkele reis, waarbij elke 40 km € 2,50 kost (met een maximum van € 7,50, en mét overstaprecht!). De meeste van dit soort aanbiedingen zijn ook online te koop. Wie wat vaker binnen een regio reist kan voor hooguit 2-3 tientjes een kortingskaart kopen. Jongeren, senioren, minigroepen en gezinnen kunnen vaak vrij goedkoop hun treinreizen krijgen. Alle info per regio is te vinden op *www.ter-sncf.com*.

- Een handig hulpmiddel is de landkaart France Transports, met een overzicht van alle spoorlijnen, een groot aantal regionale buslijnen en tram-/metrokaartjes van Franse steden; verkrijgbaar in de stationskiosks Relais H en via *www.itineraires-et-territoires.com*.
- De NMBS verkoopt vanuit België weekendretours naar Lille, met 40% korting.
- Landschappelijk aantrekkelijke spoorlijnen zijn te vinden in de Alpen en de Pyreneeën, maar ook in het Centraal Massief: Clermont-Ferrand–Béziers en Clermont-Ferrand–Nîmes. Bijzonder mooi is de route van de smalspoortrein *(Le Petit Train Jaune)* tussen Latour-de-Carol en Villefranche-Vernet-les-Bains in de Pyreneeën. Ook aan te bevelen zijn treinritten op het eiland Corsica.
- Een bijzondere mooie landschappelijke route is het metersporige bergtraject van St-Gervais-le-Fayet naar Martigny in Zwitserland. Hierbij zijn de gletsjers en de hoge toppen van de Mont Blanc zichtbaar en wordt er gestopt in Chamonix.

Trains de nuit

De huidige nachttreinen Parijs–Nice, Parijs–Hendaye/Irun en Parijs–Toulouse verdwijnen in de loop van de (vroege) zomer (met het opengaan van de TGV-lijn Parijs–Bordeaux). Parijs–Albi wordt ingekort tot Parijs–Rodez. Daarnaast blijven Parijs–Briançon en Parijs–Latour de Carol ook voorlopig nog bestaan. Voordelige *PREM*-kaartjes zijn te koop via *www.sncf.com* (vanaf € 35 voor een 6p-ligwagen, vanaf € 45 voor 1e klas 4p-ligwagen). Interrailers kunnen voor € 19-21 een ligplaats bestellen via bijvoorbeeld de Treinreiswinkel. 1e klas cabines kunnen ook afgehuurd worden voor 3, 2 of 1 personen. Ontbijt is online bij te bestellen en af te rekenen tot een paar uur voor vertrek (alleen met creditcard, bij vertrek uit Parijs én aankomst op het eindstation, niet op alle dagen beschikbaar!).

GROOT-BRITTANNIË

Prachtige oude steden als Bath, York en Edinburgh, geweldige wandelmogelijkheden in bijvoorbeeld het Lake District en de Cotswolds, en altijd een goede pub onder handbereik. En dan is alles nu ook nog 'ns een stuk goedkoper door het lagere pond. Er is eigenlijk geen reden om dit jaar de oversteek niet te wagen...

Dat kan natuurlijk per boot: bijvoorbeeld via Hoek van Holland–Harwich (dag- en nachtboot). Vanaf € 66 enkele reis, inclusief aansluitende treinen. Voor noordelijker bestemmingen is de veerboot IJmuiden–Newcastle of Rotterdam–Hull handig. Of neem vanaf Brussel-Zuid de Eurostar door de Kanaaltunnel naar Londen. Vanaf € 59 enkele reis vanuit elk Nederlands station. Trek in Brussel en Londen voldoende tijd uit voor paspoort- en veiligheidscontroles.

Om binnen de UK goedkoop te reizen over langere afstanden, is lang van tevoren boeken essentieel, bijvoorbeeld via *www.nationalrail.co.uk*. *Interrail of Britrailpass* (verkrijgbaar bij o.a. VisitBritain of de Treinreiswinkel) zijn bij een paar lange treinreizen al terugverdiend. Reserveringen zijn zelden verplicht, maar op populaire routes wel aan te bevelen (dit kan tot 5 uur voor vertrek – afgezien van online alleen mogelijk op Britse stations!). Er zijn ook passen

Griekenland: de boten zijn het mooiste OV

Okee, je doet bijna twee dagen over de treinreis van Utrecht naar Athene, met tussenstops in Zagreb en Belgrado (zie o.a. de Treinreiswinkel). Maar dan ben je wel in een geweldig, zonnig vakantieland, vol Grieken die hun uiterste best doen om het toeristen naar de zin te maken.

Dankzij de Olympische spelen is er in Athene een goede metro, die ook de luchthaven bedient. In de stad rijden veel bussen en trolleybussen en er is een bescheiden tramnetwerk naar de voorsteden. Van Athene naar Thessaloniki loopt de belangrijkste spoorlijn met een redelijke frequentie. Halverwege wordt de lijn enkelsporig en gaat volgt hij een interessant en spectaculair bergtraject. Tijdens de Duitse bezetting hebben de partizanen daar tweemaal een viaduct opgeblazen en daarmee de bevoorrading van de troepen van generaal Rommel in de Afrikaanse woestijn ontregeld.

Van Thessaloniki is er twee keer per dag een doorgaande trein naar Alexandroupolis bij de Turkse grens. De trein doet er zes uur over, twee uur langer dan de bus. De trein is wel goedkoper en volgt een mooi kronkelend traject langs rivieren en oude steden.

Een goed alternatief voor de treinen zijn de bussen, die alle grote en kleine plaatsen met elkaar verbinden. Als toerist doe je er verstandig aan om op het busstation van tevoren een kaartje te kopen met een zitplaatsreservering, omdat vooral de bussen tussen steden snel vollopen.

Maar de prachtigste vorm van Grieks OV wordt gevormd door de boten, die de haven van Piraeus verbinden met de vele eilanden. De Egeïsche Zee is de mooiste ter wereld. In de Engelse taal bestaat naast het woord *landscape* ook het woord *seascape*. In Griekenland leer je de waarde van dit woord kennen. Er zijn langzame en goedkope boten waar het goed toeven is op het dek en er zijn snelle dure draagvleugelboten, waar de reizigers in een soort vliegtuigstoelen zitten. De langzame boten zijn oneindig veel fijner om mee te varen.
(Arriën Kruyt)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Groot Brittannië: Cornwall

voor Londen en verre omgeving, heel Engeland of Schotland.
Interessante kortingkaarten zijn de *Rover-* of *Ranger-tickets* en *Railcards*.

Tips

- Vrijwel alle Schotse spoorlijnen ten noorden van de lijn Glasgow–Edinburgh gaan door schitterend landschap. Voor de verbinding Glasgow (Airport)–Fort William–Portree kunt u ook snelbus 915 nemen. Tussen Tyndrum–Crianlarich–Ardlui liggen spoorlijn en weg min of meer parallel aan elkaar en voeren door een zeer verlaten, magnifiek landschap. Bus 915 rijdt tussen Glencoe en Fort William vele kilometers langs het altijd weer imponerende Loch Linhe. Snelbus 916 Oban–Fort William–Inverness rijdt een nog groter stuk evenwijdig aan Loch Linhe en gaat na Fort William o.a. langs het roemruchte Loch Ness.
- In Wales zijn fraai Crewe–Cardiff en de meeste lijnen ten westen daarvan; ook Devon en Cornwall hebben veel te bieden. Verder: (Leeds–)Settle–Carlisle. Minder voor de hand liggend: de verbindingen tussen de industriesteden Manchester en Leeds gaan hier en daar door prachtige gebieden.
- Groot-Brittannië heeft veel museumspoorlij-

Bus in plaats van trein

Een reis per bus is vaak flink goedkoper dan de trein en kan daardoor heel aantrekkelijk zijn. Al voor een paar tientjes reis je van Amsterdam naar Londen of Parijs en weer terug.

Bij deze stunttarieven circuleert nogal eens het beeld van een zeer trage en oncomfortabele busreis, maar dat is niet (altijd) terecht. Wie bijvoorbeeld met de Eurolines-bus van Eindhoven naar Brussel reist, is bijna de helft van de reistijd kwijt dan iemand die dit per trein doet. Maar ook de lange busreizen zijn vaak goed uit te zitten. Bijvoorbeeld een busreis naar Londen, die halverwege wordt onderbroken door een prettig verblijf op de boot. Bovendien zijn er de laatste jaren meerdere busbedrijven op komen zetten voor diverse doelgroepen, waardoor de reiziger op het gebied van comfort en voorzieningen ook nog iets te kiezen heeft.

De bekendste lange-afstandsbusdienst is **Eurolines.** Eurolines rijdt naar meer dan 600 bestemmingen in heel Europa. Veel steden zijn dagelijks te bereiken; Brussel, Parijs en Londen zelfs meerdere keren per dag. Eurolines heeft vaak scherpe aanbiedingen, vooral voor vroegboekers. Maar ook de last-minute boekers, die te laat zijn voor de voordelige treinkaartjes, reizen met Eurolines voor een paar tientjes naar diverse Europese steden. Eurolines vertrekt vanuit meerdere Nederlandse plaatsen en biedt een Nederlandstalige klantenservice (de chauffeurs spreken wel vaak een andere taal). Er zijn diverse combinatiekortingen te boeken die de afgelopen jaren wel flink in prijs zijn verhoogd. Zo is de *Mini Pass* (doorreizen tussen Amsterdam, Londen, Brussel of Parijs in diverse combinaties) in de goedkoopste versie sinds vorig jaar van € 40 naar € 61 verhoogd. De *Eurolines Pass* voor meerdere bestemmingen is daarentegen nog steeds te bestellen vanaf € 225 voor 15 dagen en vanaf € 340 voor 30 dagen (voor jongeren t/m 26 geldt een gereduceerd tarief). Ook is er een kortingskaart beschikbaar vanaf € 29. De meeste bussen van Eurolines bieden tegenwoordig gratis wifi. Meer informatie: *www.eurolines.nl*.

FlixBus timmert flink aan de weg en omvat tegenwoordig ook het MEGAbus-netwerk (op het Europese vasteland, in Groot-Brittannië bestaat MEGAbus nog zelfstandig). Daarmee biedt FlixBus anno 2017 busnetwerken in Nederland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië en Kroatië evenals grensoverschrijdende bussen tot naar Scandinavië, Spanje, Engeland en Oost-Europa. FlixBus biedt naar eigen zeggen ruim 100.000 verbindingen door Europa vanaf € 5. Op de website wordt zelfs gesproken over een laagsteprijsgarantie, maar in een vergelijking verliest FlixBus het van Eurolines. Ver vooruit boeken is bij FlixBus ook niet bij alle bestemmingen mogelijk. De bussen hebben airconditioning, toilet, leeslampjes en comfortabele stoelen. Er zijn ook hapjes en drankjes te koop, gratis wifi en veel bussen hebben stopcontacten en een mediacenter met films en muziek op aanvraag. Meer informatie: *www.flixbus.nl*

nen die vaak met stoomtreinen worden geëxploiteerd. Er zijn in Noord-Wales vele museumsmalspoorlijnen die op elkaar aansluiten, waardoor boeiende rondritten mogelijk zijn.

Websites

www.eurostar.com – rechtstreeks boeken incl. stoelkeuze
www.nationalrail.co.uk – reisplanner en kaartverkoop via links naar vervoerders
www.tfl.gov.uk – OV in Londen
www.thetrainline.com – reisplanner en kaartverkoop
www.virgintrainseastcoast.com – kaartverkoop voor belangrijkste noord-zuid-verbindingen
www.railcard.co.uk – kortingkaarten
www.visitbritaindirect.com – passen
www.nationalexpress.com, www.nleu.megabus.com – bussen
www.traveline.info – de Britse 9292, dus voor al het OV incl. ferries

IERLAND

Als je om negen uur vanuit Utrecht vertrekt, kun je rond middernacht in Dublin staan – vier treinen en een snelle boot later. Vanuit Groot-Brittannië zijn er voordelige combinatietickets SailRail voor trein en boot te koop, naar ieder Iers of Noord-Iers station en via verschillende veerdiensten. Een enkele reis Londen–Dublin is te koop vanaf £ 46, Londen–Belfast kost £ 54. Jongeren tot 16 jaar betalen de helft.
De Ierse treinen rijden voornamelijk van en naar Dublin. Voor rondreizen is het aan te bevelen om ook naar het nationale busnetwerk te kijken. Er zijn rondreispassen voor zowel bus als trein, met of zonder Noord-Ierland erbij. Een Interrail voor Ierland geldt ook in Noord-Ierland. In Dublin kan voordelig gereisd worden met al het OV met de LeapVisitorCard (€ 10 voor 1 dag, 3 dagen voor € 19,50).
In Noord-Ierland werken bus en trein goed samen. Er is een dagkaart voor al het OV in Noord-Ierland voor £ 17,50 – alleen te koop

OUIBUS is (onder de voormalige naam iDBUS) opgericht door de Franse SNCF en richt zich op busreizen tussen Frankrijk en grote Europese steden. Voor Nederland betekent dit dat er gereisd kan worden vanaf stations Amsterdam Sloterdijk en Rotterdam CS naar steden als Antwerpen, Brussel, Parijs, Lyon, Nantes, Lille en als een wat vreemde eend in de bijt naar Londen. Waar OUIBUS flank na de lancering zo'n € 35 rekende voor een reis naar Parijs, is het tarief inmiddels naar € 19 gezakt. De bussen bieden gratis wifi, stopcontacten en realtime GPS-informatie. Meer informatie: *nl.ouibus.com*

IC Bus is het busproduct van de Deutsche Bahn. In Nederland kan gebruik worden gemaakt van de busdiensten vanuit Eindhoven, Roermond of Maastricht naar Düsseldorf of tussen Eindhoven en Londen. De tarieven zijn marktconform; een rit is te boeken vanaf € 9 mits ver vooraf gereserveerd. Tickets worden verkocht via *www.bahn.de*. Houders van de Duitse BahnCard 25 krijgen ook op deze busreis 25 procent korting.

CityBusExpress rijdt vanaf Amsterdam, Arnhem, Amersfoort en Utrecht naar grote Duitse steden als Berlijn, Frankfurt, Duisburg, Stuttgart en Osnabruck. Veel bestemmingen zijn alleen in de zomer bereikbaar. Het bedrijf stelt met een reistijd van 8 uur de snelste verbinding tussen Amsterdam en Berlijn te bieden. Met slechts 52 stoelen in de bus biedt CityBusExpress extra beenruimte. Andere voordelen zijn alleen Nederlandstalige chauffeurs, een selectie van internationale tijdschriften en gratis bier, cola, koffie en flesjes water. Een reis Amsterdam–Berlijn kost € 25. *https://citybusexpress.com*

Student Agency is, in tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, niet specifiek gericht op studenten. De Tsjechische reisorganisatie biedt vanuit diverse Nederlandse plaatsen, waaronder Amsterdam, Breda, Utrecht en Eindhoven, busdiensten richting Praag en met een flinke omweg via Praag naar Wenen. De website *www.studentagency.cz* laat zich gelukkig ook in het Engels of Duits tonen maar is niet heel gebruiksvriendelijk.

Grensoverschrijdende lijnbussen

Voor het afleggen van kortere grensoverschrijdende afstanden zoals Nijmegen–Emmerich, Maastricht–Luik, Middelburg–Gent, Venlo–Duisburg, Maastricht–Hasselt en Tilburg–Turnhout kan de reguliere lijnbus een uitkomst zijn. Vaak is dit goedkoper dan de trein en vaak rijdt de bus een traject dat per trein helemaal niet bestaat. Wel komt er nogal vaak wat uitzoekwerk bij kijken hoe het met de ticketverkoop zit. Daarbij kunnen sommige regels het extra gecompliceerd maken: bij de Connexxion-bus Hulst–Antwerpen–Breda mag bijvoorbeeld alleen met de OV-chipkaart worden gereisd als niet in Antwerpen wordt uitgestapt. Een handig overzicht staat op *http://wiki.ovinnederland.nl/wiki/Grensoverschrijdend_openbaar_vervoer*.
Een andere tip is de website *www.grenstreinbus.be*. Hier is een overzicht te vinden van OV-verbindingen tussen Nederland en België met bijbehorende 'gebruiksaanwijzing'.

Binnen het buitenland

Op doorreis kan het soms ook flink schelen om in het buitenland te kiezen voor de langeafstandsbus in plaats van de trein. Vooral in landen als het Verenigd Koninkrijk, waar de trein erg duur kan zijn, kan een rit met een busdienst als National Express een alternatief zijn. Ook in Frankrijk heeft de TGV concurrentie van bedrijven als Starshipper en Isilines. In Duitsland is Flixbus een goed alternatief voor de prijzige Deutsche Bahn. In Zweden kan de reiziger terecht bij Swebus. En natuurlijk kan Eurolines ook gebruikt worden om de grote binnenlandse afstanden mee te overbruggen.



Ierland: Bray station

Gal-li-poli

Reizend door de hak van Italië (Puglia) kun je niet om de heilige Nicolaas heen; hier San Nicola genoemd. Bijna elke stad of dorp heeft wel een kerk of kapel die aan deze heilige is gewijd, met de basiliek van Bari als belangrijkste trekpleister. Op het heerlijk rommelige station Bari Sud Est zag ik dat de regionale trein- en busvervoerder Ferrovie del Sud Est de langskomende dieseldrie ook al te had vernoemd naar deze heilige. Dat bleek ook het geval bij de twee overige treinen uit deze kleine serie van drie. Had de Poolse bouwer PESA hier de hand in of was het toch een eenkennig eerbetoon van de FSE? Hoe zuidelijker ik kwam hoe ouder het FSE-materieel, hoe vervelozer de stations en hoe luchthartiger het bedrijf met de dienstregeling omsprong. 's Avonds rekende ik gemakshalve maar met minimaal een half uur vertraging. Viel het nooit echt tegen.

Mooie treinreizen zijn de rit Alberobello–Martina Franca en die van de barokstad Lecce naar Gallipoli aan de Ionische Zee. In de Valle d'Itria met het aantrekkelijke Alberobello als centrum staan talloze witgekalkte *trulli* met hun kenmerkende stenen puntmuts.

Ook in Lecce delen de staatsspoorwegen en de FSE het station en liggen de perrons van FSE het verst af van de centrumzijde. Per station verschilt de vermelding van de FSE-vertrektijden op het vertrektijdenbord in de hal. Op het ene station gebeurt dat wel en op het andere weer niet. Na in Lecce een retourtje voor Gallipoli bij een winkeltje in de stationshal te hebben gekocht, loop ik door de onderdoorgang naar het FSE-perron. De verkrijgbaarheid van kaartjes is ook telkens weer anders. Zo kun je op Bari Centrale op het FSE-perron bij de kiosk kaartjes voor trein en bus kopen, almede uit kleine, groene automaten. Deze dienen overigens ook om kaartjes af te stempelen (inchecken). In Lecce zijn de perrons kaal.

Ingestapt in de hoekige diesel-een (bouwjaar 1958) krijg ik van de conducteur de vraag waar ik naar toe ga. Mijn antwoord 'Gallipoli' corrigeert hij onmiddellijk; het is Gal-li-poli. Tijdens de rit door het stoffige, stenige landschap neurie ik op het kadeng-kadeng Gal-li-poli, Gal-li-poli. Op de stationnetjes die we aan doen staat vaak verspreid oud materieel letterlijk weg te roesten.

Het station van het oorspronkelijk Griekse Gallipoli – kàli pòlis, mooie stad – ligt niet op het eiland waar de stad zich tot in de 18e eeuw heeft ontwikkeld. In 1785 besloot het stadbestuur de stad verder op het vasteland uit te bouwen. Naar het centrum wandelend valt het nauwelijks op dat de beide stadsdelen door een brug met elkaar zijn verbonden.

Aanbeveling: gebruik de lunch of het avondeten op een van de terrassen langs de ring met de witte huizen rondom het centrum en langs de zee. Een korte wandelbeschrijving vindt u op *www.rover.nl*.

(Peter Oosterling)

op de chipkaart iLink. Verder een Family and Friends ticket voor 1 of 2 volwassenen en maximaal 4 kinderen voor £ 22. Voor de trein zijn er dagretours met 33% korting bij vertrek na 9:30 en een dagkaart op zondag voor £ 9.

Tips

- Fraaie treintrajecten gaan van Dublin naar Cork, Galway, Roslare, Waterford en Belfast.
- Combineer de trein met een fraaie wandeling langs de kust ten zuiden van Dublin. Neem in Dublin de DART naar Bray en loop dan langs de kust naar Greystones. Het is een prachtige wandeling met kans op uitzicht op dolfijnen! Vanaf Greystones kun je dan weer met de DART terug.
- In Noord-Ierland is de lijn van Belfast naar (London)derry aan te bevelen, die vlak langs de kust loopt. Nieuw is de enkele jaren geleden heropende spoorlijn van Ennis naar Athenry in het westen.

Websites

www.cie.ie
www.translink.co.uk
www.seat61.com/Ireland.htm
www.virgintrains.co.uk
www.loco2.com
irishferries.com

ITALIË

De Italiaanse Alpen, Venetië of Milaan zijn vanuit Nederland met dagtreinen bereikbaar, met twee tot drie keer overstappen in Duitsland en/of Zwitserland. Vanuit Milaan zijn Bologna, Florence en Rome dan nog haalbaar. Ook een TGV-verbinding via Frankrijk kan handig zijn.

De binnenlandse treinen verbinden zo ongeveer alle steden van enige betekenis; kaartjes kosten vanaf 10 euro. Erg fijn, aangezien autorijden en parkeren er een nachtmerrie zijn.



FOTO'S: PETER OOSTERLING

Het nieuwe hogesnelheidsnetwerk is nu sneller, handiger en rustgevender dan vliegen. Een voorbeeld: van Rome naar Florence in anderhalf uur kost vanaf 20 euro. Naar Sicilië kun je reizen per nachttrein, met een overstap in Messina – nadat de trein aan boord van de veerboot is gereden. Reserveringen zijn verplicht in de hogesnelheidstreinen én in de intercity's.

Tips

- Italië is erg bergachtig. De hoofdspoorlijnen lopen door de Povlakte en langs de kusten. Voor zover ze door de bergen gaan, zijn er veel tunnels. De tunneltrajecten zijn vaak aangelegd ter vervanging van een oude, bochtige spoorlijn. Soms is die oude lijn nog in gebruik, zoals tussen Bologna, Florence en Rome. Met stoptreinen en wat geduld is zo meer van het landschap te zien.
- De binnenlanden van Zuid-Italië zijn nog ongerept. Liefhebbers van smalspoor komen aan hun trekken in Potenza en Cosenza in Calabrië, rondom de Etna op Sicilië en op Sardinië (*www.ciaosardinia.com > the green train en www.treninoverde.com*).
- Via Zernez in Zwitserland kun je met de postbus over de Ofenpass naar het Italiaanse Mals, vanwaar de Vinschgaubahn naar Bozen rijdt. In Bozen is een kabelbaan naar Oberbozen, vanwaar de Rittnerbahn over een hoogvlakte naar Klobenstein rijdt.
- In de grensstreek met Zwitserland is er de mooie metersporige Centovalli-spoorweg Locarno–Domodossola.



FOTO'S: PETER OOSTERLING

Treinkaartjes kopen

NS International

Via de online boekingsmodule op *www.nsinternational.nl*, telefonisch via 030-2300023, bij de balie op Amsterdam Centraal, Arnhem, Breda, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal, Schiphol, Utrecht Centraal, of bij de 'gewone' kaartautomaat voor eenvoudige kaarten zonder reservering.

Websites DB, NMBS, SNCF

www.bahn.de kent een zeer uitgebreide reisplanner waarin nagenoeg alle treinen van Europa in verwerkt zijn. Kaartjes kopen kan voor reizen van, naar of in Duitsland. De Belgische (*www.b-europe.com*) en Franse (*nl.voyages-sncf.com/nl*) sites zijn minder uitgebreid.

Treinreiswinkel

Dit particuliere treinreisbureau biedt treinreizen over heel de wereld aan. Boeken kan in de winkel in Leiden of Amsterdam of via *www.treinreiswinkel.nl*. Een toeslag van € 7,50 tot € 15 is van toepassing. Een boeking zonder menselijke tussenkomst via de website is gratis.

In het buitenland zelf

In veel landen en gebieden bestaan goedkope aanbiedingen, bijvoorbeeld voor rondreizen. Daarnaast worden treinkaartjes verkocht door reisbureaus in Nederland en in het buitenland, soms ook telefonisch of online.

Tips

- Deutsche Bahn rekent geen boekingskosten bij verkoop aan het loket, hoewel sommige binnenlandse tickets daar wel duurder zijn.
- Reizigers die dicht bij de grens wonen kunnen ook internationale kaartjes aanschaffen bij een Belgisch station, bv. Antwerpen of Luik. Of bij een Duits station, bv. Leer, Gronau, Meppen, Emmerich of Aken.
- Het kan de moeite waard zijn om tegen internationaal tarief te reizen tot het eerste station in een land en daar een (relatief goedkoper) binnenlands kaartje te kopen voor het vervolg van uw reis.
- Ook in Nederland kan het voordelig zijn om de reis op te splitsen met een binnenlands vervoerbewijs en een internationaal vervoerbewijs, b.v. voor reizen via Roosendaal, Emmerich en Bad Bentheim. Voor internationale reizen via die grensovergangen gebruikt NS International een hoger tarief dan voor binnenlandse treinkaartjes.





Italië

Websites

Belangrijkste spoorwegmaatschappij (Engels): *www.trenitalia.com/tcom-en*
Beste site voor kaartverkoop: *www.italiarail.com*
www.lonelyplanet.com/italy/essential-information
De website van alle spoorwegmaatschappijen zijn te vinden op: *www.railfaneurope.net/list/italy.html*
Puglia trein en bus (alleen Italiaans) – *www.fseonline.it/*
Openbaar vervoer op Sicilië – *www.bestofsicily.com/transport.htm*

Reizen met korting

- Railplus (€ 15 per jaar; gratis voor senioren met Voordeelurenkaart) geeft recht op 25% korting op grensoverschrijdende treinreizen in Europa, enkele reis en retour. Reist u tijdens de voordeeluren, dan krijgt u met uw Voordeelurenkaart op het Nederlandse traject van uw internationale reis 40% korting (niet op de Thalys-treinen naar Frankrijk). De Railplus-korting geldt ook buiten de voordeeluren.
- Daarnaast zijn er kortingen voor internationale reizen die ook voor reizigers zonder Voordeelurenkaart of Railplus gelden: zie onder de landenkopjes op deze pagina's.
- In Nederland varieert de beschikbaarheid van kortingen per soort verkooppunt: loket, automaat, internet, Treinreiswinkel
- Let op leeftijdsgrenzen. In het buitenland liggen die vaak anders dan in Nederland. In sommige landen krijgt u bijvoorbeeld aanzienlijke korting op reizen (en musea e.d.) als u 60 jaar of ouder bent, in andere pas bij 65. Ook voor kinder- en jongerenkortingen variëren de leeftijdsgrenzen.
- Als u een tijdje in een bepaalde regio of plaats in het buitenland verblijft, let dan op speciale OV-tarieven. Vaak zijn er aantrekkelijke kaartjes te koop, bijvoorbeeld goedkope dagkaarten of meerdagenkaarten voor een stad of gebied. Vraag ernaar bij uw hotel, pension of camping, bij het vervoerbedrijf of het toeristenbureau.
- Reizigers die dicht bij de grens wonen kunnen ook internationale kaartjes aanschaffen bij een Belgisch station, bv. Antwerpen of Luik. Of bij een Duits station, bv. Leer, Gronau, Meppen, Emmerich of Aken.
- Het kan de moeite waard zijn om tegen internationaal tarief te reizen tot het eerste station in een land en daar een (relatief goedkoper) binnenlands kaartje te kopen voor het vervolg van uw reis.
- Ook in Nederland kan het voordelig zijn om de reis op te splitsen met een binnenlands vervoerbewijs en een internationaal vervoerbewijs, b.v. voor reizen via Roosendaal, Emmerich en Bad Bentheim. Voor internationale reizen via die grensovergangen gebruikt NS International een hoger tarief dan voor binnenlandse treinkaartjes.

LUXEMBURG

Te bereiken met een overstap in Brussel (minimaal eenmaal per uur een intercity of eurocity naar Luxemburg-stad) of Luik-Guillemins (elke twee uur een IR door de Ardennen naar Troisvierges, Clervaux, Kautenbach, Ettelbruck, Mersch en Luxemburg-stad). Er rijden sneltreinen tussen Luxemburg-stad, Clervaux en Troisvierges en op de lijn naar Wasserbillig (–Trier). Voor de rest rijden er stoptreinen.
Het binnenlandse tariefsysteem is enorm eenvoudig: een *kuurzzäitbilljee* (een netkaart die 2 uur geldt) kost € 2 (tien voor € 16) en het *dagesbilljee* (dagkaart) € 4 (vijf voor € 16).

Tips

- *1000 km Lëtzebuerg* – gids met 43 wandelingen en 14 fietstochten van stations tot station in Luxemburg, incl. kaarten; routebeschrijvingen in het Frans, Duits en Engels. Uitgave: CFL, € 29. Verkrijgbaar via o.a. *www.cfl.lu*.
- De rechtstreekse busverbinding tussen Luxemburg en Saarbrücken is veel sneller dan de trein.
- OV-planner voor Luxemburg (in het Frans): *www.mobiliteit.lu*

NOORWEGEN

Vanaf Kopenhagen is Oslo overdag in 8,5 uur met de trein te bereiken, met twee overstappen (zie *www.sj.se*). Alternatief is varen vanuit het Duitse Kiel. Of vanuit Denemarken: Kopenhagen–Oslo, Hirtshals–Kristiansand en Hirtshals–Larvik en Frederikshavn–Oslo. Het noordelijke Narvik is per trein alleen via Zweden bereikbaar (rechtstreekse nachttrein vanuit

Stockholm, zie ook hiervoor *www.sj.se*). Plekken zoals de Noordkaap zijn ook het beste via Zweden te bereiken per trein en bus.

In het zuiden speelt de trein de hoofdrol (zie *www.nsb.no)*. De afstanden kunnen groot zijn; er rijden comfortabele nachttreinen tussen Oslo en Trondheim en tussen Trondheim en Bodø. Ten noorden van Bodø rijden er langeafstandsbussen tot de Noordkaap en de Russische grens. In de dienstregeling van heel lange busroutes zit op een geschikt moment een *matstopp*: een stop voor een maaltijd bij een kro (restaurant).

Langs de Noorse kust varen er twee bijzondere veerdiensten: De Flaggruten (Bergen–Stavanger) en de Hurtigruten (Bergen–Kirkenes). Deze laatste is een prachtige zevendaagse vaartocht waarbij veel lokale havens worden aangedaan. Voor de zomer moeten hutten lang van te voren gereserveerd worden. Hoe vroeger je boekt, hoe lager bovendien de (doorgaans forse) prijs – maar er zijn soms ook voordelige last-minutes.

Tips

- In Oslo is er een metrolijn naar Frognerseteren; dat ligt hoog in de heuvels met uitzicht op de baai.
- Tram- en metrolijnen brengen je naar de natuur. Daar kun je meestal na een korte wandeling in een meer gaan zwemmen. (Wel even vooraf uitzoeken op de kaart). Een boottocht naar de eilanden in de fjord is de moeite waard.
- De spoorlijn tussen Oslo en Bergen neemt een bergpas die ver boven de boomgrens ligt, wat spectaculaire uitzichten oplevert. Tussen Myrdal en Flåm is er een spoorlijn die veel toeristen trekt. Na een spectaculaire afdaling naar de fjord nemen de meeste toeristen de boot terug naar Bergen.
- Voor een aantal treinen zijn goedkopere *Minipris* tickets verkrijgbaar, vanaf NOK 249 (ca. € 28). Te krijgen tot één dag voor vertrek via internet, de NSB-app en kaartautomaten.
- Staat er geen kaartautomaat op het perron, stap dan in het rijtuig met conducteur en koop bij hem of haar een kaartje: dit staat aan de buitenkant aangegeven.
- Zelf het Noorderlicht zien? Daarvoor is het noordelijke Tromsø een goede uitvalsbasis. Vanuit Narvik rijdt daar een bus naartoe, die aansluit op de trein uit Boden/Stockholm.
- Op de terugweg naar Nederland biedt de combinatie van veerboot en trein veel tijdwinst. Vanuit Oslo de avondferry naar Kopenhagen (de aanlegsteiger ligt op loopafstand van het centraal station) en de volgende ochtend vanuit Kopenhagen de trein naar Hamburg en verder (hier ligt de veerboot op loopafstand van station Nordhavn). In Kopenhagen is 2 uur ruim voldoende voor de transfer.



FOTO: JAAP RODENBURG

's Werelds eerste100% elektrisch aangedreven ferry, tussen Larvik en Oppedal (Noorwegen)

Websites

Voor de trein is er *nsb.no* en voor (expres-)bussen *www. nor-way.no.*
Veerbootdiensten:

- *www.dfds.com colorline.com*
- *www.hurtigruten.com*
- *www.torghattennord.no (Lofoten-eilanden)*

In en rondom Oslo staat alle info op *www.ruter.no*: metro (*T-bane*), tram (*trikk*), bus en boot.

OOSTENRIJK

De route naar deze Alpenstaat is afhankelijk van uw bestemming. Als u naar Tirol, Salzburg, het Salzburgerland of Karintië gaat, dan

Oostenrijk: goed OV in de stad Wenen



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Is de OV-chipkaart geldig?

- Alleen bij reizen naar het Duitse Leer (bij Nieuweschans) kun je kiezen tussen een gewoon treinkaartje en de OV-chipkaart.
- Voor alle andere grensoverschrijdende trajecten is reizen op saldo niet mogelijk en heb je een gewoon internationaal kaartje nodig. Dus niet in- of uitchecken, ook niet voor aansluitende binnenlandse treinen! Uitzonderingen zijn eenmalige chipkaarten (van loket of automaat) en de verchipte Keuzedag voor 60+, die pas geldig wordt na de eerste keer inchecken. Uitchecken is daarmee echter ook niet nodig.
- Eventuele abonnementen die op de OV-chipkaart staan zijn wel geldig. Een reiziger met bijvoorbeeld een abonnement "Altijd Vrij" heeft alleen een aansluitend treinkaartje vanaf de grens nodig of met 100% korting in Nederland.
- Een reiziger met recht op korting heeft een internationaal kaartje met korting nodig – voor de nieuwe abonnementen altijd 40%. Voor internationale kaartjes geldt als spits alleen tussen 4 en 9 uur 's morgens op werkdagen, zoals voor het oude Voordeelurenabonnement.
- Helaas is relatief veel NS-personeel niet op de hoogte van de regeling voor internationale reizen en beweert het ten onrechte dat u altijd moet in- en uitchecken, of zelfs dat u de doorgaande trein even moet verlaten (!) om in- of uit te checken.
- Over het algemeen kan de OV-chipkaart worden gebruikt in de bussen van Nederlandse vervoerders, ook voor internationale reizen. Bij buitenlandse vervoerders kun je de OV-chipkaart in de regel niet gebruiken.

gaat de route via München. Naar Wenen reist u vaak het snelst via Passau. 's-Nachts naar Oostenrijk is nog steeds aantrekkelijk: vanuit Düsseldorf rijdt de Oostenrijkse Nightjet naar Innsbruck en Wenen. In de (grote) knooppunten Innsbruck, Wörgl, Salzburg, Villach, Linz en Wenen is er aansluiting op lokale (smalspoor) treinen en bussen naar veel vakantiebestemmingen. De heen- en terugreis is vrijwel altijd het voordeligst met een *Sparpreis Europa*.

In Oostenrijk is het nog altijd goed reizen met het openbaar vervoer. In de meeste vakantiegebieden rijden regionale treinen en bussen. De frequenties zijn echter niet altijd even hoog, informeer daarom op internet, het plaatselijke (bus)station of toeristeninfo naar het lijnennet en de dienstregeling. De hoofdstad Wenen heeft een uitstekend netwerk van regionale treinen, metro's, trams en bussen.

Naast de gewone enkeltjes en retours bieden de Oostenrijkse spoorwegen ook goedkope kaartjes aan. Het *Einfach-Raus-Ticket* is een dagkaart die op zaterdag of zondag geldig is in alle regionale treinen van de OeBB (niet in Railjet, IC en EC). De prijs is afhankelijk van de grootte van het reisgezelschap. Wilt u een wat verder gelegen stad bezoeken, dan kan een *SparSchiene-ticket* aantrekkelijk zijn. Dit kaartje is alleen online te koop en alleen geldig in de treinen die op het biljet zijn aangegeven (treinbinding).
Veel vakantieregio's hebben een regionale OV-pas. In de grotere steden is een dagkaart voor het stedelijk openbaar vervoer te koop.

Tip

- Ost Tirol. Het gebied rond Lienz hoort wel bij Tirol, maar ligt erg afgezonderd van bijvoorbeeld de Tiroler hoofdstad Innsbruck. De spoorlijn van Spittal-Milstättersee naar San Candido en Fortezza in Italië (Drautalbahn) loopt door het gebied. In Spittal-Milstättersee stoppen de langeafstandstreinen van Salzburg naar Villach, een aantal keren per dag van en naar München.

Websites

www.oebb.at – Oostenrijkse bondspoorwegen, reisplanner, treinkaartjes (o.a. SparSchieneticket)
www.westbahn.at – treinvervoerder tussen Wenen en Salzburg
www.postbus.at – streekbussen, reisplanner, informatie over buskaartjes
www.wienerlinien.at – openbaar vervoer in Wenen
www.linzag.at – openbaar vervoer in Linz

Portugal: achteruit kijken vanuit de trein naar Guarda. Het spoor volgt de Rio de Mondego.



FOTO: JAAP RODENBURG

PORTUGAL

Portugal is vanaf Nederland bereikbaar in zo'n 26 uur. De terugweg duurt langer; daarvoor is een overnachting nodig in Parijs of Brussel. Vroeg boeken biedt de meeste kans op korting. Vanuit Spanje rijdt er nog tweemaal daags een sneltrein Vigo–Porto (in het noorden), en een hoteltrein Madrid–Lissabon. Meer mogelijkheden bieden snelbussen. Let op het uur tijdsverschil!

Het lange-afstandsverkeer wordt verzorgd door *Intercidades*, en topproduct *Alfa Pendular*. Regional-stoptreinen (tweede klas) en hier en daar



FOTO: JAAP RODENBURG

Portugal: trams in Lissabon

een Interregional vullen het schaarse spoornet aan. Snelbussen (*expressos*) zijn een veelgebruikt alternatief.

Lissabon heeft een frequent Urbanos-voorstadsnet (tweede klas), met o.a. een verbinding naar de sjieke badplaatsen Estoril en Cascais. Er zijn diverse dagpassen. Voor € 15 (plus 50 cent voor een chipkaart) is bij CP het *Título Train & Bus* verkrijgbaar, een dagkaart voor de spoorlijnen naar Sintra en Cascais (incl. Oriente), plus vrijwel alle bussen van Scotturb. Hiermee is het gebied ten westen van Lissabon prima te verkennen.

Ook Porto heeft een Urbanos-net en daarnaast een modern interlokaal sneltramsysteem; allemaal te bereizen met *Andante* dagkaarten. Vanuit Porto loopt de beroemde spoorlijn door de Douro-vallei, al dan niet te combineren met een boottocht.

Tips

- Een geweldig wandelgebied is de Serra da Estrela in midden-Portugal. Neem 's ochtends de trein naar Covilha of Guarda en vandaar de bus naar bijvoorbeeld Manteigas, wat een uitstekende basis is voor talloze wandelingen.
- Een bekende toeristische attractie in Lissabon zijn de kabelbaantjes en de oude trams op de lijnen 28 en 12. Ook in Porto wordt voor toeristen een lijn met oude trams geëxploiteerd. Wat minder bekend is de aantrekkelijke tramlijn van Sintra naar de kust (*www.portugalvirtual.pt/_tourism/costadelisboa/sintra/electr.html*).

Websites

De Portugese spoorwegen: *www.cp.pt*
Fertagus: *www.fertagus.pt*
Snelbussen: *www.rede-expressos.pt*

SPANJE

Vanuit Utrecht kun je twee keer per dag in minder dan 12 uur Barcelona bereiken, met Thalys, TGV en eventueel hogesnelheidstrein AVE. Van daaruit zijn Baskenland en de Pyreneeën nog dezelfde dag bereikbaar – hoewel enkele dagen in Barcelona natuurlijk niet te versmaden zijn.

Binnen Spanje zoeven de supersnelle AVE en de voordeliger Avant op en neer tussen de gro-

Reizigerstip: Cascais

Cascais, op een half uur treinen van Lissabon, is een prachtige combinatie van mooie zandstrandjes en cultuur. Aanrader is het Casa das Histórias Paula Rego. Deze Brits-Portugese artieste staat bekend om haar duistere, complexe schilderijen. Zie *www.casadashistorias-paularego.com*.
(Jaap Rodenburg)

Reizigerstip: Hoteltrein

Een bijzondere ervaring is de hoteltrein *Lusitania* tussen Madrid en Lissabon, of de Sur Expreso tussen Irún en Lissabon. Het is niet goedkoop (zeker niet *Gran Clase*), maar bedenk dat je een hotelovernachting bespaart.
(Aad Termorshuizen)

Uw rechten bij vertraging

Bij een verwachte vertraging op de eindbestemming van meer dan een uur mag de reiziger:

- zijn of haar reis afbreken en het niet afgelegde deel terugbetaald krijgen, of
- terug naar zijn vertrekpunt reizen en het hele ticket terugbetaald krijgen, of
- zijn reis zonder extra kosten voortzetten met een vervangende, gelijkwaardige verbinding bij de eerstvolgende gelegenheid, ofwel op een later tijdstip naar keuze van de reiziger.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Zweden: met de bus naar de stadseilanden Skeppsholmen en Kastellholmen

te steden. Ook veel regionale treinen bieden snelheid en comfort. De langeafstandsbus (autocar) en het smalspoor zijn eveneens aantrekkelijke opties.

Tips

- Nieuw: Voor ruim 15 euro is op de grote stations in Galicië de *Galicia Rail Pass* te koop voor wie per lange-afstandstrein aangekomen is of op vertoon van de 'Compostela' (pelgrimsbewijs). De pas biedt drie aaneengesloten dagen (van oktober tot mei alleen vrijdag–zondag) onbeperkt treinvervoer binnen Galicië, van HSL tot smalspoor. Wel moet elke rit bevestigd worden.
- De Pyreneeën hebben veel te bieden. Het VVV van Ribes de Freser geeft een uitgebreide set wandelingen in de prachtige omgeving uit, te combineren met diverse treinritten. Hogerop in de grensdriehoek Latour-de-Carol/Bourg-Madame/Puigcerdà zijn soortgelijke mogelijkheden te vinden. Het OV van, naar en binnen Andorra is de laatste jaren met sprongen verbeterd, vooral aan de Spaanse kant, maar ook de verbindingen met de hoger gelegen dorpen binnen Andorra.
- Vanuit Barcelona is het beroemde klooster op de berg Montserrat gemakkelijk te bereiken via de regionale spoorweglijn van de FGC, die een hierop aansluitende tandradspoorweg exploiteert naar het klooster.
- Ten noorden van Madrid ligt het Sierra de Guadarrama gebergte met toppen boven de 2000 meter. Deze is bereikbaar met een metersporige berglijn, Cercedilla/Cotos, die deel uitmaakt van het Madrileense voorstadnet als lijn C-9.
- Liefhebbers van smalspoorlijnen in een ruige omgeving en prachtig landschap kunnen een lange smalspoor-treinrit maken van León naar Bilbao (of omgekeerd). Een rit van ruim zeven uur!

Websites

www.renfe.com – nationale spoorwegmaatschappij
www.euskotren.es, www.fgc.net, www.fgv.es – lokale maatschappijen
www.movelia.es – samenwerkende autocares.
www.rodaliesdecatalunya.cat – Catalonië en het Baskenland
www.moveuskadi.com – idem
www.mmverst.home.xs4all.nl – Nederlandstalige site over het OV in Spanje (en Portugal)

De Interrail-pas

Er zijn Interrail-passen die overal geldig zijn en passen voor één land.
Prijsvoorbeelden: drie dagen reizen in Frankrijk, Duitsland of Groot-Brittannië kost voor volwassenen € 203, drie dagen reizen in Macedonië of Servië € 56. De passen voor heel Europa zijn er voor 5 dagen binnen 15 dagen, 7, 10 of 15 dagen binnen 1 maand en daarnaast 15 dagen, 22 dagen of 1 maand opeenvolgend. Er bestaan ook passen in de eerste klas; kinderen, jongeren en senioren betalen minder. Volwassenen mogen maximaal 2 kinderen t/m 11 jaar gratis meenemen. Voor de passen voor heel Europa zijn in het laagseizoen soms kortingen. Bij de globale passen zijn de heenreis vanuit en de terugreis naar het land waar men woont inbegrepen.
Welke toeslagen inbegrepen zijn, hangt af van de individuele vervoerders. Voor hogesnelheidstreinen moet doorgaans worden bijbetaald, maar de ICE is wel inbegrepen. Uitgebreide informatie daarover is te vinden op *www.interrail.eu* en *www.treinreiswinkel.nl/interrail/reserveren-en-toeslagen*.
In veel landen, vooral in Oost-Europa, kan het voordeliger zijn om losse binnenlandse kaartjes te kopen als u niet echt veel reist. Voor sommige landen zijn ook andere rondreiskaarten verkrijgbaar.

ZWEDEN

Vanuit Kopenhagen rijden *Øresundståg*- en hogesnelheidstreinen Zweden in. Wel zijn er paspoortcontroles op bijvoorbeeld luchthaven Kastrup en Malmö Hyllie. In Zweden zelf rijden er veel en goede dag- en nachttreinen, waaronder de zeer snelle X2000 treinen. In de eerste klas kun je daar warme maaltijden bestellen en aan je zitplaats laten serveren. In de noordelijke provincies rijden er langeafstandstreekbussen, ook naar Finland en Noorwegen. De tarieven voor treinen variëren; hoe minder flexibiliteit je wilt, hoe goedkoper.

Tussen Stockholm en het Noorse Narvik rijdt een rechtstreekse nachttrein, die er 19 uur over doet om de hele route af te leggen. Deze trein heeft zit- en comfortabele bedplaatsen en een restauratie. Je kunt zelfs een privé slaapcabine boeken, met eigen douche en toilet (wees dan wel vroeg met boeken).

Tips

- Een bijzondere spoorweg is de *Inlandsbanan* (*www.inlandsbanan.se/english*) in de noordelijke binnenlanden. Dat is een spoorlijn waar in de zomermaanden reizigerstreinen rijden van Mora tot Östersund (twee treinen) en van Östersund naar Gällivere (één trein). Deze trein wordt voornamelijk gebruikt door toeristen die ergens onderweg overnachten. De trein vertrekt rond 7.00 uur van Östersund om rond 22:00 aan te komen in Gällivere. Onderweg wordt regelmatig gestopt om te eten bij wegrestaurants (te bestellen in de trein) en de benen te strekken. Op het traject van Mora tot Östersund is er een bezoek mogelijk aan een berenhol.
- Rond steden als Göteborg en Stockholm zijn veel eilandarchipels die goed bereikbaar zijn met veerdiensten. Bij mooi weer zijn er veel zwemplaatsen, zelfs midden in de stad.
- De *Inlandsbanan* treed ook op als reisbureau en bied meerdaagse arrangementen aan.

Websites

Algemeen: www.*visitsweden.com/sweden/Travelguide/Getting-around-in-Sweden/By-Train/*
SJ: www.sj.se
Tågkompaniet: *www.tagkompaniet.se*
Skånetrafiken: *www.skanetrafiken.se/*
Stockholm: *http://sl.se/en*

ZWITSERLAND

Amsterdam, Utrecht en Arnhem hebben een dagelijkse overstapvrije ICE-verbinding met Basel. Vanuit Utrecht duurt de reis naar de Zwitserse Rijnstad ongeveer 6 uur en 15 minuten. Vanuit Basel rijden binnenlandse treinen rechtstreeks naar 'vakantiepoorten' als Chur, Interlaken en Brig. Daar is er aansluiting op lokale (smalspoor) treinen en bussen naar veel vakantiebestemmingen. De heen- en terugreis is vrijwel altijd het voordeligst met een Sparpreis Europa.

In Zwitserland reizen

De Zwitsers zijn – terecht – trots op hun openbaar vervoer. Het kleinste bergdorp is per bus bereikbaar! Treinen, trams, bussen en boten vormen een echt netwerk, aansluitingen zijn goed geregeld. Gewone enkeltjes en retours zijn wel duur. De SBB biedt echter ook goedkopere kaartjes aan, het *Sparbillet*.

Wie alleen in zijn eigen vakantieregio reist is soms voordelig uit met een regionale OV-pas, bijvoorbeeld voor Appenzellerland, Berner Oberland en Graubuenden. De meeste passen bieden vrij reizen met trein en bus en korting op bergtreinen en kabelbanen. Wie door heel Zwitserland wil reizen, moet eens kijken of een van de *Swiss Travel Passen* aantrekkelijk is.



FOTO: TIM BORIC

Zwitserland: de Postbus brengt je ook hoog in de bergen

Tip

- Een dagje varen op de Vierwaldstättersee. 's Zomers vaart er vanuit Luzern elk uur een boot, op sommige uren zelfs een stoomschip. De Rigi berg op kunt u vanaf de aanlegplaatsen Weggis (kabelbaan) en Vitznau (bergtrein). In Brunnen is er altijd wel een plaats vrij op het terras. Of vaar helemaal door naar Fluellen!

Websites

www.sbb.ch – Zwitserse bondspoorwegen, reisplanner, treinkaartjes (o.a. Sparbillet)
www.postbus.ch – streekbussen, reisplanner, informatie over buskaartjes
www.swiss-pass.ch – informatie over de Swis Travel Pass, Swiss Travel Pass Flex enz.
www.lakelucerne.ch – scheepvaartbedrijven Vierwaldstattersee, dienstregeling, bootkaartjes <



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

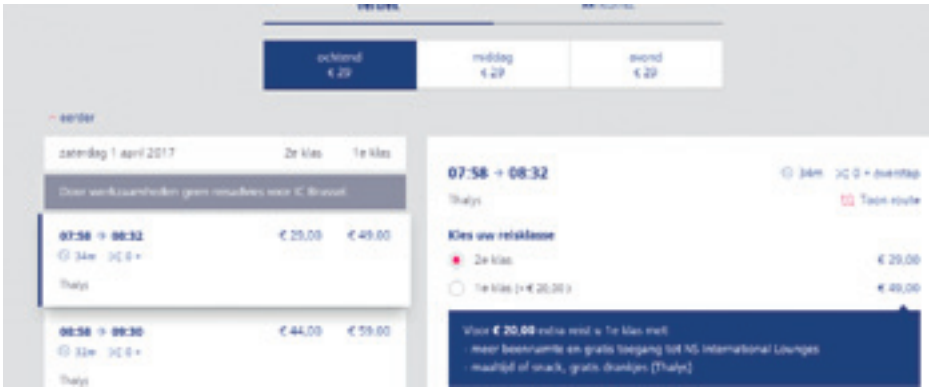
Zwitserland: reisinformatie in overvloed

Verschil in reis en prijs

Verschillende boekingswebsites, verschillende resultaten door **Sanne van Galen**

Wie een internationale treinreis gaat maken, koopt het kaartje waarschijnlijk vaak online. Anno 2017 zijn er meerdere boekingswebsites waar de treinreiziger uit kan kiezen. Achter de schermen maken deze websites veelal gebruik van dezelfde databases. Dat betekent dat de websites anders in het gebruik kunnen zijn, maar nagenoeg dezelfde reismogelijkheden zouden moeten bieden. Wij namen de proef op de som.

De te boeken reis is het belangrijkste, maar het oog wil ook wat. Dat hebben niet-vervoerders HappyRail en TrainLine.eu goed begrepen met hun mooie en moderne boekingswebsites, die in uiterlijk de websites van de vervoerders ruim verslaan. HappyRail is pas vorig jaar door de Treinreiswinkel gelanceerd en voelt uiterlijk helemaal up-to-date, al is de overzichtspagina met reismogelijkheden dan wel weer erg saai vormgegeven. Hoewel iedere website wel weer op een iets andere manier werkt, is het nergens moeilijk om een reis te vinden en te reserveren. TrainLine, in 2009 begonnen vanuit Parijs als Captain Train, is een Engelstalige website waar je de stationsnamen wel op Engelse of oorspronkelijke wijze moet invoeren om



NS International meldt werkzaamheden

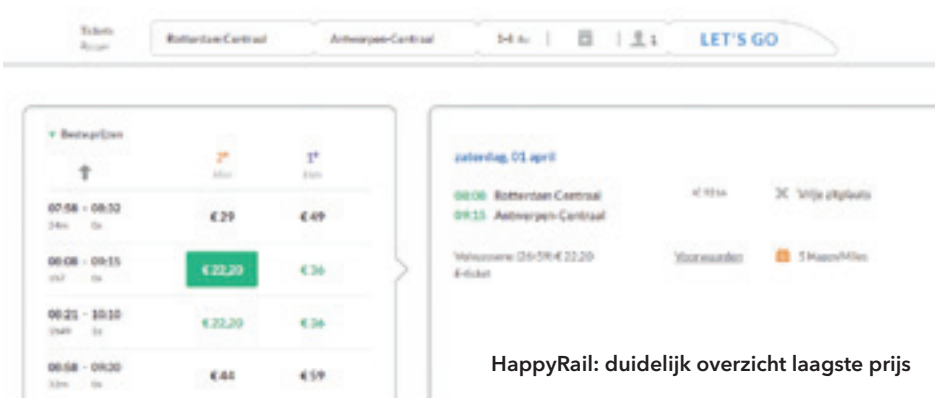
resultaten te vinden: dus geen Keulen maar Köln of Cologne. Ook kent deze website geen iDeal, wat voor de Nederlandse markt wel wat beperkingen oplegt. Wel zijn vrijwel alle reizen, net als bij HappyRail, gewoon online te reserveren: ook een aantal reizen die NS International alleen telefonisch wil boeken. De website van de Deutsche Bahn leent zich voor vrijwel ieder reisadvies; tickets kopen gaat echter alleen voor reizen naar Duitsland.

Ontbrekende mogelijkheden

Het is één ding om een reis van A naar B te boeken op een gewenst moment, maar wanneer je besluit op zoek te gaan naar een gunstige prijs valt op dat geen van de websites een overzichtelijke voordeelkalender biedt. Die van NS International komt nog het meeste in de buurt; bij het kiezen van een reisdatum staan in een aantal gevallen al voordelige tarieven aangegeven op de kalender. De Franse spoorwegen bieden wel een voordeelkalender, maar deze werkt niet in alle browsers. Wie weet op welke dag hij of zij wil gaan reizen, ziet bij HappyRail het duidelijkst aangegeven wat de laagste prijzen van die dag zijn. Helemaal onhandig is deze zoektocht via TrainLine. Hier kan helemaal niet door een kalender worden gebladerd, maar moet telkens de zoekopdracht opnieuw worden ingegeven. En let even op als je een goedkope reis hebt gevonden op de website van de NMBS: bij het selecteren van deze reis kan hij zomaar opeens toch meer blijken te kosten!

Wat bij alle websites ontbreekt, is een viaknop. Dit is jammer, want hierdoor zou je een bepaalde reisroute kunnen afdwingen. Zo zou een route naar Zuid-Duitsland via Koblenz voordeliger uit kunnen pakken.

Een extra mogelijkheid zien we bij de websites van treinen Eurostar en Thalys: hier kan een voorkeursplaats worden aangegeven. Thalys biedt daarnaast de mogelijkheid om 'ticketless' te reizen, waarbij geen papieren kaartje nodig is maar een QR-code op de telefoon getoond kan worden. Maar let op: wie in Parijs de Thalys instapt, loopt een grote kans om alsnog naar een papieren bevestiging gevraagd te worden ter controle van de zitplaats.



HappyRail: duidelijk overzicht laagste prijs

Compleet aanbod

Je zou op alle websites dezelfde reismogelijkheden verwachten, maar in de praktijk blijken er wel eens wat opties te ontbreken. Wie naar Frankrijk reist zal het wellicht een logisch idee vinden om de reis te boeken via de website van de Franse spoorwegen, maar in vergelijking met de andere boekingssites blijken de reisadviezen hier verre van compleet. Klaarblijkelijk wil de SNCF reizigers niet te vaak over laten stappen en worden alleen de 'makkelijkste' reizen getoond. Wie via de SNCF een reis naar buiten Frankrijk wil boeken moet helemaal even opletten; vaak staat hier standaard het vinkje voor 'alleen

De verschillende boekingswebsites

Websites vervoerders

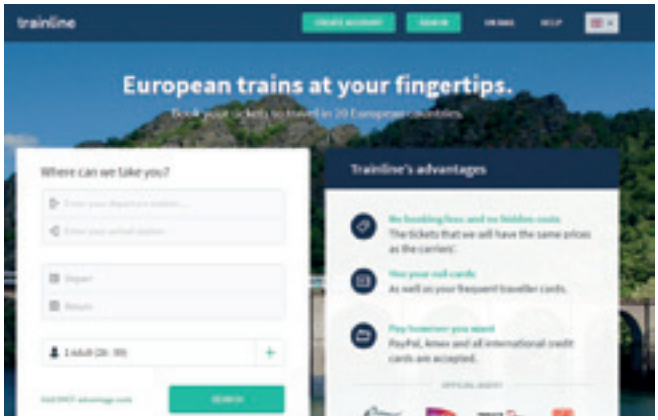
NS International: *www.nsinternational.nl*
De Europese website van de NMBS: *www.b-europe.com*
De Franse spoorwegen (ook in het Nederlands): *www.sncf-voyages.com*
De Deutsche Bahn: *www.bahn.de*

Externe boekingswebsites

TrainLine: *www.trainline.eu*
HappyRail (Treinreiswinkel): *www.HappyRail.com*

Specifieke treinen

Eurostar: *www.eurostar.com*
Thalys: *www.thalys.com*



Train Line: Leuke alternatieve verbindingen

rechtstreekse treinen' aan.
Maar de grootste gaten vallen in de reisadviezen van TrainLine.eu. Via deze website blijkt het onmogelijk een reis van Utrecht naar Praag op te zoeken; ook ziet hij vanaf Maastricht geen reismogelijkheden richting Luxemburg. Wie wil reizen van Amsterdam naar Geneve op 11 januari krijgt welgeteld één reisadvies, met een overstap van maar liefst 11 uur in Parijs. Daar staat tegenover dat TrainLine wel de enige website is die een reis van Lochem naar Madrid kan vinden. Ook leuk is dat alternatieve verbindingen zoals de Ouibus hier bij de reisadviezen boven water komen.

Werkzaamheden

Een internationale reis boeken is niet iets om tot het laatste moment uit te stellen. Daarom zou het fijn zijn om het tijdig te weten als er op de gewenste reisdatum vertraging valt te verwachten door werk aan het spoor. De website van NS International weet dat vaak al in een vroeg stadium te vertellen; helaas is het reisadvies zelf hier niet altijd al op aangepast. Wie probeert een reis te reserveren van Rotterdam naar Antwerpen op 1 april, kon tijdens deze test alleen op de website van NS geen kaartje bestellen voor de IC Brussel. Terecht, want de trein rijdt deze dag niet. De Belgische spoorwegen bleken daar echter niet van op de hoogte en bieden, net zoals andere websites, gewoon kaartjes te koop voor deze niet rijdende trein. NS daarentegen biedt als enige alternatief de dure Thalys. Bestaat er geen binnenlands vervoer? Maar ook NS gaat wel eens de fout in met de IC Brussel: op 17 januari rijdt de trein ook niet, maar zijn er wel kaarten te koop. Verrassend genoeg is HappyRail dan weer wél op de hoogte en geeft voor deze dag een alternatief reisadvies. Wat HappyRail dan weer niet duidelijk laat zien, is dat een doorgaande reis vanuit Noord-Nederland naar Duitsland tussen Groningen en Leer niet per trein, maar per bus moet worden afgelegd.

Reserveringskosten

Voor een reis naar Duitsland kan een zitplaats gereserveerd worden. De Deutsche Bahn rekent hiervoor € 4,50 per tweede klas-reservering (bij eerste klas-tickets is de reservering inbegrepen) of € 9 voor een gezinsreservering. HappyRail rekent deze kosten netjes door. NS International hanteert echter een eigen tarief en rekent de reserveringskosten niet per reiziger, maar per trein. Een rekensom is dan snel gemaakt: reis je bijvoorbeeld met vier volwassenen van Amersfoort naar Berlijn met een overstap in Hannover, dan betaal je via NS € 32 aan reserveringskosten, en bij andere websites maar € 18.

Vreemde prijsverschillen

Sommige prijsverschillen zijn een lastiger te verklaren. Reis bijvoorbeeld vanuit Mechelen naar de stad Luxemburg op 1 maart met twee volwassenen: één van 20 en één van 35. NS International en HappyRail bieden voor € 82,80 de twee kaartjes; via TrainLine en de NMBS kost dezelfde reis echter maar € 70,30. Het verschil blijkt te ontstaan doordat NS en HappyRail geen jongerentarief berekenen voor de 20-jarige reiziger. Het grootste prijsverschil uit deze test zien we in een reis van Leuven naar Reims voor een volwassene en een kind van 9, met de reismogelijkheid van 10:34 uur op 29 maart. Via de SNCF is deze reis helemaal niet te vinden, bij NS International kost hij € 89, bij HappyRail € 132,70 en de NMBS rekent maar liefst € 133,70. Kiezen we voor vertrek om 12:34, dan biedt SNCF de reis aan voor € 92, TrainLine voor € 96, NS voor € 88 en HappyRail zelfs voor € 113. Bij een reis van Schiphol naar Londen op 3 april voor een jongere en een volwassene zien we wederom grote verschillen. Via NS of de NMBS kost deze reis € 296; boek direct bij Eurostar en hij kost € 364! Bij vertrek om 12:34 kost de reis via NS, NMBS en HappyRail € 206; TrainLine rekent hiervoor € 255.

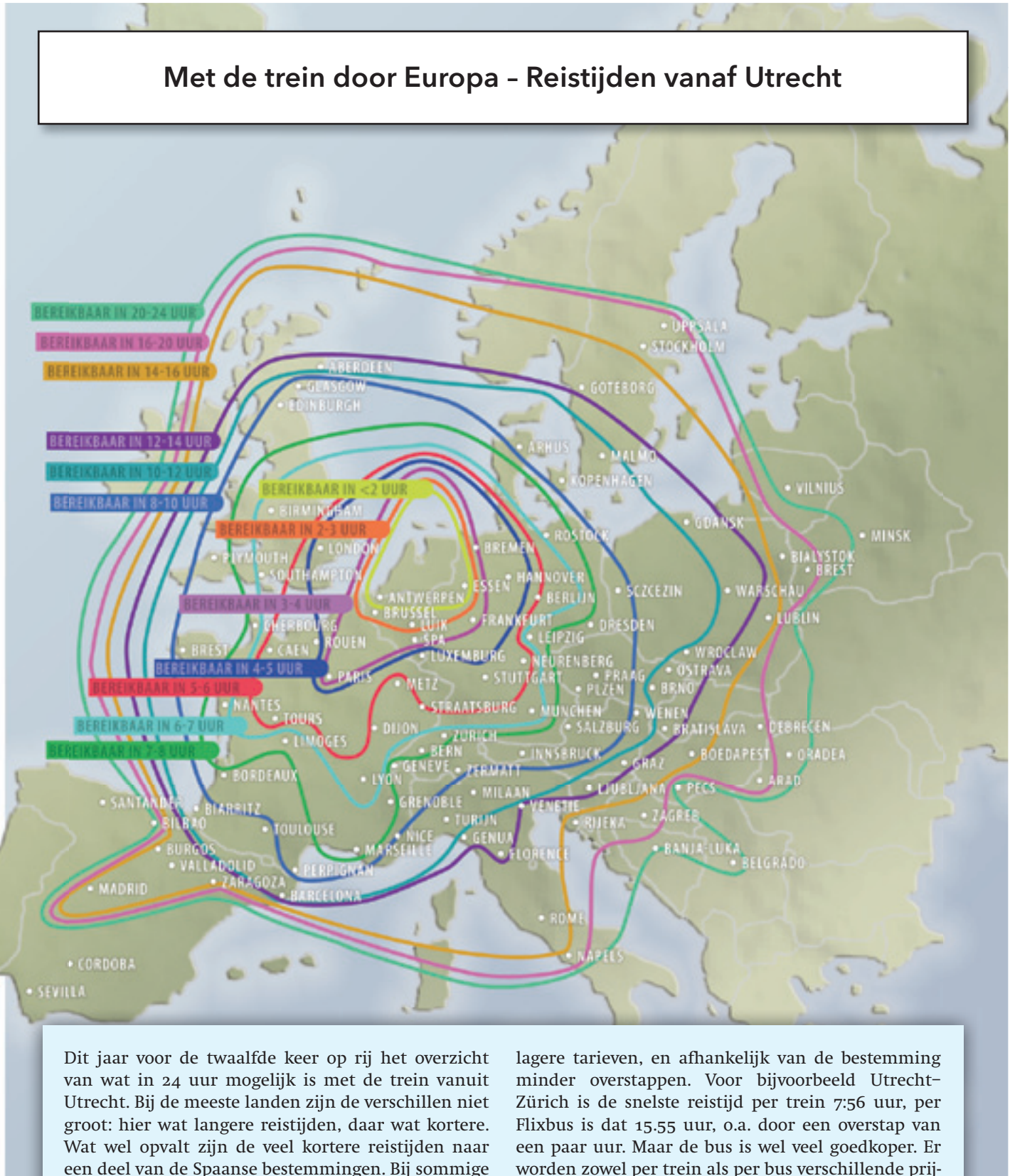
Conclusie

Puur op basis van overzichtelijkheid en gebruiksgemak, scoort HappyRail als één van de beste. Deze website van de Treinreiswinkel moet de komende jaren flink gaan groeien en uiteindelijk zelfs wereldwijd worden, een ontwikkeling die we bij Rover met interesse gaan volgen. Helaas toont deze website niet in alle gevallen de beste prijs. Een eervolle vermelding krijgt de website van NS International. Toen deze nog een NS Hispeed-uiterlijk had werd deze website dikwijls door Rover vervloekt wegens de vele vage foutmeldingen en soms onverklaarbare reisadviezen, maar NS lijkt deze problemen voortvarend te hebben opgelost. De vermelding van geplande werkzaamheden is een belangrijk pluspunt. Helaas vinden we nog niet die ene website die altijd het beste en goedkoopste reisadvies geeft, aangepast aan werkzaamheden. Het blijft daarom nog steeds de moeite om een reis via meerdere websites te vergelijken.

De vier grootste prijsverschillen die in deze test zijn gevonden:

- Schiphol–Londen op 1 april om 10:38 uur met 1 volwassene en een jongere van 20: Via HappyRail en NMBS: € 162, via Trainline € 238,30
- Enkele reis Leuven–Reims met 1 volwassene en 1 kind (9 jaar) om 10:34 uur op 29 maart: Via NS € 89, via NMBS € 133,70
- Utrecht–Praag voor 1 volwassene om 09:18 uur op 11 januari: Via Happyrail en Bahn.de € 54,90, via NS € 79,90
- Goedkoopste optie Mechelen–Luxemburg op 1 maart met 1 volwassene en een jongere (20 jaar): Via NS en Happyrail € 82,80, via TrainLine en NMBS € 70,30

Met de trein door Europa – Reistijden vanaf Utrecht



Dit jaar voor de twaalfde keer op rij het overzicht van wat in 24 uur mogelijk is met de trein vanuit Utrecht. Bij de meeste landen zijn de verschillen niet groot: hier wat langere reistijden, daar wat kortere. Wat wel opvalt zijn de veel kortere reistijden naar een deel van de Spaanse bestemmingen. Bij sommige treinreizen, bijvoorbeeld die naar Praag, wordt voor bijna iedere reismogelijkheid een deel per bus aangegeven.

We hebben ook naar Flixbus, Ouibus en Eurolines gekeken. De reistijden wijken sterk af van die per trein: ze zijn bijna altijd langer tot veel langer, en passen daarmee slecht op deze kaart. Daartegenover staan lagere tarieven, en afhankelijk van de bestemming minder overstappen. Voor bijvoorbeeld Utrecht–Zürich is de snelste reistijd per trein 7:56 uur, per Flixbus is dat 15.55 uur, o.a. door een overstap van een paar uur. Maar de bus is wel veel goedkoper. Er worden zowel per trein als per bus verschillende prijzen opgegeven, maar een retour per Flixbus kan ongeveer € 80 kosten, met de trein is dat snel meer dan het dubbele. De bus kent hier één overstap, de trein ook minimaal één.

Voor de treintijden zijn de snelste verbindingen gekozen volgens de Hafas-reisplanner.

Gerda Spaander

Scholierenlijnen minder openbaar?

In de bussen op speciale scholierenlijnen zijn de meeste reizigers scholieren, wat niemand zal verbazen. Deze lijnen zijn echter gewoon openbaar vervoer en kunnen ook voor andere reizigers interessant zijn, bijvoorbeeld omdat ze betere aansluitingen bieden dan de reguliere buslijnen. Die reizigers moeten wel extra letten op schoolvakanties en speciale schoolvrije dagen. De provincies Flevoland en Overijssel hebben voorgesteld om van een aantal scholierenlijnen de verplichting tot het publiceren van de dienstregeling te laten vervallen. Deze lijnen staan dan niet meer in de lijnfolders van de vervoerder en ook niet meer in 9292. Volgens de provincies wordt het hierdoor makkelijker om deze lijnen te schrappen op extra vrije dagen. ROCOV Overijssel vindt het niet meer publiceren van de dienstregeling geen goed idee. Het openbaar vervoer wordt minder aantrekkelijk voor sommige reizigers. Volgens het ROCOV zijn de extra vrije dagen vaak lang van te voren bekend.

Kids Vrij-begeleider

Kinderen t/m 11 jaar reizen met een Kids Vrij-abonnement vrijwel gratis met de trein en sommige bussen. Voorwaarde is wel dat het kind wordt begeleid tijdens de reis. De minimum leeftijd van de begeleider is sinds per 1 januari 2017 verlaagd van 18 naar 12 jaar.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Inspraak busvervoer Utrecht

De provincie Utrecht en U-OV plannen een groot aantal wijzigingen in de dienstregeling van het Utrechtse busvervoer. Reizigers kunnen hun visie geven via een digitale enquête. Ga voor meer informatie naar http://bit.ly/UtrechtsOV



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Niet meer in de tramrails

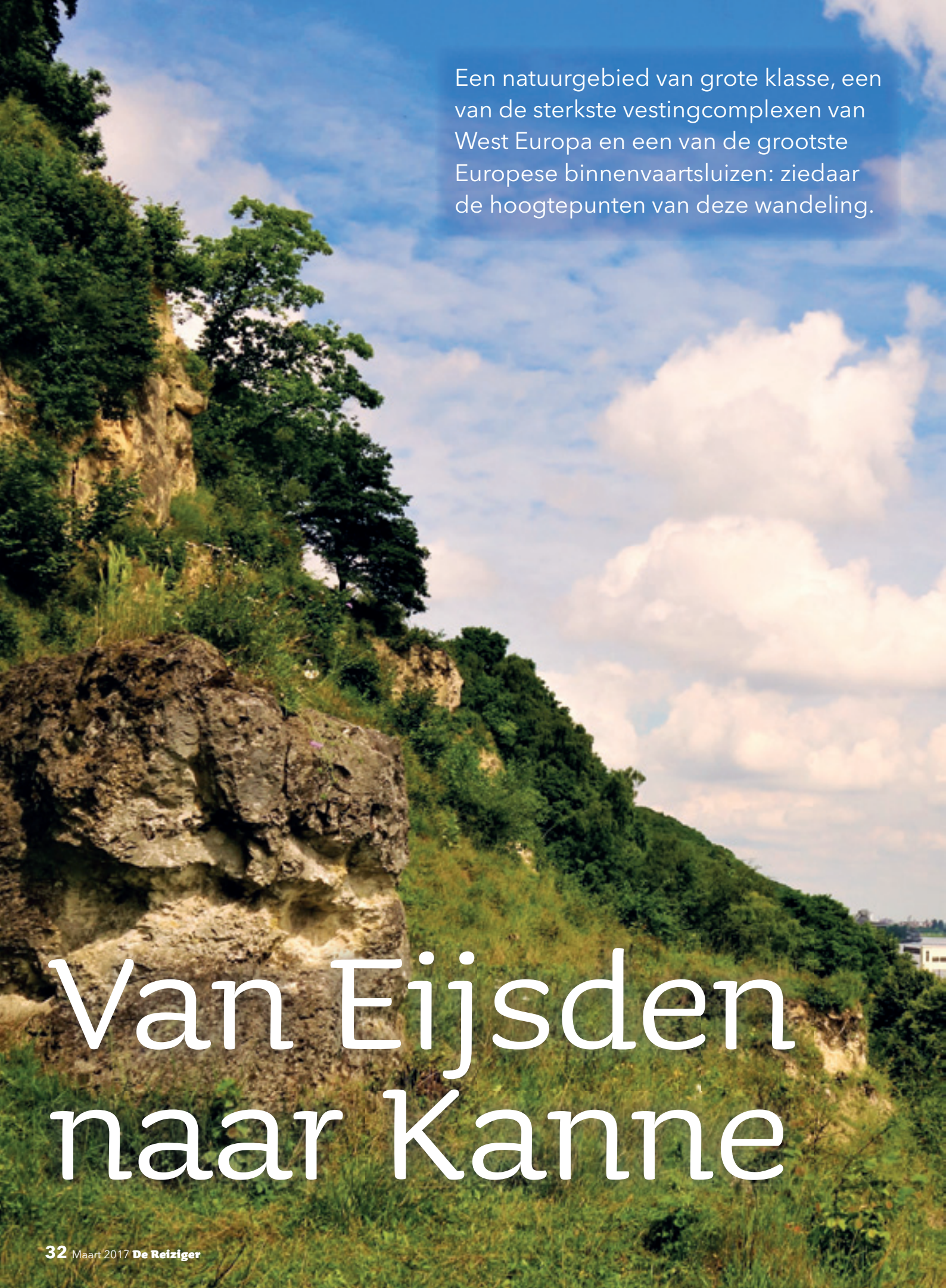
Fietswiel in de tramrails. Het is uitkijken geblazen in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en omgeving, vooral bij nat weer. Twee Delftse studenten hebben nu Safe-rails ontwikkeld. Safe-rails is een kunststof strip die in de rails kan worden gelegd. De strip is veilig voor zowel fiets als tram.

Gespreid instappen

Op de sprinterstations tussen Amsterdam en Eindhoven hangen sinds kort bordjes die aangeven waar de trein gegarandeerd stopt. Het maakt daarbij niet uit hoe lang de trein is. NS hoopt dat reizigers zich hierdoor meer spreiden over de trein. En dat de stops op de stations korter zullen duren.

GVB: geen contanten meer in de bus

Vanaf zondag 26 maart 2017 is het niet meer mogelijk om in de bussen van het GVB een kaartje te betalen met contant geld. In de nachtbus is contant geld al afgeschaft sinds 1 februari. Volgens het GVB zijn dit stappen naar volledig contant-geldvrije trams en bussen per 1 januari 2018. Het Amsterdamse reizigersoverleg is tegen volledige afschaffing van contant geld in tram en bus.



Een natuurgebied van grote klasse, een van de sterkste vestingcomplexen van West Europa en een van de grootste Europese binnenvaartsluizen: ziedaar de hoogtepunten van deze wandeling.

Van Eijsden naar Kanne



FOTO: GERDA SPAANDER

Door **Gerda Spaander**

Het begint bescheiden. Het kleine station Eijsden heeft leeggestaan in de vijf jaar dat de IC van Maastricht naar Brussel hard voorbijreed. Een goede gelegenheid om zo'n station te verzieken, maar dat is hier niet gebeurd. Niet dat je er nog een kaartje kunt kopen; er zit nu o.a. een verloskundigenpraktijk in het stationsgebouwtje.
We verlaten Nederland al snel, en wel via het voetveer Eijsden–Lanaye (in het Nederlands Ternaaien). De oversteek met de Cramignon over de Maas levert het eerste mooie uitzicht van deze wandeling op. Aan weerszijden van de oversteek staat een grenspaal. Niet omdat de grens hier een slinger maakt, want de echte grens is midden in de Maas. Geen plek voor een grenspaal, dus dan maar aan weerszijden, vier dubbele grenspalen lang.
In Lanaye, ingeklemd tussen Maas en Albertkanaal zit je al gelijk in het Waalse deel van België. Hier rijden dan ook de bussen van de TEC, van Maastricht naar Luik, maar niet al te frequent. Het Albertkanaal kruisen we via een brug die wel wat wegheeft van de Rotterdamse Erasmusbrug, maar dan zonder knik.

Sint Pieter/Saint Pierre

En dan zijn we bij de Sint-Pietersberg. In Nederland het begin/eindpunt van het Pieterpad, een enorm gat met dank aan de ENCI en ook nog natuurgebied. In België Montagne St. Pierre, met 'uitzonderlijke flora en fauna' (volgens het blad *De Levende Natuur*, december 2015).
Een berg? Eigenlijk is het meer een plateau tussen de Maas en de Jeker, met aan de kant van de Maas een steile oosthelling. De noordelijkste plek in België waar het zo warm en zo droog is, o.a. door de beschutting tegen de westenwind. En dat levert de botanisch aantrekkelijke kalkgraslanden op.
Ook hier is er naar mergel gegraven. Dat zien we door de vele grotten langs het pad. Hoger op de helling is lopen schapen en geiten te grazen, die zich kunnen verlustigen aan de vele tamelijk zeldzame planten. Vroeger was het natuurlijk allemaal nog véél mooier, en om van die glorie weer wat terug te brengen is in 2009 met Europees geld het project Hélianthème gestart. Waar vroeger vooral door vrijwilligers op zomerkampen de ene plant tegen de andere werd beschermd gebeurt het nu veel grootschaliger. Dat zien we vooral verderop waar een flink stuk bos is gekapt. Uiteindelijk moeten daar weer kalkgraslanden ontstaan, maar dat gaat niet vanzelf. Onder andere een paar honderd schapen moeten te woeste groeiers in toom houden. Overigens zijn de zonneroosjes (Helianthemum) nu al te zien langs het pad bij de mergelgrotten. Verderop gebeurt de mergelwinning op de moderne manier. Daar staat een grote cementfabriek die draait op grote groeves die niet onder-

doen voor die van de ENCI. Terwijl we door de toekomstige kalkgraslanden steil omhoog lopen horen we het geluid/de herrie van de fabriek.

Het kanaal en de sluizen

Bovenlangs en later weer onderlangs lopen we terug naar het noorden. Voorbij de brug komen we langs het Albertkanaal, met aan de linkerkant de hoge mergelwand. Ook dit gebied is natuurreservaat, met bijbehorende schapen.
In de verte doemt een groot sluizencomplex op. Na beklimming van de helling door bos met trappenpaden blijven we de helling volgen, maar dan aan de bovenkant. Dat leidt tot een uitzichtpunt met een soort koepel: het eerste onderdeel van het vestingcomplex Fort Eben-Emael. Niet echt een comfortabele bank, maar wel met goed uitzicht over de sluizen van Ternaaien. Jarenlang is hier gebouwd aan vergroting van het complex met een vierde sluiskolk, waardoor er vanaf 2015 véél grotere schepen langs kunnen. Vanaf hier is het schutten van de schepen goed te zien. Eerst ligt er duidelijk zichtbaar een schip, en na korte tijd zie je het niet meer omdat het water 14 meter gezakt is. En dan kan het verder varen richting Noordzee. Of omgekeerd.
De Maas en het Albertkanaal (dat loopt van Luik naar Antwerpen) liggen hier op een steenworp afstand van elkaar. Het Albertkanaal buigt vervolgens naar het westen, dwars door de Sint-Pietersberg heen. Eigenlijk moet dat ten tijde van de aanleg, tussen 1930 en 1939, een enorme mergelgroeve geweest zijn. Het is fascinerend om beneden langs het kanaal te lopen, tussen de hoge mergelwanden, al doen wij dat nu niet.

Tevergeefs

De volgende bezienswaardigheid is het vestingcomplex van Eben-Emael. Na de eerder genoemde koepel komen we op een open veld waarop een paar vliegende schotels geland lijken te zijn. En verderop zijn er nog meer bunkers en aanverwante bouwsels. Het blijkt allemaal samen te behoren tot één groot complex, waarvan het grootste deel onder de grond ligt. In de jaren dertig van de vorige eeuw heeft België een vermogen besteed aan dit enorme fort, in de hoop de Duitse dreiging het hoofd te kunnen bieden. De plek was op zich al zeer strategisch gelegen. Diep onder de grond was ruimte gemaakt voor 1.200 man, hogerop waren de gevechtsvoorzieningen. Maar toen de Duitsers kwamen was het in 36 uur bekeken. Op 10 en 11 mei 1940 werd het onneembaar geachte fort ingenomen, door nieuwigheden zoals transportzweefvliegtuigen met nieuwe explosieven. De Duitsers hadden een snelle doorgang naar het westen en naar de Ardennen. Ongelooflijk, wat een historie op een nu zo rustige plek. Wie hier meer tijd aan wil besteden kan in het weekend terecht in het bezoekerscentrum (waar deze route langs voert).



Geen vliegende schotels, maar gevechtskoepels van het vestingcomplex Eben-Emael. Ze werden omhoog geschoven als ze dienst moesten doen - maar dat is niet meer het geval

FOTO'S: GERDA SPAANDER

Waarheen
Deze *Op Verkenning* beschrijft een 12,5 of 19,5 km lange rondwandeling met station Eijsden als beginpunt en de bushalte in Kanne of station Maastricht als eindpunt. Een actuele routebeschrijving is te vinden op www.rover.nl/wandelroutes. Van de totale wandeling gaat 60% over onverharde paden.

Vervoer naar Eijsden en vanaf Maastricht: www.ns.nl of www.9292ov.nl.
Het voetveer Eijsden–Lanaye vaart vanaf 1 april tot 1 november. Voor meer informatie: www.voetveren.nl
Over het project Hélianthème: www.life-heliantheme.eu en www.lifepaysmosan.eu
Over het Fort Eben-Emael: www.fort-eben-emael.be en Wikipedia

Eind van de mergelwinning

Via het dorp Eben-Emael komen we bij het Albertkanaal, en bij de oversteek is er naar rechts een doorkijk door het kanaal, tot aan de Maas. In het nog net Belgische dorp Kanne wacht de Nederlandse bus naar Maastricht. Maar met 7,5 km extra plak je er nog een aardige route aan vast. Wie dat doet kom eerst langs kasteel Neercanne. Dit is het enige terrassenkasteel in Nederland, gebouwd op een kunstmatig aangelegd terras tegen de helling van de Cannerberg. Je kunt er neerstrijken op het chique terras, met vooral richting België een geweldig uitzicht.
Verderop voert de route via het Pieterpad o.a. langs de enorme groeve van de ENCI. Vanaf het pad is goed te zien hoe de moderne manier van mergelwinning die van vroeger tegenkomt: in de oostwand zijn veel oude mergelgangen blootgelegd. Overigens is hier na zo'n 100 jaar het einde in zicht: volgens de afspraak tussen de overheid, de ENCI en toekomstige eigenaar Natuurmonumenten wordt er vanaf juli 2018 geen mergel meer gewonnen en wordt de groeve een natuur- en recreatiegebied. Een aantrekkelijk vooruitzicht.
Deze *Op Verkenning* heeft een waardig einde in Maastricht, altijd goed voor een mooie stadswandeling. Het station ligt er tegenwoordig iets minder mooi bij. We zien een soort zwembad: de toekomstige fietsenstalling, die vanaf eind dit jaar ruimte biedt aan 3.000 fietsen. <



Langs het Albertkanaal

La Petite Ceinture

Bij Rover zien we treinen het liefst natuurlijk gewoon rijden. Toch gaat er een zekere romantiek uit van een overwoekerd spoor. In deze rubriek nemen we een aantal verlaten spoorlijnen onder de loep. In deze editie: *La Petitie Ceinture* in Parijs.

Door **Sanne van Galen**

La Petite Ceinture, of 'de kleine riem', werd in 1862 geopend als ringlijn rondom Parijs. Naarmate de stad groeide kwam de spoorlijn vrijwel middenin de stad te liggen. Dat maakte de lijn echter niet aantrekkelijker: het fijnmazig metronetwerk is het voornaamste vervoer in Parijs. Sinds 1934 rijden er geen passagierstreinen meer over de ringlijn; de laatste goederentrein liet in 1993 het spoor verlaten achter. Het tracé is inmiddels vervangen door een buslijn en in het zuiden van de stad rijdt een tram parallel aan het spoor. De rails liggen er echter voor het grootste deel nog, vandaag de dag vormen zij een 32-kilometer lange groene ring door het centrum, dankbaar gebruikt door dieren als veilige oversteekplaats.

Daarnaast is het spoor vooral populair bij daklozen, graffiti-artiesten en '*urban explorers*', die op internet kaarten delen met plekjes waar het spoor het beste toegankelijk is. Dit zijn vooral plaatsen met omgegooide of verdwenen hekken, want officieel is toegang tot het spoor verboden. Een goed plan voor het spoor ontbreekt en heeft jarenlang niet hoog op de agenda gestaan van het Parijse stadsbestuur. Het spoor is dan ook niet in handen van de stad maar van de RFF (*Reseau Ferrée de France*); de overgebleven stations zijn eigendom van de Franse spoorwegen SNCF. Desondanks verschijnen er de laatste jaren steeds meer officieel opengestelde stukjes spoorlijn. In een drukke stad als Parijs zijn kleine groene oases maar al te welkom en lokale initiatieven zorgen voor steeds meer nieuwe bestemmingen voor de voormalige spoorlijn. Zo kunnen de bewoners nu op meerdere plekken even een groene wandeling maken, iets drinken in de stadstuin, de hond uitlaten of gewoon een boterhammetje eten langs het spoor.

Ook veel voormalige stations krijgen langzaamaan een nieuwe functie; als cultureel centrum, restaurant, winkel of zelfs als bioscoop. In de zomer wordt in het 18e arrondissement van Parijs een jaarlijks terugkerend festival georganiseerd op de rails. Vorig jaar werden hiervoor eerst honderden dakloze Roma van het spoor gejaagd, die hier in een aantal maanden tijd een flink kamp hadden opgezet. Het komende jaar zouden negen stations heropend moeten worden als ontmoetingsplaats voor omwonenden. Niet alleen worden dit plaatsen voor kunst, cultuur en workshops; er worden ook mensen uitgenodigd die ideeën hebben over nieuwe bestemmingen voor het spoor. Overig ziet de *Association Sauvegarde Petite Ceinture* (ASPCRF) liever geen culturele initiatieven meer op het spoor: zij zetten zich in voor de terugkeer van de trein op de Petite Ceinture om het overbelaste metrosysteem wat te ontzien. <

De Parijse Petite Ceinture wordt gebruikt voor vele andere activiteiten.



FOTO: SANNE VAN GALEN

Brievenbus

Dag, keuzedag

In de vorige *Reiziger* schrijft Annemarie den Toom in haar column over de verwarring bij diverse OV-chiphandelingen tegelijkertijd. Ik wil reageren op deze zin: 'Het instaptarief van 10 euro kan ik bij een automaat ophalen.' Dat dacht ik een tijd geleden ook. Maar er bleek wel een addertje onder het gras te zitten.
Ik kreeg een saldo van € 4 terug van een busvervoerder en haalde dat op bij zo'n geel apparaat bij Albert Heijn. Maar er stond ook een keuzedag van NS te wachten voor de lopende periode. Die kreeg ik er ongevraagd bij, en dat was helemaal niet de bedoeling. Die keuzedag was ik dus kwijt. Je kiest voor 'ophalen bestelling', maar die machine weet niet wat hij moet kiezen en plaatst dus alle bestellingen op je OV-chipkaart. Moraal van dit verhaal: als je ook een bestelling van NS hebt staan, ga dan naar een NS-automaat of -loket. De internetfolder over deze automaat geeft hiervoor géén waarschuwing. Ook elders heb ik nooit een dergelijke waarschuwing aangetroffen. Foute boel!
Nettie Roes, Amsterdam

Geen verbetering

Als jarenlang lid van Rover heb ik veel waardering gekregen voor uw werk. Ook het tijdschrift lees ik vrij nauwkeurig. Maar! Toen ik uw laatste uitgave in de bus kreeg, en de omslag van het tijdschrift zag, sloeg de schrik me om het hart. Een afbeelding van het spoorwegnet: en de dikke lijnen hielden er bij Lelystad mee op! Als inwoonster van Dronten, dat ná Lelystad komt, zag ik de bui al hangen: alle aandacht weer naar de Randstad en het oosten en noorden veel 'dunner' bedeeld. En dan nog het opschrift: 'veel verbeteringen en een beetje krimp'. Dat bestaat toch niet bij Rover, denk je dan. En op pag. 13, 1e alinea: 'een korte overstap in Lelystad Centrum'.
Ik reis regelmatig, met rollator, vanuit mijn verzorgingshuis in het centrum van Dronten (echt niet náást het station!) naar mijn rolstoelafhankelijke nicht, die vlak bij station Muiderpoort woont. Al jaren ben ik één van de schaarse familieleden die ze heeft. Nu is het reizen met een rollator toch al een crime. Je bent bij zo'n bezoek aangewezen op spitsuurtreinen. Je krijgt zo af en toe wel hulp van medepassagiers, maar erop rekenen kun je nooit. Tussen de treeplank van de trein en het perron gaapt je ALTIJD een enge kloof tegemoet die je moet overwinnen. Eenmaal in de trein ben je blij binnen te zijn. Bij Muiderpoort dan weer uitstappen. Nu blijkt dat je ook nog 'een korte overstap' moet maken en het liefst verderop nog eentje. Hetzelfde geëmmer krijg je dan weer met in- en uitstappen.
Als die oenen van de NS dat zo bedacht hebben, is het al erg genoeg. Maar als Rover dan, voor mij en vele anderen, vertelt dat het allemaal een verbetering is, voel ik me vrij hopeloos.
E. de Visser-Wans

Liever alles naar NS

In de laatste *Reiziger* staat in het artikel over 'de toekomst op het spoor' dat Rover voorstander is van scenario 2 *(Onderhandse gunning van het vervoer op een hoofdrailnet aan NS en openbare aanbesteding van de gedecentraliseerde treindiensten, red.).* Ik zou graag willen weten waarom Rover niet kiest voor scenario 1 *(Onderhandse gunning van het vervoer over het hele spoornetwerk aan NS, red.).* Dat zou een hoop problemen oplossen. Alle voordelen / lichtpunten die Rover ziet in scenario 2 kunnen ook in scenario 1 worden gerealiseerd. Dat wat Arriva, Breng en die andere regionalen kunnen, moet NS ook kunnen. Voor de reiziger zou dat toch veel duidelijker en prettiger zijn. Ik mis regelmatig de aansluiting van NS op Arriva in Groningen. Gevolg: een uur

@ROVER_online

Kees Rotteveel @Kees2300
Niet alles krimpt bij kou, @NS_online! Intercity Alkmaar-Nijmegen wel. Opstaan misstaat niemand, goede planning ook niet

Anneke Arentsen @annmighty
@NS_online Deze week 60 min per dag



langer onderweg door werkzaamheden! Geen IC Direct, geen IC Brussel en geen IC Breda-Den Haag

mark beumer @marksarrows
@ns sta al 1,5 uur stil met de ICD net buiten de Schipholtunnel wanneer gaat men iets doen?

Jaap de Vries @JaapJDeVries
Wandeling #DeReiziger langs #watertoren bij Erasmus Universiteit :-) Niet genoemd: vroegere spoorlijn naar Rotterdam Maas.

Menno Aartsen @mcmennemen
Hoe jullie 't wenden of keren, die #nieuwedienstregeling is kilo-utrecht-tango met peren voor reizigers Tilburg Univ. @NS_online

Jan Wassenaar @JCMWAS
Hoe jaag je mensen uit #OV? Door de



vroege bussen te laten vervallen. Dan maar weer met de auto. Bus van 06.30 uur vervallen

Moeders.nu @MoedersNu
Lekker hoor die 'opstartproblemen' in regio

wachttijd in de avonduren en op zondagen. Arriva wacht niet op NS bij enkele minuten vertraging. NS zou dat wel doen. Een claim indienen kan niet, want geen van beide partijen heeft schuld. Maar ik ben wel een uur later thuis. Verder zou de reiziger verlost worden van al die extra in- en uitcheck handelingen. Kortom: alleen maar voordelen met scenario 1.
F. Straasheijm, Delfzijl

Gedwongen 1e klas

Zoals u weet heeft Arriva in Limburg het lokale treinvervoer overgenomen van Veolia. En net als Veolia indertijd hebben ze meteen alle NS-automaten op de lokale stations verwijderd zoals bij ons in Meerssen en Valkenburg. Gevolg is dat een klassewissel nu niet meer mogelijk is op deze stations, want de Arriva-automaten kennen deze optie niet. Gevolg is dat mijn vrouw gisteren van Meerssen naar Valkenburg weer 1e klas moest reizen. Het antwoord van het Arrivapersoneel was verbijsterend: 'Dan moet u eerst maar naar Maastricht gaan!' Ik hoop van harte dat net als enkele jaren geleden de NS-automaten weer terug komen en Rover zich hiervoor sterk maakt.
Ger Minkman, Meerssen

Brievenbus

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

Utrecht bij @Syntus dochter wederom te laat omdat bussen niet komen opdagen

Niels Jeurink @NielsJeurink
Oude tijden herleven: dankzij nieuwe dienstregeling @NS_online neem ik de Kamperlijn maar weer eens. 18 min kortere overstap!



OPENBAAR VERVOER OVER WATER

Kleine en grote veerponten



De Vereniging Vrienden van de Voetveren houdt zich vooral bezig met de kleine veerponten. De voetveren, en ook fiets-voetveren. Maar grote veerdiensten verdienen soms ook aandacht.
Een hele grote is de veerdienst van Den Helder naar Texel. De dienst wordt uitgevoerd door de TESO, de Texelse Eigen Stoomboot Onderneming. Ja ja, meer dan honderd jaar geleden waren de Texelaars het beu dat de service van de veerdienst zo slecht was. Ze staken de koppen bij elkaar en richtten een eigen dienst op. Als ze naar de vaste wal gingen, dan lieten ze de commerciële veerdienst links liggen en voeren met de eigen boot over. Na een aantal jaren hield de andere bootdienst er maar mee op wegens gebrek aan klandizie. TESO bestaat nog steeds. Uiteraard niet meer met die kleine stoombootjes van toen. De maatschappij weet goed te innoveren. Bijzondere technieken worden waar mogelijk toegepast. Zo heeft de veerboot in 2013 grote zuignappen gekregen. Ligt de boot aan wal, dan zorgen die zuignappen ervoor dat de boot niet kan wegwaaien. De motoren kunnen dan (bijna) uitgezet worden. Scheelt een hoop in energie en is goed voor het milieu. Vorig jaar is er weer een nieuwe veerboot in dienst gekomen, de Texelstroom. Deze veerboot is ook weer innovatief. Hij werkt op CNG (gecomprimeerd aardgas). Dat is op dit moment de schoonste brandstof, veel schoner dan de dieselolie die voorheen werd gebruikt. Bovendien liggen er zo'n zevenhonderd vierkante meter zonnepanelen op het dak, waarmee voor de helft in de eigen elektriciteitsbehoefte kan worden voorzien. U merkt het al, het milieu krijgt bij de TESO goede aandacht.
Zo zie je maar. Grote of kleine veerponten en veerboten - ze zijn allemaal interessant.

WIM KUSEE

Vrienden van de Voetveren
Caspar Boshartstraat 10, 5367 AD Macharen
www.voetveren.nl



FOTO: GERDA SPAANDER

Namen

Namen ligt op de plek waar de Samber uitmondt in de Maas, wat zo'n stad al snel iets extra's geeft. Op zichzelf is de stad al de moeite van een wandeling waard, al is hij niet heel groot. Maar met o.a. een belforttoren, verschillende monumentale kerken en een art deco wijkje is het daar prettig rondstappen. Apart is ook het park Louise Marie, met name de tegenwoordig van niets naar niets leidende 'pont des Hollandais'.

Citadel

Maar het grote werk is natuurlijk de Citadel. Aan de overkant van de Sambre torent die hoog boven de stad uit. De bouw ervan begon in de vroege middeleeuwen, heeft verschillende eeuwen geduurd en kende vele uitbreidingen. Uiteraard is er ook een bezoekerscentrum, Terra Nova, met rondleidingen. Hogerop (en dan inmiddels 120 meter boven de Maas en Sambre) liggen nog een kasteel, een soort openluchttheater en een arboretum. Oftewel: genoeg reden voor een uitgebreide wandeling. En dan weer terug langs een ander deel van de Citadel.

Hoe komt u er?

Vanaf Amsterdam/Rotterdam met de Benelux naar Brussel Noord, en daar overstappen op de trein naar Luik via Namen, of met een langere overstap op de trein naar Luxemburg. Tenminste, zolang de Benelux nog via Roosendaal rijdt. De reis Rotterdam – Namen duurt nu nog ruim 3 uur. Voor meer toeristische informatie: De VVV van Namen zit in het stationsgebouw.

Gerda Spaander

Uw leuke stad is welkom!

De Reiziger neemt u dit jaar mee naar leuke steden in Europa. Heeft u een suggestie voor een stad om te verkennen in deze rubriek? Mail hem naar ons met een korte beschrijving van de stad (redactie@rover.nl). Er is wel een voorwaarde: de stad moet makkelijk per trein bereikbaar zijn, maximaal één overstap in het buitenland. Bij heel bijzondere steden mogen we hiermee misschien een beetje de hand lichten.



Chinese muur wordt muur van Hadrianus

"Er zijn heel wat mooie dingen te zien op de wereld. Mooie steden, gave architectuur, unieke cultuur en prachtige natuur. Als reislustige globetrotter wil je ze het liefst allemaal met eigen ogen zien. Maar als duurzame reiziger heb je het misschien wel moeilijk met het feit dat veel van je droombestemmingen alleen per vliegtuig te bereiken zijn", aldus Natuur en Milieu. Reden voor deze club om 13 vakantiebestemming "van je bucketlist" te voorzien van een vergelijkbaar alternatief in de buurt, dat bereikbaar is per trein of bus of waar je met meerdere mensen per auto naartoe kunt in plaats van in het vliegtuig stappen.

Zo wordt een bezoek aan de eilandjes van Scilly (in het zuidwestelijkste puntje van Engeland) voorgesteld als alternatief voor een bezoek aan Fiji: "Met de trein door de tunnel en een leuke bootreis ben je er zo." Als alternatief voor de Chinese muur stellen ze de muur van Hadrianus in het noorden van Engeland voor als bestemming. "De muur vormde de noordelijkste grens van het Romeinse Rijk, loopt van oost naar west (of andersom natuurlijk!) en is 117 kilometer lang. Er zijn prachtige vakanties te boeken met wandeltochten langs deze muur. Ga dat zien!"
De website is mooi vormgegeven en je krijgt meteen zin om op stap te gaan! Jammer is wel dat niet alle linkjes meer goed zijn (voor Finland word je verwezen naar een website die niet meer bestaat) en dat je soms op een pagina terecht komt waar fly&drive-vakanties worden aangeboden (zo biedt ´Ecotoerisme in Europa´ in Andalusie "mooi en rustig gelegen accommodaties met zwembad, incl. vlucht en huurauto" aan). Maar het idee achter de site is goed.
Benieuwd naar de andere aanraders van Natuur en Milieu? Neem dan een kijkje op http://bit.ly/2lqBS90 .

Ineke van der Werf

Website test

The Man in Seat Sixty-One



De wat curieuze naam van deze website, te vinden op www.seat61.com, verwijst naar de favoriete Eurostar-stoel van bedenker Mark Smith. Deze Engelsman begon de website in 2001 uit frustratie omdat hij nergens goede informatie kon vinden over treinreizen als alternatief voor het vliegtuig. In de zoektocht naar mooie treinreizen kwam hij alleen de zeer kostbare reizen tegen in luxe treinen met namen als Oriental Express en Royal Scotsman. Terwijl veel van deze reizen voor een schijntje te maken zijn met het gewone plaatselijke vervoer, als je de juiste informatie maar toegankelijk maakt. Zijn idee bleek een gat in de markt: sinds 2007 kan hij voltijd leven van de website, die meer dan een miljoen bezoekers per maand trekt. Aansluitend op de website schreef hij een boek en onderhoudt hij een YouTube-kanaal.
De website is geen reisplanner en ook geen boekingsite. Voor Nederland beperkt de site zich tot Amsterdam. De website is vooral interessant voor reizigers die zich oriënteren op een treinvakantie en op zoek gaan naar de mooiste en goedkoopste routes met praktische informatie. De website geeft onder meer een kijkje op de soort treinen die voor de reis verwacht kunnen worden, dienstregelingen en internationale tarieven. Leuk is ook om treinreizen in verschillende landen te vergelijken op basis van Mark Smiths eigen ervaring. Zo zien we dat volgens hem de website NS.nl 'totally useless for online sales' is; de website van de Belgische spoorwegen wordt als alternatief aangeraden. Ook over de OV-chipkaart en de toeslag voor vol tarief-kaartjes is hij allerminst enthousiast. Wel is de rest van het treinreizen binnen Nederland vanuit het oog van een Engelsman erg makkelijk: 'Just turn up, buy a ticket at the station on the day and hop on the next train.'

Sanne van Galen

De Reiziger

Naam: Will Gerbers von Schell
Beroep: filosoof en theoloog
Wil: betere aansluitingen tussen bus en trein

OV-gebruik: 'Ik reis bijna dagelijks met fiets, bus en trein. Doordeweeks veel van Schoonoord naar Lingen (D), met de internationale buslijn 60/922 van Emmen naar Meppen (D). Vandaar ga ik dan verder met de trein. Op vrije dagen ga ik graag het land in om vrienden of een museum te bezoeken. Daarvoor moet ik dan wel fietsen naar Beilen (18 km verderop), want 's morgens vroeg en 's avonds laat rijden er hier niet echt veel bussen, zeker niet in het weekend. Dus als je nog thuis wilt komen, dan heb je bijna geen andere keuze dan fietsen naar een treinstation.

Slechtste OV-ervaring: 'Op een erg drukke dag van Den Haag CS tot aan Beilen in de trein gestaan. En toen mocht ik ook nog anderhalf uur fietsen om thuis te komen.'

Beste OV-ervaring: 'Ik maak regelmatig mee dat OV-medewerkers net even meer doen voor de reizigers. Buschauffeurs die even kijken of er nog iemand aan komt sprinten. Hier op het platteland gaan de meeste bussen maar één keer in het uur of nog minder vaak. Dus een bus missen is niet leuk, vooral omdat 's avonds de weinige voorzieningen op stations gesloten zijn, voor zover ze er al zijn.
Afgelopen winter ook nog een staaltje van dienstverlening meegemaakt. Een buschauffeur van de laatste 12 meter bus van die dag nam in de stromende regen in Rolde een oudere dame met een (gewone) fiets mee naar Grolloo. Het mocht waarschijnlijk niet, maar die chauffeur was voor mij de held van de dag.'

Wat moet er nú beter qua OV: 'Bij alle discussies over Publiek Vervoer moet er voor worden gewaakt dat er geen OV-eilandjes ontstaan met allemaal eigen regeltjes. Hoe het ook op de achtergrond geregeld is, voor de reiziger moet het een samenhangend en vooral transparant netwerk zijn. Het moet niet zo zijn dat je als reiziger een handboek van 800 bladzijden nodig hebt om het OV in Nederland te begrijpen. En men zou meer oog moeten hebben voor de buitenlandse reizigers, want die snappen er vaak niets van.'

Rover kan / moet... 'zich blijven inzetten voor stoptreinen Groningen–Zwolle zoals ze tot 2011 doorreden naar met name Schiphol; die worden enorm gemist. Bovendien zich hard maken voor vier treinen per uur naar Leeuwarden.'

Gerda Spaander



FOTO: GERDA SPAANDER