

# De Reiziger

ROVER



## Spoorboekje 2022 Vaker en soms sneller

**Rover Jong:  
creatief en  
enthousiast**

**Met het OV  
door  
Sauerland**

**Voorzitters  
kijken terug  
en vooruit**

**Slimme  
mobiliteit  
in Zeeland**

## Belgisch begrip!

Goed nieuws voor vroege vogels die door de week met de stoptrein vanuit Roosendaal naar Antwerpen willen reizen. De eerste trein naar Antwerpen rijdt vanaf maandag 13 december een half uur eerder, en wel om 6:21.

De stoptrein Roosendaal-Antwerpen rijdt op dit moment in het weekend op andere tijden dan door de week. Dit gaat veranderen. In de dienstregeling 2022 zijn de vertrektijden de hele week hetzelfde. Handig voor reizigers!

Om deze gemakkelijk te onthouden vertrektijden te kunnen realiseren verschuift de hele dienstregeling op doordeweekse dagen een half uur. In de plannen die NS eerder dit jaar aan de reizigersorganisaties voorlegde zat een heel groot nadeel: de eerste vertrek-mogelijkheid uit Roosendaal was een half uur later dan nu, pas tegen half acht. Reizigers zouden dan pas na acht uur in Antwerpen kunnen zijn. Te laat, vinden de reizigersorganisaties. Een extra trein vonden ze niet per se nodig. Ze adviseerden NS daarom de vertrektijd van de eerste trein van de dag niet te verschuiven. Het zou dan mogelijk blijven om voor acht uur in Antwerpen te arriveren. NS

nam dit advies niet over.

Rover overlegde vervolgens met onze Vlaamse reizigersvrienden van TreinTramBus. En zie, hun overleg met de Belgische spoorwegen leidde tot een mooi resultaat. Er komt een extra vroege stoptrein bij! De eerste aankomstmogelijkheid in Antwerpen wordt zelfs vroeger dan nu: om tien over zeven.

Rover is heel blij met het begrip dat de Belgische spoorwegen hebben getoond voor onze Nederlandse wens. Het is wel jammer dat NS dit begrip niet had en ook niet direct zelf de Belgische oplossing hebben aangedragen. We hopen uiteraard dat flink wat reizigers de nieuwe vroege trein zullen weten te vinden!



Martin Oudenaarden

# 20-11

## 20 november Algemene Ledenvergadering

De tweede ALV van 2021 vindt plaats op zaterdag 20 november om 10:30 uur. Wij hopen dat wij elkaar dan weer kunnen ontmoeten in de Dialoog in Ermelo, Raadhuisplein 4. Houd onze website in de gaten om tijdig te weten of het coronavirus roet in het eten gooit.

# ALV

Liever vanuit huis de vergadering volgen? Dat kan via [www.rover.nl/alvnov21](http://www.rover.nl/alvnov21).

**De Reiziger** is het tijdschrift van de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Er verschijnen vijf 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:** Marina van Alphen, Sanne van Galen, Martin Oudenaarden (beeldredactie), Arjan Polderman, Jaap Rodenburg (eindredactie), Gerda Spaander

**Aan dit nummer werken**

**verder mee:** Marloes Hofstede, Frank Visser

**Vormgeving:** Ruparo (Ivo Sikkema, Ingeborg Seelemann).

**Druk:** Drukkerij Ten Brink  
ISSN 0920-4954.  
Opplage: 4400.

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

**Lidmaatschap** Rover en De Reiziger per **post:** € 45,-. Lidmaatschap Rover en De Reiziger als **pdf:** € 35,-. Lidmaatschap **zonder blad:** € 25,-. Abonnement De Reiziger voor **niet-leden:** € 50,-. Losse nummers: € 7,75 (incl. verzendkosten).

**Betalingen:** NL82 INGB 0005 9396 00, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort.  
**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: 033-4220460.

**Rover landelijk secretariaat**  
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort.  
Telefoon: 033-4220450 (werkdagen 10-16 uur). E-mail: [secretariaat@rover.nl](mailto:secretariaat@rover.nl). Internet: [www.rover.nl](http://www.rover.nl)

**Ledenadministratie** (aanmeldingen, verhuizingen, opzeggingen): tel. 033-4220454;  
e-mail: [ledenservice@rover.nl](mailto:ledenservice@rover.nl).

**Buitenlandservice** (alleen voor leden): tel. 033-4220450;  
[www.rover.nl](http://www.rover.nl) > Buitenland.

**Lokale afdelingen:** Kijk op [www.rover.nl](http://www.rover.nl) > Lokaal voor de e-mail-

adressen en eventuele verwijzingen naar websites van afdelingen.

**Redactie**  
[www.rover.nl](http://www.rover.nl) > Blad: De Reiziger;  
e-mail: [redactie@rover.nl](mailto:redactie@rover.nl).

**Adverteren** in De Reiziger:  
[redactie@rover.nl](mailto:redactie@rover.nl).

**Sluitingsdatum** Kopij voor De Reiziger nr. 1/2022 moet uiterlijk binnen zijn op 6 december. Verschijningsdatum is rond 25 januari 2022.

**Foto voorkant:**  
NS heeft voor 2022 positief nieuws te bieden met meer en soms snellere treinen.  
Foto: Martin Oudenaarden



## 8 Spoorboekje 2022: vaker en soms sneller

Op zondag 12 december 2021 beginnen NS en de regionale vervoerders met de dienstregeling 2022. NS heeft positief nieuws te bieden met meer en soms snellere treinen.



## 20 'Goed nadenken over het OV 50 jaar verder'

In deze laatste editie van '50 jaar Rover' vragen we twee Rover-voorzitters om terug te kijken en een blik in de toekomst te werpen: André Mulder en Saskia Kluit.



## 28 Slimme mobiliteit: de reiziger meer centraal?

In Zeeland werkt men aan nieuwe vormen van OV onder de (werk)titel Slimme Mobiliteit. Provincie-medewerkers Maurice Buuron en Steven Meerburg vertellen erover.

## Verder

- 4 Rover in actie
- 11 Lijn 50: U-linken over de Utrechtse Heuvelrug
- 15 Gespot
- 16 Spoorkaart 2022
- 18 OV in de Regio: Rover Jong
- 23 Brievenbus
- 24 Kijk 'ns uit het raam: van de lensligger naar de hond
- 27 Gespot
- 32 De Reiziger: Maria Goetze-Smith

## 30 Met het OV door Sauerland

Op deze populaire vakantiebestemming kan het reizen per bus en trein best een uitdaging zijn. Sanne van Galen ging de uitdaging aan en nam ook nog een hond mee.

## 12 Op Verkenning rondom Nijmegen

Rond Nijmegen valt veel te wandelen. Deze keer door een bos met veel hoogtelijnen, een moerassig natuurgebied, een pad langs een kronkelbeekje en nog wat Reichswald tot besluit.

## Rover Jong wil autovrije steden

Er wordt veel gesproken over wat jongeren willen, maar is dat ook wat jongeren zelf voor ogen hebben? Op het gebied van vervoer vaak niet, concludeert Marloes Hofstede, woordvoerder van Rover Jong. 'De politiek zet in op allerlei maatregelen die helemaal niet aansluiten bij jongeren. Zo willen veel jongeren van nu helemaal geen eigen (elektrische) auto. Ze zien veel liever deelsystemen en goed openbaar vervoer.' In de Jonge Klimaatbeweging worden jongerenorganisaties aangemoedigd om hun toekomstbeeld voor 2050 te schetsen. In het beeld dat Rover Jong schetst, is het de norm om met het OV te reizen, zeker naar dichtbevolkte gebieden. De jongerenafdeling ziet het liefst dat Nederlandse binnensteden zoveel mogelijk autovrij worden. Door te zorgen voor goede hubs aan de rand van de stad kunnen reizigers gebruik maken van goed OV en allerlei deelsystemen. Parkeer je auto direct naast de snelweg, koop een parkeerticket dat je onbeperkt toegang geeft tot het OV, en vervolg je reis op een duurzame manier. Ook ziet Rover Jong graag meer deelsystemen zodat reizigers kunnen kiezen voor fiets, elektrische scooter of step. Eén kaart voor al het OV, maar dan ook echt: daarvoor pleit Rover Jong ook. Dus je koopt een ticket naar je bestemming, maar kiest zelf of je met sneltrein, nachttrein, verschillende kortere treintrajecten, bus enz. reist. Ook moet dit



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

## Rover-Jong: weer auto's zo veel mogelijk uit binnensteden

ticketsysteem en de tarieven hetzelfde zijn in heel Europa, waarmee reizigers vele malen makkelijker voor de trein kunnen kiezen. De prijzen van deze tickets moeten uiteraard lager liggen dan die van vliegtickets. Verder vraagt Rover Jong zich af of het altijd nodig is om voor vergaderingen zakenreizen te maken. Door de pandemie hebben we tenslotte geleerd dat digitaal vergaderen werkt en veel bijeenkomsten online kunnen plaatsvinden. Bovendien zouden vlieg-reizen over land een stuk duurder moeten worden en trein of bus goedkoper, zodat het OV een aantrekkelijk alternatief wordt. Zie ook het artikel op pagina 18.

## Investeren in OV blijft hard nodig

Bij de op Prinsjesdag bekendgemaakte kabinetsplannen mist Rover extra

geld voor investeringen in het openbaar vervoer. Dit terwijl OV duurzaam is, en daarmee een goede manier om de ook gepresenteerde klimaatdoelen te halen. Met de uitbreiding van busbanen, doorfietsroutes naar OV-knooppunten en van fietsenstallingen is voor relatief weinig geld veel te bereiken. Bovendien zijn zulke ingrepen snel te realiseren. Belangrijk, omdat het Klimaatakkoord tot 2030 loopt. Freek Bos: 'Het kabinet besteedt 80 miljoen aan subsidies voor nieuwe elektrische auto's. Ik reken ook op minimaal 80 miljoen extra voor de aanschaf van zero-emissiebusen. Meer en beter openbaar vervoer, daar profiteert iedereen van.' Ook de aangekondigde honderdduizenden nieuwe woningen vragen om uitbreiding van het openbaar vervoer. Huizen bouwen zonder ervoor te zorgen dat inwo-

ners werk of studie kunnen bereiken gaat niet. Daarom moeten er snelle bussen tussen nieuwbouwwijken en werklocaties gaan rijden. Dat vraagt een verhoging van het provinciefonds, zodat provincies als opdrachtgever van het busvervoer het busnetwerk kunnen laten uitbreiden. Daarnaast moet het kabinet snel besluiten om knelpunten in het spoor-netwerk op te lossen, om te voorkomen dat de capaciteit voor reizigers na 2030 tekortschiet. Aangezien de uitbreiding van spoor veel tijd vraagt, is besluitvorming daarover nu nodig.

## 'Maak Amsterdams OV sneller, niet trager'

De gemeente Amsterdam wil de maximale snelheid binnen de stad terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u. Hoewel Rover deze maatregel toejuicht, wil

het wel onderzoek naar de gevolgen voor het OV. Als veiligste vervoerwijze moet dat eerder sneller dan langzamer worden, om de reistijd aantrekkelijker te maken. Er moet dan ook meer aandacht komen voor de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto.

Rover Amsterdam pleit daarom voor een uitzondering voor het OV op de verlaagde maximumsnelheid, vooral voor de drukke doorgaande lijnen. Hiervoor is maatwerk nodig. Ook moet het OV prioriteit krijgen bij verkeerslichten en moeten er meer vrije tram- en busbanen komen; dan zou het OV niet zo worden vertraagd door de snelheidsverlaging. Maar hef geen haltes op om de snelheid hoog te houden, zegt Rover, aangezien dan de loopafstanden voor de reiziger groter worden. Rover Amsterdam waarschuwt dat de exploitatiekosten fors zullen toenemen voor de OV-bedrijven omdat de ritten langer gaan duren, waardoor meer trams en bussen moeten worden ingezet en aangeschaft. Het alternatief is dat frequenties omlaag moeten of lijnen worden opgeheven - wat ook weer reizigers kost en dus tot minder inkomsten voor de vervoerders leidt. Mocht de reistijd inderdaad toenemen, dan vraagt Rover de gemeente Amsterdam om de extra kosten te vergoeden. Als er niet meer rekening wordt gehouden met de reizigers in het OV voorziet Rover grote problemen voor de reizigers en de OV-bedrijven in en rond de stad.

### Rover vroeg ProRail alles-uit-de-kast plan

Deze zomer kwam het regelmatig voor: minder treinen door personeelsgebrek bij ProRail. Rover vroeg om een alles-uit-de-kast-scenario om de hinder voor reizigers zo veel mogelijk te beperken. Moet men snijden in de treindienst? Dan liever trajecten met minder treinen dan het helemaal stil leggen van treinverkeer. Daarbij moet dan in ieder geval de reisinformatie verbeteren, want Rover zag hier de nodige fouten voorkomen. En als reizigers de noodzaak zien om alternatief vervoer te regelen, zouden vervoerders ruimhartig moeten omgaan met de compensatie van extra kosten.

Rover verwacht dat ProRail richting de toekomst verkeersposten en werksystemen minder kwetsbaar inricht. 'Het is aan de reiziger niet uit te leggen dat als een iemand uitvalt, het treinverkeer stilligt. Dat vraagt om een fundamenteel andere inrichting van de systemen, waarin het vervoeren van reizigers voorop staat', stelt Rover-directeur Freek Bos. Rover heeft begrepen dat de medewerkers op de verkeersleiding waar nodig maximaal flexibel zijn bijgesprongen en heeft daar veel waardering voor.

### Mall of the Netherlands beter bereikbaar?

Eerder dit jaar is het nieuwe winkel- en uitgaanscentrum The Mall of the Netherlands geopend bij Den Haag. Rover-Den Haag en het reizigersoverleg Metrocov zien



FOTO: MARTIN OUDENHARDEN

Rover in Zuid-Holland: bouw bij OV-knooppunten als Lansingerland-Zoetermeer

## Zuid-Holland, kom nu in actie!

Moeiteloos van deur tot deur kunnen reizen met meer OV stimuleert minder autoverkeer. Dat staat in het toekomstbeeld OV 2040 dat de Rijksoverheid heeft vastgelegd met provinciale en andere decentrale overheden. Maar om de plannen in de regio's toe te passen, zijn de regio's zelf aan zet. Hoog tijd dus om aan de slag te gaan, stellen de Rover-afdelingen in Zuid-Holland in een gezamenlijke brief aan provincie Zuid-Holland en Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Want in Zuid-Holland zijn veel groeimogelijkheden voor het OV, waarvoor dan wel snel de nodige knopen doorgemaakt moeten worden. Denk aan een citysprinter Den Haag-Dordrecht, lightrail tussen Scheveningen en Zoetermeer, het verlengen van de tramtunnel in Den Haag en onderzoek naar een nieuw OV-knooppunt Zuidplas. Rover vraagt op korte termijn te besluiten om hierin te investeren. Rover doet de provincie en metropoolregio bovendien nog een aantal aanbevelingen, zoals het aanwijzen van nieuwbouwplekken bij OV-knooppunten, het verzorgen van (nieuwe) OV-verbindingen nog voordat nieuwbouwhuizen worden opgeleverd en het stellen van concrete doelen op het gebied van duurzaamheid en reistijd van deur-tot-deur. Daarbij is het belangrijk dat provincie en Metropoolregio samen de regie voeren op samenwerking tussen gemeenten, provincies, het Rijk en andere partijen.

kansen om de bereikbaarheid van dit nieuwe winkelcentrum te verbeteren met de snelle tramlijn 19. Zo pleit Rover onder meer voor een tramhalte op het kruispunt van de Laan van Leidschenveen met de Donau. Ook zouden automobilisten hun auto op de P+R van het ADO-parkeerterrein moeten kunnen parkeren om hun reis te vervolgen met tram

19. Daarvoor ziet Rover graag dat er een combi-ticket Parkeren + Tram komt. Verder zou tram 19 een halte bij de Overgoo moeten krijgen, met ruime mogelijkheden om de fiets te parkeren. Zo kunnen reizigers uit Leidschendam-Zuid gemakkelijker reizen binnen en buiten de regio. Dit stadsdeel heeft nu geen OV.

>

## Meer openbare toiletten nodig!

De Toilettallantie, waar Rover deel van uitmaakt, roept de formerende partijen in een brief op om te zorgen voor meer openbare toiletten in Nederland. Te veel mensen hebben namelijk last van het gebrek aan openbare toiletten: een derde van de Nederlanders stelt dat hun levenskwaliteit hieronder lijdt, een vijfde blijft soms tot regelmatig thuis uit angst om op pad geen toilet te vinden. De toiletnorm - om de 500 meter een toilet in drukke voetgangersgebieden - moet bij wet worden vastgelegd, zo vindt de Toilettallantie.

Het aantal toiletten in de HogeNood-app is de afgelopen jaren weliswaar meer dan verdubbeld (van zo'n 3.000 naar 7.500), maar dat is nog lang niet genoeg, zo blijkt uit een representatief onderzoek. Daarom



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

roept de Toilettallantie op om de toilet-norm in de wet op te nemen en gemeenten te verplichten daaraan te voldoen. In landen als Japan, Nieuw-Zeeland en Singapore gebeurt dit al. De Toilettallantie wil ook dat alle regionale

**Als er niets gebeurt blijft de trein Geldermalsen-Dordrecht nog heel lang zonder toilet**

treinen verplicht binnen drie jaar een toilet hebben. 'Hier zijn de provincies Gelderland en Zuid-Holland aan zet', zegt Aldo Markus van Rover. 'Anders blijven er tot 2038 treinen zonder toilet doorrijden. Dat vinden we echt niet meer van deze tijd. Alle reizigers hebben baat bij toiletten in de trein en som-

migen net wat meer, zoals ouderen of wie met kinderen onderweg is. En vergeet de mensen met een buik- of blaasprobleem niet. Die moeten gewoon met het OV kunnen reizen. Als dat niet kan is dat onacceptabel.'

Tot slot heeft Rover tegenover de verantwoordelijke wethouder nogmaals benadrukt dat de nieuwe lightrail door de Binckhorst naar station Voorburg nooit Huygensmuseum Hofwijck en zijn tuinen mag aantasten. Rover-Den Haag ziet het aanleggen van een tunnel voor de lightrail hier als de enige juiste oplossing.

### Da's pech, app weg

Reizigers die op saldo reizen met de OV-chipkaart, kunnen sinds jaar en dag hun gemaakte reiskosten in de gaten houden in de speciale OV-chipkaart app. Per 27 augustus blijkt de app echter uitgeschakeld, omdat deze volgens eigenaar TLS verouderd zou zijn. Wie de app opstart, ziet enkel nog een melding dat

men werkt aan een nieuwe app. Tegelijk hief TLS ook zijn Twitter-account op per 1 september, vanwege 'privacyredenen'. 'Wat is dit, een late 1 april grap?' vraagt Rover-directeur Freek Bos zich af. Geamuseerd is hij echter niet. 'Dit is als verhuizen voordat het nieuwe huis gebouwd is. Keer op keer waarschuwen wij bij de OV-chipkaart: gooi geen oude schoenen weg voordat er nieuwe in huis zijn.' Rover wijst erop dat de app de enige manier was voor reizigers om een totaaloverzicht te krijgen in hun gemaakte kosten met trein, bus, tram en metro. Gebruik van de OV-chipkaartwebsite is hiervoor een onhandig alternatief. Bij Rover kwamen dan ook direct veel

meldingen van reizigers binnen. Ook het Twitter-account is belangrijk voor reizigers om laagdrempelig contact met de organisatie achter de OV-chipkaart te kunnen leggen. Rover gaat de situatie in een gesprek met TLS aankaarten.

### 'Verbeter OV Rijswijk Buiten'

Met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022 wijst Rover Den Haag de gemeente Rijswijk alvast op een paar belangrijke actuele ontwikkelingen, zoals het herstel van de coronacrisis en de bouw van 500.000 woningen in de zuidelijke Randstad. Rover wil dat ook OV-investeringen op de agenda komen, zodat er de komende jaren meer duurzame kilometers

gemaakt kunnen worden. Rijswijk Buiten zal een deel van de nieuwe woningen gaan huisvesten. Op dit moment heeft dit stadsdeel maar één buslijn. Rover pleit ervoor de bus zo snel mogelijk in frequentie te verhogen naar 4 keer per uur en de nodige besluiten te nemen over hoogwaardig OV in dit gebied. Het plan voor een station Rijswijk Buiten biedt hier kansen. Daarnaast pleit Rover Den Haag voor een vaste verbinding naar Kijkduin en het alvast vrijmaken van ruimte in CID-Binckhorst voor lightrail naar Voorburg en Zoetermeer. Ook pleit de Rover-afdeling voor speciale tarieven en abonnementen voor (financieel) kwetsbaren, zodat iedereen gebruik kan maken van het OV.

## Slecht toegankelijke sprinters

Tussen 6 september en 11 december zullen een aantal sprinterdiensten weer enkele keren per week worden gereden met oudere sprinters, type SGM en DDZ. Deze treinen hebben een zogenaemde Sandite-voorziening, die het spoor minder glad maakt bij vallende herfstbladeren. Helaas zijn deze sprinters niet volledig toegankelijk voor reizigers met een beperking. Ook gaan ze iets langzamer, wat een kans

op enkele minuten vertraging met zich meebrengt. Het gaat om sprinters op de trajecten Enschede-Apeldoorn, Baarn-Utrecht, Rhenen-Utrecht-Breukelen en Amsterdam Centraal-Haarlem-Hoorn. Op de NS-website en in de app is te zien welk materieel per rit wordt ingezet. Rover heeft de afgelopen jaren bij NS aangedrongen op het herfstbestendig maken van de nieuwe sprinters. Naar verwachting zijn de Sandite-installaties volgend jaar allemaal overgezet



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

### Nog één herfst met oude moeilijk toegankelijke sprinters

naar moderne treinstellen. Dat maakt deze herfst nog

voor één keer doorbijten voor een aantal reizigers. <

## In memoriam: Willem Benschop

Met verdriet moeten we berichten dat Willem Benschop op 69-jarige leeftijd zeer onverwachts is overleden. Willem was sinds 2017 bestuurslid van Rover, eerst als vicevoorzitter en sinds 2019 in de functie van penningmeester. Als bestuurder en OV-man in hart en nieren paste hij perfect bij onze vereniging. De ervaring die hij meebracht vanuit zijn werk bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en zijn bestuursfunctie bij Railforum was voor Rover onbetaalbaar.

Saskia Kluit: 'Dit is voor het Rover-bestuur een grote schok. Hoewel Willem en ik elkaar pas een jaar kennen, hebben we in die tijd veel samen opgetrokken. Dat waren soms ook lastige onderwerpen. Zijn rol voor Rover is bijzonder groot geweest. Zijn kennis van de OV-wereld en het netwerk, zijn zorgvuldigheid bij het uitzoeken van vraagstukken en natuurlijk zijn humor maakten onze samenwerking tot een groot genoegen. We gaan Willem dan ook ontzettend missen: in het bestuur, in zijn rol voor de OV ombudsman en in de vereniging.'



Willem was een zeer betrokken bestuurslid, dat tijdens de transitie van Rover niet schroomde om lastige gesprekken aan te gaan. Hij stond voor eerlijkheid en transparantie en wilde overal van op de hoogte zijn. Door deze eigenschap was hij ook buiten het bestuur erg betrokken bij de vereniging, als vertrouwenspersoon voor het personeel, lid van de

scoutingscommissie en bij de Zuid-Hollandse afdelingen.

Freek Bos: 'Naast alle bestuurlijke processen was Willem ook betrokken bij de inhoud. Werd er tijdens bestuursvergaderingen over de provincies als de decentrale opdrachtgevers voor het openbaar vervoer gesproken, dan werd minimaal één keer door hem aangegeven dat de twee vervoerautoriteiten minimaal, zo niet nog belangrijker waren. Bij elke brief die we verstuurd, checkte hij of deze ook aan de MRDH en VRA was gestuurd. Stadsbestuurlijk OV was voor hem hét inhoudelijke vraagstuk. Een bestuursbarbecue bij hem thuis ging niet zonder een werkbezoek aan station Lansingerland-Zoetermeer.' Willem stond nog midden in het leven en was nog niet van plan om rustiger aan te doen. Als je een afspraak met hem wilde maken moest je vaak tussen andere vergaderingen en bijpraatmomenten worden gepland, maar vooral ook uitstapjes met familie en oppasmiddagen met zijn kleinkinderen. Hij zal door heel veel mensen gemist worden. Wij wensen zijn familie, vrienden en kennissen heel veel sterkte bij het verwerken van dit verlies.

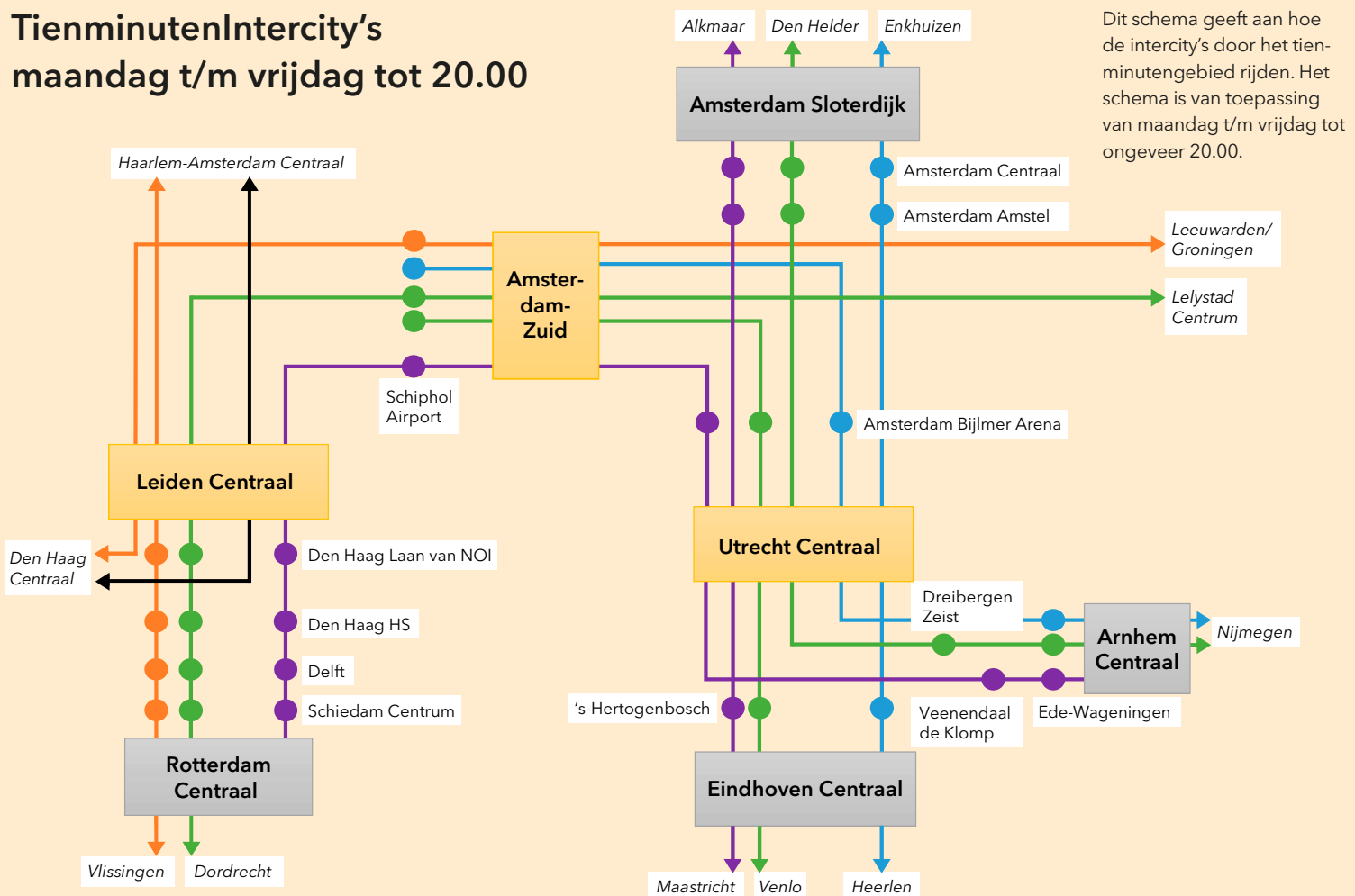
# Spoorboekje 2022: vaker en soms sne

Op zondag 12 december 2021 starten NS en de regionale vervoerders met de dienstregeling 2022. NS heeft positief nieuws te bieden met meer en soms snellere treinen.

Door **Martin Oudenaarden**

Langzaam maar zeker keren reizigers terug naar het openbaar vervoer. Begin oktober 2021 vervoerde NS zo'n 70% van het aantal reizigers van 2019. Desondanks vermindert NS het aantal treinen niet. Integendeel, het spoorboekje 2022 brengt op een aantal trajecten meer treinen. NS gaat op meer trajecten Elke Tien Minuten Een Trein laten rijden (ET-MET'en). Rondom Amsterdam en Utrecht gaan meer sprinters rijden. In Zeeland rijdt de echte intercity niet meer alleen in de spits. De Reiziger praat u traditioneel bij over de nieuwe spoordienstregeling. Hiermee starten we dit jaar eerder dan u gewend bent. En we

## TienminutenIntercity's maandag t/m vrijdag tot 20.00





Nieuw tienminutentraject met intercity's: Rotterdam Centraal-Amsterdam Zuid



FOTO'S: MARTIN OUDENAA

In Santpoort Noord andere vertrektijden, net als op veel andere sprinterstations in Noord-Holland

# ller

Breukelen-Amsterdam ook in het weekend vier keer per uur



Elke lijn is een intercityverbinding die twee keer per uur in een halfuurinterval rijdt. In de belangrijke overstapstations Leiden Centraal, Amsterdam Zuid en Utrecht Centraal sluiten de lijnen met dezelfde kleur op elkaar aan. Bijvoorbeeld de paarse lijnen: de IC van Alkmaar naar Maastricht sluit in Utrecht Centraal aan op de IC van Rotterdam Centraal naar Arnhem Centraal en andersom.

Station markeert het begin resp. einde van het gebied waarin elke tien minuten een intercity rijdt en stopt.

Belangrijk overstapstation voor overstappen tussen tienminutenintercity's

Intercity stopt op het station

Delft Stationsnaam

Enkhuizen Intercity komt uit / gaat naar

doen het anders dan u gewend bent. Over de grote lijnen van de veranderingen bij NS leest u in dit nummer, die bij de regiovervoerders brengen we in het volgende nummer. Op rover.nl komt een uitgebreid overzicht van de veranderingen met meer details.

## ETMET'en

Sinds eind 2018 rijdt NS elke tien minuten met intercity's tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven Centraal en in de spits met sprinters tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum. Het spoorboekje 2022 voegt er drie 'tienminutentrajecten' aan toe: Dordrecht-Rotterdam Centraal bij de sprinters, en Rotterdam Centraal-Amsterdam Zuid en Schiphol Airport-Arnhem Centraal bij de intercity's. De nieuwe intercity Rotterdam Centraal-Schiphol Airport-Arnhem Centraal koppelt beide nieuwe tienminutentrajecten aan elkaar, wat ruimte scheelt in de toch al volle Schipholtunnel. Dit levert meer overstapvrije treinen op tussen bijvoorbeeld Leiden Centraal en Amsterdam Bijlmer Arena. In Utrecht Centraal is er een volledige aansluitknoop tussen het bestaande tienminutentraject Amsterdam Sloterdijk-Eindhoven Cen-

traal en het nieuwe Schiphol Airport-Arnhem Centraal. Dit betekent dat er per uur ook zes verbindingen zijn tussen bijvoorbeeld Amsterdam Zuid en Eindhoven Centraal: twee rechtstreekse treinen en vier reismogelijkheden met een overstap in Utrecht Centraal. Hetzelfde geldt tussen Amsterdam Centraal en Arnhem Centraal. In het schema ziet u hoe de verschillende tienminutenintercity's door het ETMET-gebied rijden.

Er is wel een opvallend verschil tussen het oude tienminutentraject naar Eindhoven en de nieuwe trajecten. Naar Eindhoven rijdt nu ook op zaterdag en zondag de intercity elke tien minuten en dat blijft zo. Op de nieuwe tienminutentrajecten rijdt er alleen op werkdagen overdag elke tien minuten een trein. 's Avonds en in het weekend zijn er op deze trajecten bijna geen verschillen met de dienstregeling van 2021.

De tienminutenintercity's zorgen soms voor grote gevolgen voor de sprinters die op dezelfde trajecten rijden. Makkelijk te onthouden kwartierdiensten veranderen in veel lastiger te onthouden intervallen van ongeveer 10 en 20 minuten. Dit is o.a. het geval tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal en tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport.

## Vier sprinters

Rover pleit al jaren voor meer sprinters. Veel reizigers reizen immers binnen hun eigen regio. In het dichtbevolkte westen van ons land zijn vier sprinters per uur, de hele week, toch wel het minimum. Een hoge sprinterfrequentie sluit veel beter aan op een hoogfrequent netwerk van metro's, trams en bussen in de regio. Met maar twee sprinters per uur komen veel sprintertrajecten er 's avonds en in het weekend erg bekaaid van af.

Dit gaat veranderen in de regio's Amsterdam en Utrecht. Voortaan rijden er ook op zaterdag en zondag tot ongeveer 20.00 vier sprinters per uur van Uitgeest via Zaandam en Amsterdam Centraal naar Breukelen en van Breukelen via Utrecht Centraal naar Driebergen-Zeist. Voor reizigers in Utrecht Zuilen en Maarsse >

- > betekent dit dat er ook in het weekend een overstapvrije treinverbinding met Amsterdam komt.

Het aan elkaar koppelen van sprinterverbindingen van verschillende spoorlijnen in de regio is een goede zaak. Zo ontstaan meer overstapvrije verbindingen en de trein krijgt op deze manier een veel belangrijkere rol in het regionale vervoer. Dit is ook het doel van Randstadspoor in de regio Utrecht. Het is daarom gek dat deze regio op dit vlak een stap terug doet. Er rijden in 2022 minder rechtstreekse sprinters van Vleuten via Utrecht Centraal naar Houten. De



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Middelburg: op doorde-weekse dagen elk uur een snelle intercity

frequentie blijft gelijk, van maandag t/m vrijdag vier sprinters en van Utrecht Centraal richting Houten in de spits zes. Van die vier sprinters uit Vleuten gaan er nog maar twee per uur door richting Houten. De andere twee eindigen buiten de spitsuren in Utrecht Centraal. Station Woerden houdt wel vier rechtstreekse verbindingen met Utrecht Vaartsche Rijn en verder. Dit komt doordat de intercity uit Leiden na Utrecht Centraal als sprinter doorrijdt richting Geldermalsen.

### **Zeeland**

Een kwartier tot twintig minuten sneller vanuit Zeeland in bijvoorbeeld Rotterdam en Den Haag. En andersom ook natuurlijk. In de ochtendspits was dit al mogelijk vanuit Zeeland en in de middagspits vanuit de Randstad. In 2022 rijdt er van maandag t/m vrijdag tot in het begin van de avond elk uur een snelle intercity door Zeeland die alleen stopt in Vlissingen, Middelburg, Goes en het Brabantse Bergen op Zoom. Deze verbetering wordt betaald vanuit de compensatiegelden die de provincie Zeeland van het Rijk krijgt omdat de mariniërskazerne niet naar Vlissingen verhuist. De reizigers die vanuit Zeeland naar steden in Noord-Brabant reizen profiteren jammer

genoeg niet van de snelle intercity. In Roosendaal geeft die namelijk geen aansluiting op de intercity richting Breda, Tilburg en verder. Een minpuntje dat in de komende jaren zal worden opgelost, hoopt Rover-Zeeland. Onder meer vanwege het ontbreken van deze overstap zullen de meeste bussen in Zeeland niet goed aansluiten op de snelle intercity, maar op de stoptreinen. De Zeeuwse afdeling van Rover heeft ook voorgesteld om de snelle intercity nog aantrekkelijker te maken door een heel vroege snelle IC een uur later te laten rijden. NS heeft dit voorstel niet overgenomen.

De kleine Zeeuwse stations behouden hun halfuurdienst door de komst van een 'losse' sprinter tussen Vlissingen en Roosendaal. Een keer per uur wordt hierdoor de overstaptijd in Roosendaal richting Breda iets langer. Dit is niet erg, want het maakt deze hele korte overstap iets minder kwetsbaar.

### **Hoornse aansluiting**

Een aantal jaren geleden werd de aansluiting in Hoorn in de verbinding tussen Enkhuizen en Alkmaar slechter. Sindsdien pleit Rover ervoor om dit knelpunt op te lossen. Dat gaat NS nu doen. Het betekent wel dat in Noord-Holland veel vertrektijden van sprinters veranderen. Die van de sprinters Hoorn-Alkmaar-Haarlem-Amsterdam Centraal en Zandvoort aan Zee-Amsterdam Centraal verschuiven een kwartier. Dit geldt ook voor de intercity die in de spits rijdt tussen Alkmaar en Haarlem. Deze intercity gaat wel in beide richtingen rijden. Nu rijdt hij in de ochtendspits alleen naar Haarlem en in de avondspits alleen naar Alkmaar. Helaas is er ook minder goed nieuws voor reizigers in Noord-Holland. In beide spitsen rijden minder treinen tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal en tussen Den Helder, Schagen en Alkmaar.

### **Andere veranderingen**

Tussen Leiden Centraal en Utrecht Centraal via Alphen aan den Rijn rijden in de spits vier in plaats van twee treinen per uur. De intercity blijft ongewijzigd rijden. De sprinter die nu alleen nog tussen Leiden Centraal en Alphen aan den Rijn rijdt, gaat door naar Utrecht Centraal en stopt op alle stations. In het noorden van het land zorgen op het oog soms minuscule veranderingen voor verbeteringen. De meest in het oog springende is het doorrijden van de sprinter uit Leeuwarden naar Zwolle. Dit gebeurt al sinds september 2021. Reizigers uit bijvoorbeeld Wolvega hebben hiermee hun rechtstreekse verbinding met Zwolle terug. Kleine aanpassingen in de rijtijden zorgen voor betere aansluitingen in Leeuwarden en Groningen. Een uitgebreide beschrijving van alle veranderingen is te vinden op [www.rover.nl](http://www.rover.nl). <



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

# U-linken over de Utrechtse Heuvelrug

**LIJN 50**

De tegenwoordige lijn 50 heeft twee takken

De laatste aflevering van deze rubriek gaat over een wel heel klassieke lijn 50. Al 63 jaar draagt de buslijn over de Utrechtse Heuvelrug van Utrecht naar Wageningen het lijnnummer 50. Tot de zomer van 2000 kon je zelfs rechtstreeks van Utrecht naar Arnhem met deze buslijn. Tegenwoordig rijdt lijn 50 ook naar Veenendaal.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Lijn 50 in U-link kleuren bij station De Klomp

De Nederlandsche Buurtpoorweg Maatschappij (NBM), Centraal Nederland, Midnet en Connexion gingen de huidige vervoerders voor. De vervoerders van nu zijn Syntus Utrecht en Qbuzz (U-OV). Het is echter niet de bedoeling dat reizigers de eigen kleuren van deze bedrijven op de bussen van lijn 50 tegenkomen. Sinds december 2019 is lijn 50 immers onderdeel van het hoogwaardige busvervoer in de provincie Utrecht, dat rijdt onder de naam U-link, met bussen in eigen U-link kleuren.

Twee exploitanten dus. De tariefintegratie is gelukkig vrij goed geregeld. De provincie Utrecht kent bijvoorbeeld retourkaartjes. Als u in Utrecht in een bus van Qbuzz een retourtje Zeist koopt, mag u op de terugweg ook een bus van Syntus Utrecht nemen. De samenwerking tussen beide bedrijven zal naar verwachting leiden tot het samenvoegen van concessies bij een volgende openbare aanbesteding. De huidige twee concessies lopen af in december 2023. Maar door corona is het niet uitgesloten dat er eerst twee noodconcessies komen en de openbare aanbesteding later zal plaatsvinden. Lijn 50 start op het niet erg vrolijke busstation aan de Jaarbeurszijde van het Utrechtse Centraal Station. Eerst rijdt de bus door de

stad Utrecht, grotendeels over vrije busbanen. Daarna komen achtereenvolgens De Bilt, Zeist, Driebergen-Rijsenburg, Doorn, Leersum, Amerongen, Elst (Utr.) en Rhenen langs. Uiteindelijk bereikt de bus het eindpunt op het busstation van Wageningen. Hier kunt u overstappen op de bussen van Breng naar Arnhem. Vanaf Elst rijdt lijn 50 om en om naar Wageningen en Veenendaal-De Klomp.

Vaak rijdt er tussen Utrecht en Elst elk kwartier een bus. Tussen Utrecht en Station Driebergen-Zeist rijden nog meer bussen: in de spits elke 7,5 minuut. Vanaf Elst rijdt lijn 50 elk half uur naar zowel Wageningen als



FOTO: NS-UTRECHTS ARCHIEF

Voorganger NBM bij Ouwehands Dierenpark. Lijn 50 stopt er voor de deur.

Veenendaal. 's Avonds zijn er geen doorgaande bussen naar Veenendaal. Reizigers die van bijvoorbeeld Leersum naar Veenendaal reizen, moeten dan in Elst overstappen. Steden, dorpen, bos en rivier wisselen elkaar hier af. Langs de route is dan ook genoeg te doen. Huis Doorn met een mooie wandeltuin en een museum. Een bezoek aan het informatiecentrum op het Militair Ereveld op de Grebbeberg. Of een wandeling in de bosrijke omgeving van Amerongen. Helaas heeft café De Reiziger in Driebergen-Rijsenburg een aantal jaren geleden haar naam veranderd. Eetcafé De Remise in Leersum herinnert aan de voorganger van de bus op de route van lijn 50, de tram van Amersfoort naar Arnhem. Lijn 50 stopt er voor de deur bij de halte Lomboklaan. Informeer vooraf even of De Remise weer open is; eerder dit jaar werd het getroffen door een storm. Tot slot een weetje. Waarom rijden de comfortabele Setra-bussen van Syntus Utrecht niet op de Veenendaalse tak van lijn 50? Ze kunnen niet onder het spoorviaduct bij De Klomp door. De bussen zijn te hoog of, zo u wilt, het viaduct te laag.

Martin Oudenaarden



# Via een Romein en Spaanse ruit naar Duitsland



# se villa ers

Er valt veel te wandelen rondom Nijmegen, door heel verschillende landschappen. Wij kozen deze keer voor een bos met veel hoogtelijnen, een moerassig natuurgebied, een pad langs een kronkelbeekje en nog wat Reichswald tot besluit.

Door **Gerda Spaander**

**B**us 83 brengt ons ieder half uur naar bushalte Plasmolen. Bijzonder is hier dat Arriva en Breng om beurten deze lange lijn naar Venlo rijden. Vanaf deze bushalte geen saai of lawaaiërig aanlooproute naar een mooi wandelpad: je zit hier gelijk in het bos. Al is er wel een dilemma: linksom of rechtsom. Beide routes zijn de moeite waard. Linksom loop je onderaan de Sint-Jansberg langs het Zevendal. Rechtsom loopt het bospad eerst zo ongeveer gelijk met een beekje; je loopt daar zogezegd langs een hoogtelijn. Verderop gaat het pad flink omhoog en omlaag, tot aan de bosrand. En dan kan je er ook nog voor kiezen om vanaf de bushalte even het bos in te gaan om de 'ruïne' van een Romeinse villa te bekijken. Nu ja, dan wel een ruïne die is nagebouwd met moderne materialen.

Na al deze keuzestress komen we uit of voorbij het bos, en genieten we van de vergezichten. Aan de rechterkant is Duitsland met het Reichswald niet ver, maar we blijven nog een aantal kilometers in Nederland. Het streekpad rondom Nijmegen, waarvan we af en toe de oranje-gele markeringen zien, duikt al snel het Duitse bos in. Wij hebben goede herinneringen aan het natuurgebied De Bruuk en willen dat nog wel een keer zien. De route daarheen voert langs Grafwegen, waar verder weinig over te vertellen valt.

## **Topnatuur**

En dan De Bruuk, dat er pas op de topografische kaart van 1958 uitziet als een natuurgebied. Curieus, deden ze in die tijd ook al aan natuurontwikkeling? Waarschijnlijker is dat het daar altijd al nat is geweest, door kwel uit de omringende stuwwal. Vroeger zal er geboerd zijn, zo goed en kwaad als het ging, tot dat men dacht 'laat de natuur daar zijn >

FOTO: GERDA SPAANDER

> gang maar gaan'. Het resultaat is een prachtig blauwgrasland, wat tot de top drie van botanisch rijkste natuurterreinen van Noordwest-Europa schijnt te horen. Alle bloemen zijn inmiddels wel uitgebloeid, maar ook zonder bloeiende zeldzaamheden is het daar aange-naam wandelen. En reden genoeg om nog eens terug te komen als daar de talloze Spaanse ruiters (een soort niet prikkende distel) staan te bloeien, en al die andere tamelijk zeldzame planten.

Zoals te doen gebruikelijk dreigt ook De Bruuk achteruit te gaan door o.a. te veel stikstof en te weinig water. Vandaar dat er een paar jaar is gewerkt aan de waterhuishouding, want zo'n toppositie, daar moet je natuurlijk zuinig op zijn. Inmiddels zijn er in het terrein heel wat stuwtjes te zien, die het water op peil houden. Bij één van die stuwtjes staat het water aan de kant van De Bruuk maar liefst een meter hoger dan aan de andere kant.

### Toch een pad

Na de Bruuk kruisen we het stroompje de Leigraaf. Op de kaart staat hier geen pad, maar in het echt is dat er wel degelijk. Dat is mooi, want het gaat de goede kant op (die van Kranenburg) en hoe minder verhard, hoe beter. Waarschijnlijk kunnen wandelaars nog niet al te lang terecht. Misschien sinds de tijd dat de beek weer mag kronkelen, nu zo'n 15 jaar geleden. Paden langs waterlopen en over boerenland zien we tegenwoordig steeds vaker, in het kader van wandelnetwerken, en dat is een goede zaak. Al is er hier (nog) geen wandelnetwerk. De Leigraaf kronkelt in alle rust richting de landsgrens, met af en toe mooie vergezichten op dorpjes met kerktorens.

### Boete

We blijven toch nog even in Nederland, want om nog een stukje Reichswald mee te pikken slaan we voor de grens rechtsaf. Na een kilometer passeren we alsnog de grens én zitten we gelijk in het grote bos.

In april en mei was het Duitse deel van deze wandeling i.v.m. corona een aantal weken niet mogelijk, tenzij je er een tijdje quarantaine voor over had. De telefoon begon in die tijd bij het oversteken van de grens (toch stiekem even proberen natuurlijk) gelijk te piepen, met de boodschap dat je alleen onder bepaalde voorwaarden welkom was. En zo niet, dan kon je een flinke boete krijgen. Gelukkig is dat weer voorbij en kunnen we vrijuit wandelen.

Wie nog geen behoefte heeft om over een kleine 3 kilometer de bus te pakken, en één boskilometer te weinig vindt kan nog een ommetje maken door het bos. Zo'n herfstbos is niet te versmaden.

### Fietsen op het spoor

Voorbij het bos zien we Kranenburg. Voor we het stadje binnenkomen kruisen we een spoor-



FOTO'S: GERDA SPAANDER

#### Sint-Jansberg

##### Waarheen

Deze Op Verkenning beschrijft een ongeveer 13 km lange wandeling van Plasmolen via Grafwegen, De Bruuk, de Leigraaf en het Reichswald naar Kranenburg. De route is te vinden via [www.rover.nl/wandelroutes](http://www.rover.nl/wandelroutes).

Raadpleeg voor trein en bus naar Plasmolen en ook voor de Duitse bus vanaf Kranenburg [www.ns.nl](http://www.ns.nl) of [9292.nl](http://9292.nl).

Ongeveer 3/4e van de wandeling is onverhard.

Er is alleen horeca aan het begin- en eindpunt.

##### Overige informatie:

- Een stukje Vroege Vogels-tv over De Bruuk: [bit.ly/debruuk](http://bit.ly/debruuk)
- Nog meer over De Bruuk en het natuurherstel: [bit.ly/debruuk2](http://bit.ly/debruuk2)
- Over de spoorfiets en de historie van het spoor Nijmegen-Kleef: [https://grenzland-draisine.eu/nl/](http://https://grenzland-draisine.eu/nl/)

lijn en het 'Draisinenbahnhof Kranenburg'. Op dit station stap je niet op de trein maar op de draisine, oftewel de spoorfiets. Tot 1991 reden hier de treinen van Nijmegen naar Kleef v.v. Vooral in Kleef vinden ze het jammer dat deze trein niet meer rijdt; vanuit deze gemeente denkt men al jaren na over reactivering van deze nog bijna helemaal intacte spoorlijn. Maar blijkbaar levert dat vooralsnog weinig op. Kranenburg is niet groot, maar heeft wel wat stadse allures. Via een oude poort passeren we de nu droge stadswal, en we zien verderop de imposante St. Peter und Paulkirche.

Vanaf de Große Straße brengt de Duitse NIAG-bus 58 ons naar Nijmegen. Heel handig is dat we hier onze OV-chipkaart kunnen gebruiken. Dat zou in iedere grensoverschrijdende bus het geval moeten zijn. De Lijn en de TEC kunnen er nog wat van leren.

Maar je kunt ook nog doorlopen richting Nijmegen. Het oranje/geel gemarkeerde streekpad Nijmegen loopt nog heel wat kilometers op vrij korte afstand van de route van de bus. Dus je kunt nog een tijdlang aangenaam verder lopen tot het mooi is geweest, en dan alsnog de bus pakken. <



De Bruuk

## Klimaat

Grote delen van het Nederlandse spoornetwerk zijn zeer gevoelig voor wateroverlast en hitte. Dit concludeert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in een rapport over de gevolgen van klimaatverandering. Wateroverlast kan leiden tot verweking van de spoorbaan, beschadiging van technische installaties en onbereikbare treinen door ondergelopen perrontunnels. Hitte kan leiden tot storingen in installaties, het vastlopen van beweegbare spoorbruggen en spoorspattingen: het knikken of verbuigen van spoorrails. Het KiM heeft op een rij gezet hoe overlast kan worden voorkomen en beperkt. (Bron: *SpoorPro*)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

**Limburg: overdag met NS naar Amsterdam en 's-nachts met Arriva**

## Concurrentie op hoofdrailnet

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) geeft Arriva groen licht om drie nieuwe treindiensten op het hoofdrailnet te rijden vanaf 2023. Het gaat om twee wekelijkse nachttreinen Maastricht-Schiphol en Groningen-Schiphol. Daarnaast wil Arriva vijf keer per dag een trein tussen Apeldoorn en Amersfoort gaan rijden in de daluren. (Bron: *OV Magazine*)

## Twee maanden geen trein

Het spoor tussen Heerlen en Landgraaf wordt komend voorjaar verdubbeld. Daardoor rijden er geen treinen van 5 maart t/m 7 mei 2022. (Bron: *Infrasite*)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

**Helaas, de Fast Ferry naar de Maasvlakte verdwijnt**

## Einde Fast Ferry

De Fast Ferry voor voetgangers en fietsers tussen Hoek van Holland en de Maasvlakte stopt op 1 januari 2022. Geen enkele vervoerder wil de verbinding exploiteren die op werkdagen elk uur vaart. Daarom komt er nu een busverbinding van EBS. De bus rijdt in de spits elk half uur. Het is wel vraagafhankelijk vervoer, dus reizigers moeten zich van tevoren melden. Wel wordt nog verkend of de ferry terug kan komen als toeristenvervoer. (Bron: *RTV Rijnmond*)

## Kabelbaan als OV?

De vervoerregio Amsterdam gaat de haalbaarheid onderzoeken van een kabelbaan over het IJ, vanaf de omgeving Softwareweg in Amsterdam Noord naar het metrostation Isolatorweg. De verbinding is niet bedoeld als toeristische attractie, maar als openbaar vervoer. (Bron: Vervoerregio Amsterdam)

## In de buurt

In de NS-app zit nu de functie 'In de buurt'. Hiermee is in één oogopslag te zien welke opties voor openbaar vervoer er in de directe omgeving zijn. De functie In de buurt is te vinden in de navigatiebalk onderin het scherm. Je ziet de dichtstbijzijnde bushalte, tram-, metro, of treinstation. Daarnaast toont In de buurt waar OV-fietsen staan en geeft meer informatie over de voorzieningen op het station. (Bron: NS)

## 60 jaar

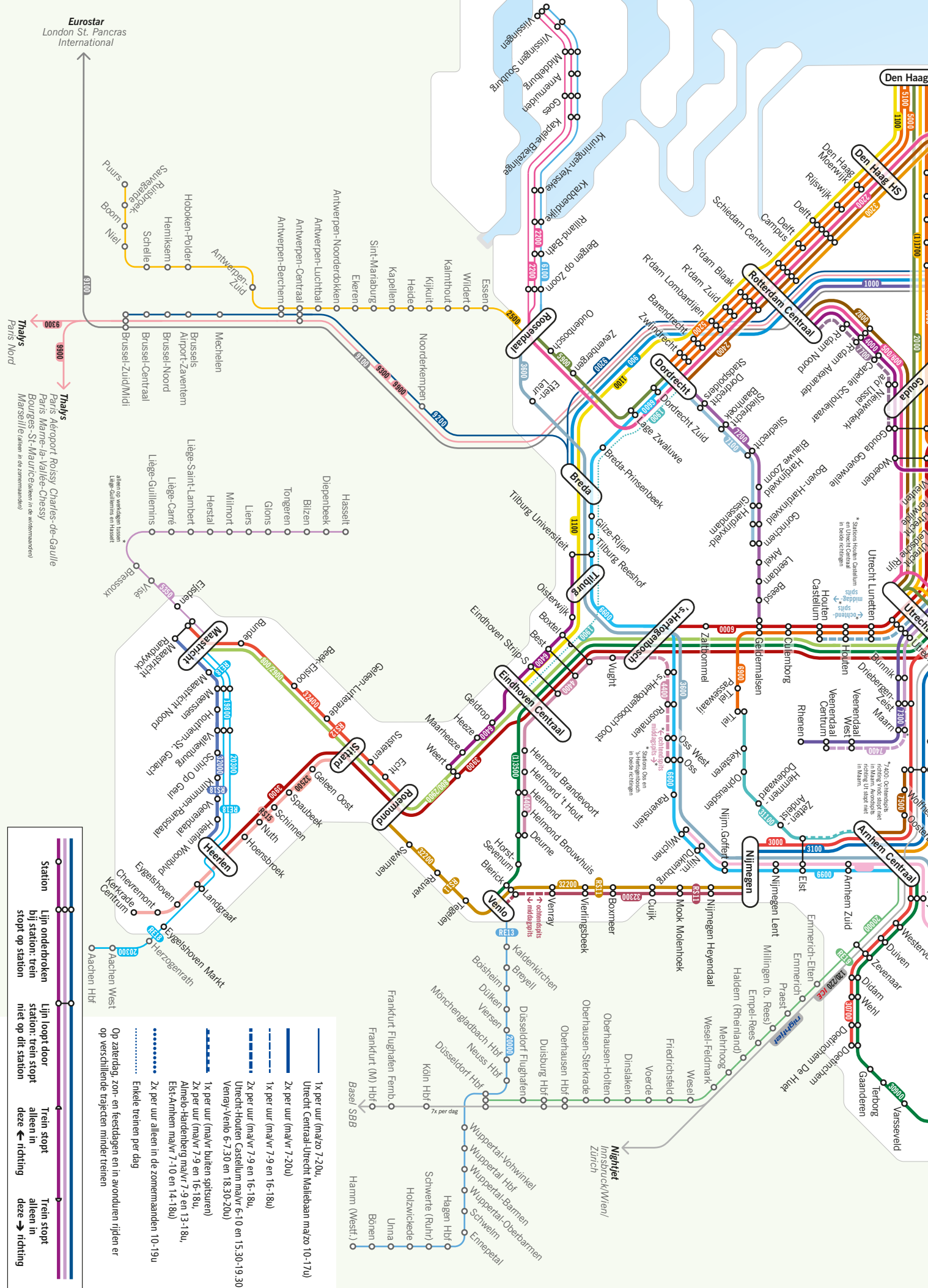
De bloemist van station Leiden Centraal staat hier al 60 jaar. Als driejarige was hij erbij toen zijn ouders de zaak openden. Het jubileum werd deze zomer uitgebreid gevierd. (Bron: *Omroep West*)



## Aanbieding: Lichtfeest De Haar

Het park van Kasteel de Haar wordt tijdens de kerstvakantie (19 december 2021 tot en met 9 januari 2022) ondergedompeld in een sprookjesachtige sfeer. Een spectaculair lichtevenement met talrijke indrukwekkende 'videomapping' installaties. Een magische uitstap voor het gehele gezin. U als Roverlid profiteert nu van € 2 korting! Adres: Kasteellaan 1 Haarzuilens (Utrecht).

Reserveer vooraf via [www.delumineuzenachten.nl](http://www.delumineuzenachten.nl) en gebruik kortingscode ROV2LUM.



# Spoorkaart 2022

treinseries ma-vr tot 20 uur incl. buurlanden



# Creativiteit en en bij Rover Jong

Hoewel het werk van Rover Jong geen regionaal karakter heeft wilde ik er hier toch graag over schrijven. Als coördinator van deze leuke groep loop ik alweer een aantal jaren met ze mee. Ik heb gezien welke resultaten een creatief idee en een dosis enthousiasme kunnen opleveren. Inmiddels zijn we weer hard op zoek naar jongeren die dit ook in huis hebben!

Door  
**Marloes Hofstede**

## Jongeren binnen Rover

Het zal geen verrassing zijn dat de gemiddelde Rover-afdeling niet veel jongeren telt. Daarom besloot het bestuur in 2015 om een jongerenafdeling op te richten. Hierin konden jongeren, zonder daarvoor veel te moeten vergaderen en overleggen, op een laagdrempelige manier onderwerpen aankaarten. Dit deden ze met acties waarmee ze snel leuke publiciteit konden realiseren.

Rover Jong werd direct omarmd door de rest van de vereniging. Iedereen was erg benieuwd naar de acties die ze zouden gaan voeren, en elk lid was blij om de ideeën en wensen van jongeren vaker terug te horen in de vereniging. Al snel werden de leden van Rover Jong ook in andere delen van de vereniging betrokken, zoals de scoutingcommissie, regionale afdelingen en het Roverbestuur.

Bistrot op Utrecht Centraal werd al snel de vaste vergaderplaats. Menig idee voor een leuk

project of actie is hier ontstaan. Verder mochten uitjes en excursies natuurlijk niet ontbreken. Zo heeft Rover Jong een middagje mee mogen kijken op de verkeersleidingspost van ProRail in Utrecht. Ook gingen we zelf op excursie naar Wuppertal om in de Schwebebahn te kunnen reizen.

## Projecten en ludieke acties

Jongeren houden vaak niet van veel en lange vergaderingen. Ook het schrijven van memo's, visiestukken en lange rapporten behoort meestal niet tot de hobby's. We schrijven al genoeg voor onze opleiding, nietwaar? Daarom heeft Rover Jong ervoor gekozen om een andere werkwijze te gebruiken dan de meeste Rover-afdelingen. We werken vooral met korte projecten en ludieke acties. Willen we graag betere wifi in de trein, dan gaan we zelf op pad om deze te testen en vragen we onze mede-jongeren wat ze ervan vinden. Willen we stopcontacten in de tweedeklascoupés, dan leggen we een verlengsnoer door de trein. Willen we betere nachtverbindingen, dan kamperen we als gestrande uitgaanders op het plein voor het station in Amsterdam. Geweldig leuk om te doen want je krijgt hele gezellige reacties!

Een vast onderdeel van ons werk is deelnemen aan de Jonge Klimaatbeweging. Hierin maken heel veel jongerenorganisaties samen een Klimaatagenda voor en door jongeren. Op het onderwerp mobiliteit doet Rover Jong al drie jaar enthousiast mee en kunnen we al onze ideeën kwijt over de mobiliteit van de toekomst. Waarom zouden we over 30 jaar geen 'hyperloop' hebben – een supersnelle trein door een vacuümbuis? Of een groot en goed gecoördineerd Europees treinnetwerk, waardoor niemand meer binnen Europa wil vliegen? Daarin vinden we het vooral belangrijk dat er op Europees niveau goede afspraken en regie komen, in plaats van ieder land voor zichzelf. Wat ons betreft liever gisteren dan vandaag, want 2030 – als de CO<sub>2</sub>-uitstoot gehalveerd moet zijn – komt heel snel dichterbij!

## Bereikbaarheid onderwijsgebouwen

Inmiddels zijn er weer veel nieuwe ideeën en visies opgekomen. Een grote wens van Rover Jong is om in kaart te brengen hoe het gesteld is met de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen in Nederland. En dan hebben we het niet alleen over campussen van universiteiten en hogescholen, maar ook over mbo's en mid-

Jonge Klimaattop 2021



# thousiasme

OV  
IN DE REGIO



FOTO'S: ROVER JONG

In actie voor stopcontacten  
in de 2e klasse

delbare scholen. Is een onderwijsinstelling bijvoorbeeld goed bereikbaar met het OV en/of de fiets? Moeten leerlingen ver lopen vanaf de halte tot aan de voordeur? Maar met alleen bereikbaar zijn ben je er nog niet, iedereen wil ook wat comfort tijdens de reis. Sta je met je fiets lang in de file voor het stoplicht, moet je gevaarlijke kruispunten over of rijd je soepel via een vrijliggend fietspad naar de fietsenstalling? Hang je in de bus met de benen buiten of kun je überhaupt vaak niet mee? Allemaal vraagstukken die we graag willen beantwoorden, zodat we daaruit kunnen bepalen waar er winst te behalen is en hoe we dat kunnen aanpakken. We werken daarbij graag samen met onderwijsinstellingen, zowel bij de verspreiding van het onderzoek als bij het uitwerken van vervolgstappen. Maar ook organisaties als de LSVb en de Jongerenorganisatie Beroepsonderwijs (JOB) staan op ons lijstje van partners.

Een ander groot onderwerp voor de toekomst is de vraag hoe we de studenten van nu in het openbaar vervoer houden. We zien dat veel studenten na hun afstuderen bij bedrijven gaan werken waar de leaseauto de norm is. Als je mazzel hebt krijgen starters een NS-businesscard, maar vaak liggen bedrijventerreinen niet gunstig ten opzichte van een OV-halte. Hoe zor-

gen we er dan toch voor dat de *young professionals* niet overstappen naar de auto als ze hun studentenreisproduct hebben ingeleverd?

## Meehelpen?

Voor al deze onderwerpen kunnen we enthousiaste meedenkers gebruiken. Heb je ideeën over een van onze onderwerpen of projecten? Of heb je zelf een fantastisch idee waar we echt mee aan de slag moeten? Dan ben je van harte welkom om eens kennis te maken en je ideeën te spuien (dat geldt uiteraard ook voor vrienden, kennissen en familie die graag meekomen). Meld je via [info@roverjong.nl](mailto:info@roverjong.nl)! <

Op excursie naar de trein-  
verkeersleiding



# ‘We moeten goed hoe het OV er ope

Rover bestaat 50 jaar. In deze laatste editie van de jubileumrubriek vragen we twee Rover-voorzitters om terug te kijken en een blik in de toekomst te werpen.

Door **Sanne van Galen**



“We zijn onmisbaar om te voorkomen dat onder de noemer van corona het OV fors wordt uitgeklee

**A**ndré Mulder was van 1989 tot 1997 voorzitter van Rover. Daarvoor zat hij ook al als secretaris in het bestuur, waardoor hij in totaal ruim 12 jaar bestuurslid was. Saskia Kluit werd in november 2020 tot voorzitter benoemd en is daarmee juist een relatief nieuw gezicht bij Rover.

## Vreemd jaar

Het laatste jaar is misschien wel het vreemdste geweest in Rovers 50-jarige geschiedenis. ‘Ik ben pas 11 maanden voorzitter en daarvan zaten we ongeveer een half jaar in lockdown, met alle gevolgen voor het OV’, vat Saskia samen. Toch heeft Rover goed werk verzet, stelt ze. ‘Lokaal en landelijk hebben we ons ingezet om te voorkomen dat tijdens de lockdowns het OV afgesloten werd. Zo konden veel onmisbare werkers in de zorg en het onderwijs toch naar hun werk. En ook nu zijn we onmisbaar om te voorkomen dat onder de noemer van corona het OV fors

uitgeklee

## Verzelfstandiging NS

Ook in de tijd van André had de reiziger het moeilijk. Na de verzelfstandiging van NS was de kwaliteit van de treindienst dramatisch. ‘De trein heeft jarenlang bekend gestaan als onbetrouwbaar, en dat was hij helaas ook’, vertelt André. ‘Alles wat sinds de jaren zeventig was bereikt, zoals de sterke uitbreiding van de dienstregeling met onder meer de komst van de intercity, werd in de jaren negentig zo weer ongedaan gemaakt. Eigenlijk werd dit veroorzaakt door twee problemen: de niet goed doordachte splitsing van het bedrijf in NS en ProRail, en het denken in winst in plaats van in reizigers. De minister voelde zich niet verantwoordelijk, omdat NS nu een gewoon bedrijf geworden was

# nadenken over r 50 jaar uitziet'



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

– overigens wel volledig in handen van de overheid. Uiteindelijk heeft de minister, onder druk van de Tweede Kamer, toch ingegrepen.'

## Al 50 jaar op de agenda

Het zou sinds de tijd van André altijd terugkomen in de gesprekken die Rover voert: de reiziger moet weer centraal staan. Andere doelen waarvoor Rover zich inzet, zoals betere bereikbaarheid overal, meer treinen en bussen, en betere toegankelijkheid staan zelfs al 50 jaar lang op de agenda – al verandert de inhoud door de tijd heen. André ziet zowel positieve als negatieve ontwikkelingen in deze jaren. 'De betrouwbaarheid van de trein heeft zich weer redelijk hersteld en de tien-minuten-trein is in principe een geweldige uitvinding. Maar het OV in dunbevolkte gebieden is verder ingekrompen, dat heeft Rover nauwelijks kunnen tegenhouden.' Ook Saskia ziet dat het werk van Rover in al die jaren weinig is veranderd.

Links: André Mulder,  
rechts: Saskia Kluit

"De aansprekende manieren van actievoeren kunnen we nu zeker nog als voorbeeld nemen"

'Ik denk wel dat de huidige Rover-vrijwilligers zich tegenwoordig meer moeten buigen over technologische innovaties dan in André's tijd. Mobility as a Service, betalen met je telefoon, dat soort zaken.'

## Overleggen

De manier waarop Rover zich sterk kan maken voor verbeteringen is wel veranderd. Sinds 2000 is het adviesrecht van consumentenorganisaties verankerd in de wet. Sindsdien neemt Rover deel aan het landelijke overlegorgaan Locov en de regionale Rocov's, om over veel uiteenlopende onderwerpen te adviseren. 'Dat die organen er zijn maakt het overleg natuurlijk veel eenvoudiger. Maar tegelijkertijd maakt het ons als Rover soms wat ambtelijk, en dat is jammer', stelt Saskia. 'De aansprekende manieren van actievoeren van vroeger en de brede verbindingen die we toen maakten met andere organisaties kunnen we nu zeker nog als voorbeeld nemen.'

André was juist nooit zo'n liefhebber van het actievoeren. 'Ik heb zelf nog wel eens met tegenzin meegefolderd om mensen te laten protesteren tegen de uitholling van het streekvervoer. Het ophouden van mensen die daar geen zin in hebben, is niet zo mijn stijl.' Eigenlijk was overleg volgens André altijd al belangrijker dan actievoeren. 'Voordat het Locov en de Rocov's er waren was Rover veel afhankelijker van contacten met politici en vervoerbedrijven, die we zelf moesten zien te regelen. Al heb ik, samen met de rest van het bestuur en de kantoormedewerker, wel een rol gespeeld bij het tot stand komen van die overlegorganen. Ik durf wel te zeggen dat die zonder de inzet van Rover nooit in de wet terecht waren gekomen.'

## Muffe zaaltjes

Niet alleen het adviesrecht kwam onder André tot stand, ook groeide Rover naar een groter kantoor met enkele betaalde medewerkers en verdubbelde het ledenaantal. 'Rover is professioneler geworden en dat is goed. Hoewel de vergaderingen van het algemeen bestuur – later de adviesraad – in muffe zaaltjes met al die en-



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Rover is er altijd voor de reizigers: toen, nu en in de toekomst!

thousiaste mensen uit de verschillende afdelingen ook wel hun charme hadden', stelt André. 'Deze vergaderingen duurden mij wel iets te lang, mede doordat sommige afgevaardigden in hun enthousiasme de draad van hun betoog kwijt konden raken en al pratende probeerden deze terug te vinden.' Terwijl Rover zich nu al jaren zorgen maakt om een snel dalend ledental, nam het aantal leden in de tijd van André juist toe van 2000 naar 4000. 'Dit gebeurde in een periode van ongeveer 10 dagen met als gevolg dat onze kantoormedewerker, die daar in zijn eentje zat, gek werd van alle telefoontjes', vertelt André. 'Ik was daarvoor te gast in het tv-programma van Paul Haenen, die vroeg hoe Rover bereikbaar was. Ik noemde het telefoonnummer, zei: 'Ik herhaal ...' en noemde het nummer nog een keer. Hilariteit, maar dus ook duizenden telefoontjes. We moeten bedenken dat Rover toen al vrij vaak in het nieuws was. Maar niemand kon ons vinden, omdat er nog

geen internet was en we volgens mij alleen in het telefoonboek van Den Haag stonden. We kregen dat ook wel te horen: ik wilde eigenlijk al langer lid worden, maar ik wist niet hoe.'

### Over 50 jaar

Hoe zal het werk van Rover er over 50 jaar uitzien? 'Het feit dat de problemen van 50 jaar geleden nog steeds bestaan in het OV, doet mij denken dat deze zelfde problemen er over 50 jaar ook nog wel zullen zijn', denkt André. 'Het achterliggende

probleem is dat openbaar vervoer sinds de massale opkomst van de auto op de tweede plaats staat, of misschien zelfs op de derde plaats. OV wordt wel gebruikt bij het helpen oplossen van files, maar veel politici en ook de meeste mensen denken bij mobiliteit in eerste plaats aan de auto. Misschien dat dit onder druk van de milieuproblemen gaat veranderen, maar

ja, die problemen zijn ook al sinds de jaren zeventig bekend. Rover moet dan ook samen met andere organisaties druk blijven uitoefenen op de politiek om meer te investeren in het openbaar vervoer. Op dit moment gaat er nog altijd meer geld naar wegen.' Toch is André optimistisch. 'Ik denk dat snellere railsystemen, die we deels al zien ontstaan, het vervoer op landelijk niveau én in de stadsregio's sterk zullen verbeteren.'

### Langer lopen

Een belangrijk aandachtspunt in de komende 50 jaar wordt toegankelijkheid. Saskia: 'In een samenleving waar 25% of meer (hoog)bejaard is, zal een hoge instap echt moeten verdwijnen. Rover zal de ontwikkelende vraag blijven agenderen en zo zorgen voor oplossingen.' Ook André ziet hier een belangrijk aandachtspunt. 'De afgelopen jaren ging de verbetering van het openbaar vervoer, denk aan de aanleg van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de introductie van R-Net, vaak gepaard met het opheffen van haltes en het verbreken van rechtstreekse verbindingen. Langer lopen naar de halte en vaker overstappen zijn voor sommige reizigers niet zo'n probleem, maar voor anderen een enorm obstakel. Ik hoop dat Rover eraan kan bijdragen dat een verbetering voor de één niet gepaard gaat met een verslechtering voor de ander.'

### Zelfrijdende auto's

Saskia verwacht de komende jaren veel veranderingen. 'Ik denk wel dat het makkelijker zal worden. Nieuwe technologieën maken de noodzaak om een dienstregeling te kennen minder groot. Door de betere communicatie is al veel van de vroegere onzekerheid weggenomen: reizigers kunnen makkelijk opzoeken of de bus komt en wanneer zij moeten uitstappen.' Tegelijk twijfelt Saskia of we in de toekomst nog in de bus zitten. 'Wanneer er zelfrijdende technologie is, ontstaan er zowel in het OV als bij de auto totaal andere verdienmodellen. De vraag voor Rover is wat wij hierin belangrijk vinden. Moet OV collectief blijven? Of gaan we ons inzetten voor hybride vervoer met bijvoorbeeld deelauto's? En hoe zien steden en dorpen eruit in 2050? Waar zien wij een rol voor onszelf? We moeten als Rover echt goed nadenken hoe het OV er wat ons betreft dan uitziet. Voelen mensen die een collectief deelautosysteem gebruiken zich nog wel OV-reiziger en dus thuis bij Rover? Uiteindelijk moeten mensen zich wel door Rover vertegenwoordigd voelen, anders zullen ze ons ook niet steunen.' Maar zou Rover überhaupt nog bestaan over 50 jaar? Saskia: 'Ik ben er altijd een groot voorstander van als belangenbehartigers zichzelf overbodig weten te maken. Dus hoop ik dat we over 50 jaar niet meer nodig zijn en we onszelf op onze 75ste verjaardag met een groot feest hebben kunnen opheffen.' <



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Het OV op het platteland is door de jaren niet beter geworden

# Brievenbus

## Niet verplicht

Bij een reisadvies van NS staat sinds enige tijd 'plannen en aanmelden' (De Reiziger #4). Dit lijkt op een verplichting om de reis aan te melden, al is dat niet zo. Terecht heeft Rover hiertegen bezwaar gemaakt. Er is een simpele oplossing: NS hoeft alleen het woord 'desgewenst' toe te voegen, liefst vet.

**Nettie Roes, Zwolle**

## Uitholling dalurenkaart

Recent was er weer een onaangename verrassing voor de dalurenkaart-abonnees. Voortaan moet je ook in de zomervakantie op werkdagen tot 09.00 uur en tussen 16.00 en 18.30 uur de volle mep betalen en heb je dus niks aan je kortingabonnement. Als argument noemen ze dat veel mensen ook in juli en augustus werken. Zou het? Juist met die corona wordt er veel minder naar het werk gereisd. Maar ja, NS is altijd goed geweest in gelegenheidslogica. Ik herinner me weer die oude quote van een voormalige NS-directeur: 'Trouwe klanten zijn nog geen goede klanten.' En een andere quote van een onbekende auteur: 'De reizigers zijn een hinderlijke onderbreking van de werkzaamheden.' Ik denk dat ik NS op korte termijn ga verlossen van mijn hinderlijke aanwezigheid en de kortingkaart maar opdoek. Hij is gewoon te



FOTO: FRANS LOOIJEN

We zijn op vakantie met de trein. Een deel van de GR 5 wandelen in België en Luxemburg. In Maastricht de trein naar Luik genomen. De informatie was wat onhandig te lezen.

**Frans en Monika Looijen**

duur geworden voor wat je ervoor terugkrijgt.

**Peter Mulder, Rotterdam**

## Trein en fiets

Schitterend verzorgd, de laatst toegezonden Reiziger. En wat fijn dat jullie mijn brief 'Geen fietskaart' hebben geplaatst. Leuk ook die Thalys voorpagina; daarbij gingen mijn gedachten terug naar 1998, toen ik naar Parijs naar de 'troost WK-finale' ging. Laatste tijd heb ik meerdere keren een vrij reiskaartje gebruikt; heb gefietst omgeving Markelo en Diepenheim. Je fiets meemen in de sprinter ervaar ik als vrijwel geen

Ingezonden brieven zijn welkom via [redactie@rover.nl](mailto: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.

probleem; eergisteren ging ik naar het vernieuwde Noorder Dierenpark in Emmen. Helaas kan men daar niet eens fatsoenlijk met de bus komen, anders dan bij andere dierenparken zoals Arnhem, Rhenen en Amersfoort.

**C. Boer, Zeist**



FOTO: BABETTE MEULENBELT

## Tip voor trip

Onlangs heerlijk relaxed met de trein naar de Posbank gereisd om daar een prachtige wandeling over de bloeiende heide te maken! Bijgaand een foto die ik tijdens mijn wandeling gemaakt heb. Zie ook mijn blog, [www.opstapmetbabette.blogspot.com](http://www.opstapmetbabette.blogspot.com)!

**Babette Meulenbelt, Rotterdam**

# @ROVER\_online

## Buscomité Leiden @BuscomiteLeiden

Op het platteland weinig bussen? Je noemt een grote, volgebouwde stadswijk een buitenwijk, zoals de #Merenwijk in @GemeenteLeiden, en dan is een bus eenmaal per uur na 20.00 uur, met de laatste om 23.47 uur blijkbaar voldoende @arriva @MerenwijkLeiden

## Henk @ytka\_1

Treinreizen moeten gewoon onderdeel worden van sites als @CheapTicketsNL. Daar hoeft je geen aparte treinwebsites voor te maken. Laat tussen het reisaanbod maar een paar opties zitten met de trein. Als het aanbod aan treinreizen concurrerend is, dan worden die vanzelf gekozen

## Leo Fintelman @FintelmanNL

nav Journaal => Natuurlijk stappen mensen nog niet in de trein: 1) Dat je een mondkapje op moet, toont dat het nog niet veilig is ... en 2) mijn recente ervaring is dat de treinen ongekend kort(er) zijn,

... dus reizigers snel op elkaars neus zitten/staan ... @NS\_online

## ▼ Lobke Zandstra @lobkezandstra

Ik begrijp dat een roltrap kapot kan gaan. Maar hem weken zo afsluiten, kan toch niet de enige oplossing zijn @NS\_online? Er is bijvoorbeeld een perronopgang in de interwijk-tunnel die weer open kan.... #DenHaagHS



## ▲ Rob Bouhuis @robbouhuis

Mensen staan op het balkon en de 1e klas is leeg. Het is niet meer van deze tijd om verschillende klassen in het OV te hanteren. (En behalve de kleur van de stoel is er verder echt geen verschil tussen de klassen) @NS\_online

Zwolle-Assen

# Van de lensligger naar de hond



Tekst en foto's  
**Gerit van Ittersum**

Zwolle is een belangrijk spoorwegknooppunt. Maar liefst acht spoorlijnen komen er samen: vanuit Utrecht, Deventer, Enschede, Kampen, Lelystad, Emmen, Leeuwarden en Groningen, al gaan de laatste twee gelijk op tot aan Meppel. Het traject tussen Zwolle en Meppel werd in 1867 aangelegd als onderdeel van de Staatslijn A van Arnhem naar Leeuwarden. Het traject Meppel-Groningen, Staatslijn C, werd in 1870 geopend.

Eind 19e eeuw reed de trein tussen Zwolle en Assen zevenmaal daags. De sneltrein deed er toen een uur en 22 minuten over, de stoptrein ruim twee uur. Die stopte dan ook op 13 stations. Acht ervan zijn inmiddels opgeheven: Berkum, Dedemsvaart, Staphorst, Koekange, Echten, Wijster, Oranjekanaal en Hooghalen. Nu kan men viermaal per uur tussen Zwolle en Assen reizen. De sprinters stoppen alleen nog maar in Meppel, Hoogeven en Beilen en doen daar 46 minuten over. De intercity is 6 minuten sneller.

Onderweg laten we het Overijsselse en Drentse landschap aan ons voorbij glijden, met ter afwisseling enkele opmerkelijke vaarwegen, fabrieken en rijksmonumenten. En als afsluiting een spraakmakend kunstwerk.

### 0,0 station Zwolle

Het station van Zwolle werd in 1866 door de Staatsspoorwegen aangelegd. Het is een klasse 1 station: de grootste van de vijf standaardklassen die in die tijd werden gebouwd. Het is een rijksmonument en is overeind gebleven tijdens de grondige verbouwing van het station tussen 2010 en 2015 vanwege de komst van de Hanzelijn.



### 0,2 Hoge Spoorbrug

We laten station Zwolle achter ons, maar nauwelijks vertrokken, passeren we nog een rijksmonument. We gaan eronderdoor: de Hoge Spoorbrug. Hoog

is natuurlijk een relatief begrip, maar de bewoners vonden hem bij de opening in 1883 waarschijnlijk hoog vanwege de steile hellingen aan weerszijden. De monumentale status dankt de brug aan het ontwerp. De beide overspanningen worden gedragen door een lensvormige constructie. Het lijkt of twee grote ogen je aankijken, vandaar de naam lensligger. Het is de enige overgebleven brug in Nederland met zo'n constructie.



### 2,6: de Nieuwe Wetering

onderdeel van het Overijssels kanaal. Op 12 juni 1855 juichte de Almelosche Courant: 'Heden vond de plechtige opening

plaats van het Kanaal, dat onze stad met alle provinciën en de zee verbindt. De stad was geheel in vlaggetooi. Om drie ure trokken de schepen met vlaggen en wimpels onder geleide van mannenkoren naar de haven.' U kunt het zich nauwelijks voorstellen dat dit smalle water zo'n belangrijke rol heeft vervuld. Het gejuich duurde overigens niet lang, want al snel werd de scheepvaart verdrongen door de trein. Uiteindelijk werd het kanaal in 1964 voor de scheepvaart gesloten.



### 6,2: de Overijsselse Vecht

Voordat er kanalen werden gegraven, was de Vecht de belangrijkste scheepvaartverbinding van Oost-Nederland en delen van Duitsland via het Zwarte Water naar de Zuiderzee. Er is nog steeds scheepvaart op de Vecht, maar hoofdzakelijk voor de recreatie.



### 13,4 Lichtmis

We rijden door het laagveenontginingsgebied van Noordwest Overijssel. De toren links in de verte valt u misschien op. Het is de voormalige watertoren de Lichtmis, genoemd naar de gelijknamige buurtschap. Er zit nu geen water meer in, maar de bekende ondernemer Hennie van der Most heeft de toren verbouwd tot restaurant. Hij ligt vlak langs de A28.

### 25,5 Hoogeveense vaart

Vlak voor station Meppel gaan we over



de A28 (de snelweg naar Groningen) en de A32 (de snelweg naar Leeuwarden) met daartussen de Hoogeveense vaart, die zoals de naam al doet vermoeden naar Hoogeveen leidt, maar ook nog verder gaat naar Emmen.

### 27,4 station Meppel

Het stationsgebouw werd in 1867 in gebruik genomen. Het is een van de twee nog resterende stations van de vernieuwde uitvoering van standaardklasse 3 van de Staatsspoorwegen en verkeert nog in de oorspronkelijke staat. Ook dit station is een rijksmonument. Meppel ligt aan een belangrijke spoorwegaansluiting, maar is formeel geen intercitystation. De intercity naar Groningen raast dan ook aan het station voorbij, maar de intercity naar Leeuwarden stopt er wel.



We zijn gearriveerd in de provincie Drenthe. Geologisch gezien rijden we over het Drents plateau, een landschap ontstaan tijdens de ijstijden met keileem in de ondergrond en dekzand daar bovenop. Het is een gebied dat in de 19e eeuw als woeste grond werd aangeduid. Op sommige plekken zijn restanten van dit heide- en veengebied vanuit de trein te zien. Bijvoorbeeld het natuurreservaat Boerveensche Plassen, aan de linkerkant na station Hoogeveen.

### 47,2 station Hoogeveen

Deze plaats had eerst ook eenzelfde type station als Meppel. Dat hield stand tot 1984 toen het door een voor die tijd doelmatiger station werd vervangen. In 2013 vond er weer een verbouwing plaats.



### R 53,8 VAM

De fabriek in de verte aan de rechterzijde is de VAM (7). Dat staat voor Vuil Afvoer Maatschappij. Het bedrijf is nu in handen van Attero. Het afval werd op het terrein gestort en is tot een 63 meter hoge berg uitgegroeid: de VAM berg. U kunt deze rechts van de fabriek zien. Het afval is afgedekt met aarde en gras en is nu een recreatiegebied. De berg wordt wel het dak van Drenthe genoemd, want hij is veel hoger dan de 20-25 meter hoge natuurlijke heuvels van de Hondsrug. Er is ook een wielercircuit uitgezet voor liefhebbers die willen oefenen op hellingen tot 15%.

### 61,2 station Beilen

Er was hier al een station in 1870; het huidige stationsgebouw is van 1970 en ontworpen door Cees Douma. Het was de eerste van zeventien stations van dit type. Dit ontwerp kreeg dan ook de naam 'standaardtype Beilen'.



### L 61,2 fabriekscomplex DOMO

Prominent naast het station staat een enorm fabriekscomplex. Nog niet zo lang geleden prijkte de naam DOMO op de gevel: Drentse Ondermelk Organisatie. Ondermelk is een restproduct van de zuivelindustrie. Het werd vooral gebruikt in veevoer, maar bij DOMO wisten ze er ook o.a. melkpoeder van te maken. DOMO is nu onderdeel van FrieslandCampina.

### R 68,5 aftakking naar kamp Westerbork

Hier bij Hooghalen was in de Tweede Wereldoorlog een aftakking naar kamp



Westerbork. Het spoor werd in 1942 aangelegd door Joodse kampbewoners. Van hieruit vertrokken de treinen o.a. naar Auschwitz. Het spoor is afgebroken. Een stuk rails is verwerkt in een monument in het Herinneringscentrum Kamp Westerbork. Dat ligt ruim 1,5 km oostelijk van Hooghalen. Het is helaas niet met openbaar vervoer te bereiken.



### 76,8 station Assen

Het eerste station werd in 1870 tegelijk met de spoorlijn geopend. Dat werd in 1988 vervangen door een volledig nieuw gebouw. Maar ook dit bestaat niet meer, want in 2018 verrees het huidige stationscomplex. Een bijzonder ontwerp, dat kans maakt op de titel "beste gebouw van het jaar". Tegelijkertijd werd de hele stationsomgeving heringericht. Als slotstuk werd het standbeeld van een hond geplaatst. Hij werd Mannes gedoopt. Kosten 500.000 euro. Dat gaf stof tot discussie, zeker toen Mannes al na twee jaar voor een grondige opknapbeurt teruggeroepen moest worden. Dat kostte nog eens 90.000 euro.

Assen is geen spoorwegknooppunt. Tussen 1905 en 1947 kon je hier nog de trein naar Stadskanaal nemen, maar nu kunt u alleen, met de intercity of de sprinter, doorreizen naar Groningen. Dat doen de meeste mensen dan ook, hoewel het stadsbestuur hoopt dat de nieuwe stationsomgeving de reizigers uitnodigt een bezoek aan Assen te brengen. Is daar dan wat te doen? Kijkt u zelf maar op [www.ditisassen.nl](http://www.ditisassen.nl). <

## Vergeeten Zeeuws spoor

150 jaar geleden was de spoorlijn Mechelen-Terneuzen helemaal klaar. Sinds 1951 rijdt er op het traject tussen Terneuzen en Sint Niklaas geen treinen meer. Toch wordt de verjaardag gevierd met tentoonstellingen in verschillende musea, en er is een speciaal biertje dat 'Spoorzoeker' heet. Tussen Hulst en Sint Niklaas ligt sinds enkele jaren een fietspad op het oude spoortracé. In Terneuzen denkt men inmiddels voorzichtig na over de terugkeer van passagiers-treinen. Niet over het traject naar Sint Niklaas, maar over de goederenspoorlijn naar Gent. (Bron: *Omroep Zeeland*)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Nieuwe reisproducten bij RRReis

## Flexibel abonnement

Keolis introduceert een nieuw, flexibel abonnement. Je kunt hiermee 10 dagen per maand óf 100 dagen per jaar vrij reizen. Het abonnement is beschikbaar voor de bussen in Twente, Salland en op de Veluwe én voor het treintraject van Blauwnet op Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. De abonnementen bieden reizigers het gemak van een 'afgekocht' abonnement, maar tegen lagere prijzen met minder reisdagen. Ze zijn speciaal bedoeld voor forenzen die in deze tijd zowel thuis als op kantoor werken. Ook is dit abonnement een uitkomst voor scholieren die in de wintermaanden niet op de fiets naar school willen. (Bron: *Treinenweb*)

## 15.000 woningen

Rond station Hoofddorp wordt gewerkt aan een stedelijk gebied met meer dan 15.000 nieuwe woningen. Ook wordt het station verbeterd en is ruimte gereserveerd voor de komst van de Noord-Zuidlijn. Dit staat in de eerste plannen van de gezamenlijke regionale overheden. (Bron: *Metropoolregio Amsterdam*)



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Over een paar jaar alleen maar zero emissie bussen in Edam

## 240 emissieloze bussen

Bij de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland wordt de hele busvloot (240 stuks) vanaf de start in december 2023 uitstootvrij. Bijzonder is dat de overheid alle bussen en laadinfrastructuur koopt. De winnende vervoerder huurt vervolgens de bussen. (Bron: *OV Magazine*)

## Concurrentie met vliegtuig

Door reizigers te ontzorgen bij het boeken van internationale treintickets, bagage en omboeken kan de trein een alternatief worden voor korte vluchten naar bestemmingen zoals Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf en Berlijn. Vooral bij gecombineerde trein-vliegreizen. Dat blijkt uit een studie van de TU Delft. (Bron: *SpoorPro.nl*)

## Nachttrein voor citytrip

Vanaf oktober is er een nieuwe nachttrein vanaf Breda, Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Utrecht en Arnhem naar Praag, Wenen, Venetië, Innsbruck, Verona en Milaan. Deze trein rijdt onder de naam GreenCityTrip en is bedoeld voor mensen die een paar dagen één van deze steden wil bezoeken. De treinen blijven op de bestemming en rijden na een paar dagen weer terug. (Bron: *Railtech.com*)

## Overal een AED

De NS en ProRail gaan in de periode tot april 2022 alle treinstations voorzien van minimaal één AED. Burgerhulpverleners kunnen deze apparaten gebruiken voor reanimaties. Wanneer zij aangesloten zijn bij een reanimatienetwerk zoals HartslagNu, kunnen zij opgeroepen worden om te helpen bij een hartstilstand. Bij de helft van alle stations is nu nog geen AED in de buurt aanwezig. (Bron: NS)

## Circulair perron

Zoals veel andere stations is onlangs het perron op station Oosterbeek aangepast om een drempelloze instap mogelijk te maken. Bijzonder is dat de nieuwe perrontegels voor 85% bestaan uit gebroken betonpuin. Heel circulair dus! De tegels zijn ook met een nieuwe machine vanaf het spoor aangebracht. Hierdoor ging het werk sneller, met minder overlast voor de reiziger. (Bron: *Infrasite*)

# Slimme mobiliteit: de reiziger meer centraal?

De OV-wereld is flink in beweging. Zo ook in Zeeland; daar werkt men aan nieuwe vormen van openbaar vervoer onder de (werk)titel Slimme Mobiliteit. Het systeem moet ingaan in 2025. We spraken erover met Maurice Buuron en Steven Meerburg, de medewerkers van de provincie die de nieuwe opzet vorm moeten geven.

Door **Gerda Spaander**

*De reiziger zal zeggen: slimme mobiliteit, wat is dat nu weer? Hoezo slim?*

Het huidige openbaar vervoer zit in een spaagaat, stelt Maurice Buuron. 'Aan de ene kant willen reizigers in hun directe omgeving op de bus kunnen stappen, om vervolgens zo snel mogelijk naar hun bestemming te komen. Aan de andere kant willen ze vervolgens zo snel mogelijk naar hun bestemming met zo min mogelijk omwegen. En in Zeeland is een reis toch vaak al lang, o.a. door de bruggen en de tunnels. Met weinig inwoners en voorzieningen die vaak op afstand liggen is het een uitdaging om het de mensen naar de zin te maken. Er is lang geprobeerd om het openbaar vervoer op niveau te houden, maar dat wordt steeds moeilijker. En dat komt niet door het geld, want 20 jaar geleden was er evenveel geld voor het OV als nu, met indexering. Maar er dienen zich nu nieuwe mogelijkheden aan. Door de digitale ontwikkelingen wordt het makkelijker om reizen te plannen, waarbij de reiziger meer dan alleen de bus of de trein gebruikt.'



FOTO: PROVINCIE ZEELAND

Met een app je hele reis regelen en betalen, maar het kan ook per telefoon

Steven Meerburg vult aan: 'In plaats van die grote, soms tamelijk lege bussen, die overal langs moeten rijden en er daarom lang over doen, zien we een systeem voor ons waarbij je via een app vervoer op maat kunt regelen. De grote bus rijdt dan niet meer langs ieder dorp. Maar de reiziger komt via b.v. deelbusjes, -auto's, -scooters en -fietsen bij de bus, die dan vervolgens snel door kan rijden. En er komen steeds meer e-bikes en andere snelle fietsen, ook dat maakt zo'n nieuw systeem mogelijk. Landelijk wordt volop geëxperimenteerd met z.g. MaaS apps: 'mobility as a service'. Hiermee kunnen reizen worden gepland, geboekt en betaald. Reizigers kunnen de meest passende reisoptie kiezen, binnen hun eigen voorkeuren voor snelheid, prijs en duurzaamheid.'

*Dus er gaat iets verdwijnen; er zullen minder grote, 'vaste' bussen rijden. Maar hebben reizigers er ook iets bij te winnen?*

Buuron: 'Ja, dat hebben ze zeker. Daar is het de provincie ook om te doen: de reiziger moet meer centraal komen te staan. Waar bij de vorige aanbesteding een aantal vaste bussen is verdwenen, kwamen er buurtbussen en de haltetaxi in de plaats. Buurtbussen zijn op zich goed – zij het niet tijdens corona – maar 's avonds en in het weekend rijden ze niet. En bij de haltetaxi kan het voorkomen dat je niet via de kortste weg naar je bestemming wordt gebracht. Je moet 1,5 uur van tevoren bellen,



Steven Meerburg (links)  
en Maurice Buuron

Gedeputeerde mobiliteit Harry van der Maas: "Ik kijk er naar uit dat er straks meer vervoersmogelijkheden dichterbij huis zijn, zodat reizigers een stuk sneller, slimmer en schoner van A naar B kunnen reizen."

FOTO: GERDA SPAANDER

abonnementen en de OV-chipkaart zijn er niet geldig, en je moet er contant betalen. De dremfels voor die vervoersmogelijkheden maken we straks zo laag mogelijk. Het aanvullende vervoer rijdt – op aanvraag – van 's ochtends 6 uur tot 's avonds 11 uur. De aanvraagtijd willen we korter maken dan nu en de betaling is zoals in de rest van het systeem.

Overigens hebben we een aantal sessies met reizigers gehad, waaruit bleek wat zij belangrijk vinden. Het ging ze onder meer om zekerheid, snelheid, betaalbaarheid, flexibiliteit, comfort, prettig wachten.'

#### Hoe werkt het?

'In de bebouwde kom heeft iedereen een opstappunt op maximaal 500 meter afstand. En buiten bebouwde kom op niet meer dan 2,5 kilometer. Dat laatste wordt nu vaak niet gehaald. Als er vanaf dit opstappunt geen 'gewone' bus rijdt kan de reiziger opstappen op een flextaxi of flexbusje.'

*Reizigers zullen dus meer overstappen. Dat is niet altijd even comfortabel...*

Steven Meerburg: 'Klopt. Daarom komen er op een aantal drukke overstappunten hubs (Engels voor knooppunten), die meer gemak bieden dan wat we nu gewend zijn. De voorzieningen zijn afhankelijk van het aantal overstappers, maar op zijn minst zijn er een overdekte wachtruimte, een overdekte fietsstalling en voldoende reisinformatie. En ook de simpelste hub is toegankelijk. Bij de grootste knooppunten kan je ook een toilet verwachten, een verwarmde wachtruimte, wifi, laadpalen voor fietsen en auto's en nog het een en ander.'

*Het gaat toch niet betekenen dat je iedere reis met een app moet plannen? Dat je niet meer gewoon in de bus of in de trein kunt stappen, al dan niet met behulp van 9292OV of de NS?*

Zeker niet, zegt Buuron. 'Het is de bedoeling om de reiziger te ontzorgen, voor zover dat nodig is. In de genoemde planners staan bus en trein, en ook iets over bijvoorbeeld de haltetaxi. Maar straks zie je alle vervoermogelijkheden, plus dat je gelijk kunt boeken en betalen. Dat is vooral handig als herkomst en bestemming niet vlakbij een bushalte of een station liggen. En dit systeem speelt ook in op vertragingen. Als trein of bus bijvoorbeeld een kwartier te laat zijn, staat het aansluitende busje er nog. De aansluiting wordt alsnog geregeld.'

*Het klinkt of slimme mobiliteit alleen iets is voor mensen met een smartphone...*

Buuron lacht. 'Nee hoor, je kunt ook bellen naar de mobiliteitscentrale om een reis te regelen. En betalen met een bankpas, dat doen we nu bijna allemaal. Over passen gesproken: in Zeeland hebben nu de OV-chipkaart, een B-tag voor de boot en een pasje voor de haltetaxi. Straks hebben we één pasje, en dat was ook ooit de bedoeling.' <



FOTO: PROVINCIE ZEELAND

Met een klein busje naar de hub, het mobiliteitsknooppunt

# Met het OV door

Het Duitse Sauerland is een populaire vakantiebestemming onder Nederlanders. Onze landgenoten komen we meer op de weg tegen dan in het OV; het reizen per bus en trein kan hier dan ook best een uitdaging zijn. Ik ging de uitdaging aan en nam ook nog een hond mee.

Door **Sanne van Galen**

**H**et Sauerland ligt op slechts enkele uren van de Nederlandse grens en kent hoge bergen en veel skipistes. Je kunt hier een ritje maken in de kabelbaan op de Ettelsberg of eindelijk wandelen, eventueel met hulp van de Sauerland-app. Er zijn vele pittoreske plaatsjes. Vanwege het toeristische karakter kun je in Winterberg zelfs winkelen op zondag, een bijzonderheid voor onze Oosterburen.

## De Brabander

Het Sauerland is een beetje de tegenhanger van de Nederlandse kust. Wordt er bij ons in de zomermaanden volop Duits gesproken langs de stranden, in het Sauerland is Nederlands absoluut de tweede taal. Veel eettentjes en vakantie-accommodaties hebben hier Nederlandse eigenaren. Een bekend voorbeeld is Hotel Der Brabander in Winterberg. Maar er zijn ook veel landgenoten die kiezen voor een huis in Sauerland om te wonen, te verhuren aan toeristen of een combinatie van beide. Wie in Sauerland rondrijdt, zal verrast zijn over het grote aantal gele kentekens op de weg. Ook in het OV komen we onze landgenoten wel eens tegen, maar toch een stuk minder vaak.

## Geen haast

Eén van de populaire plekken in Sauerland is Willingen. Het plaatsje heeft een treinstation, vlak naast de kabelbaan. Hier kan men iedere twee uur op de trein stappen naar het noorden of zuiden. Wil-



lingen ligt net in deelstaat Hessen, de trein die hier rijdt is de Kurhessenbahn. De trein rijdt veel stukken over enkelspoor en moet regelmatig op tegenliggers wachten; reken dus niet op een strakke uitvoering van de dienstregeling. Ook kun je enkele keren per dag (in de spits) op de bus stappen. De grootste gaten in de dienstregeling worden opgevuld met een belbus, de 'Anrufsammeltaxi' (AST), die volgens een vaste dienstregeling te boeken is mits 30 minuten vooraf gebeld. De hond is hier niet welkom, dus ik moest het met een nog dunnere dienstregeling stellen. Vooral bij een overstap tussen bus en trein blijkt het woord 'aansluiting' hier niet bekend: wachttijden van rond een uur komen regelmatig voor. Je moet dus geen haast hebben. Gelukkig maakt de mooie omgeving het geen straf om het tempo omlaag te schroeven en regelmatig een wandeling te maken – of gewoon te genieten van het zonnetje.

## Waslijst aan kaartsoorten

Zoals vaker in Duitsland krijgt de reiziger te maken met verschillende 'Tarifverbunde': een deel van het Sauerland valt binnen het Westfalentarif, een ander deel binnen de Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). In de praktijk betekent dit een waslijst aan kaartsoorten op de kaartautomaat of in de DB Navigator app.

Wachten op de trein in Willingen



# Sauerland

OP VAKANTIE  
MET HET OV



FOTO'S: SANNE VAN GALEN

## Vanuit de trein

Het kan de toerist misschien even duizelen, maar het is de moeite waard om even de lijst door te werken. Vaak zijn er namelijk voordeliger opties dan een enkele reis. Zo kunnen twee personen in Hessen al een heel weekend reizen voor 25 euro. De hond reist gratis mee, zo wist de conducteur mij te vertellen nadat ik aanvankelijk een kinderkaartje voor hem had gekocht – dat was de enige informatie die ik er op internet over kon vinden. De tickets zijn geldig binnen het hele Tarifverbund: op trein én bus dus. En dat is handig.

## Bus gemist

Wie een ticket koopt via de app DB Navigator, zal hier ongetwijfeld ook meteen een reis in plannen. Wees daarin gewaarschuwd: de app toont slechts enkele reisoverties. Nogmaals plannen kan weer een heel ander resultaat geven. Zo merkte ik toen ik de bus miste: de app had me gewaarschuwd dat ik twee uur op de volgende bus zou moeten wachten. Na nogmaals plannen 'want je weet maar nooit' bleek er nog een andere mogelijkheid te bestaan. Hiervoor moest ik eerst een wandeling van 20 minuten maken langs de mooie Edersee, totaal geen straf. En voilà, daar verscheen zomaar

nog een bus die zelfs een prachtige aansluiting van twee minuten gaf op de trein. Een aansluiting die overigens wegens niet heel punctueel rijden veranderende in een aansluiting van 68 minuten. Daardoor was het advies van DB om nog twee uur aan de Edersee te vertoeven, achteraf gezien toch niet zo slecht.

## Gestrande reizigers

Wie in het OV reist kan de pech hebben het mee te maken: een grote storing. Zo trof ik in Marsbergen op een avond een boom op het spoor. Ik was ver van mijn vakantiewoning, reismogelijkheden zijn er in dit gebied niet en DB blinkt niet uit in reisinformatie tijdens verstoringen. De gestrande reizigers probeerden van alles: de reisinfo-apps van de DB en het tariefverbond voor informatie (die was er niet), familie voor een lift (was er schijnbaar ook niet), de belbus (was hier niet voor bedoeld) en de taxi (had geen auto's beschikbaar). Uiteindelijk kon ik mij met de hond op schoot met een aantal medereizigers per taxi naar het eerstvolgende OV-knooppunt begeven, 50 euro verderop. Een goed voorbeeld waarom je in het buitenland altijd contant geld op zak moet hebben, want pinnen kon hier niet. Of mijn medereizigers de taxikosten terug konden krijgen weet ik niet; ikzelf haakte vrij snel af in de formulierenchaos die ik hiervoor bij DB moest trotseren.

## Terug in de Randstad

Al met al is het Sauerland prima met het OV te doorkruisen voor wie hier op verkenning wil. Gebruik de lange overstaptijden om stadjes en natuur te bekijken en geniet ervan dat het OV je brengt op plaatsen die je anders wellicht niet zou hebben ontdekt. Bovenal: heb geen haast! Het is altijd weer even aanpassen om weer thuis te komen: om de natuur in te ruilen voor de drukke Randstad, het trage leven weer plaats laten maken voor de hectiek. Maar wat het OV betreft is het ook wel weer fijn om terug te zijn. De frequente bussen en treinen in de Randstad, goede apps met actuele reisinformatie, digitale tickets, meerdere reismogelijkheden... Zo slecht hebben we het hier niet. <



Edersee

# De Reiziger

**Naam:** Maria Goetze-Smith

**Beroep:** klassiek zangeres bij Wishful Singing, [www.wishfulsinging.nl](http://www.wishfulsinging.nl)

**OV gebruik:** 'Ik gebruik het OV eigenlijk altijd, waar ik maar moet optreden. Ik reis veel, zeker 3 tot 4 keer per week. De bestemming is heel wisselend, dan weer daar, dan weer daar. Alleen als 't echt erg uit de route is pak ik een auto, of ik carpool vanaf een station. Ik reis vooral graag met de trein. Vanaf het station ga ik liever een half uur lopen dan dat ik de bus pak. Of ik neem een OV-fiets.'

**Beste OV-ervaring:** 'We zijn na een optreden een keer beland in de trein van Eindhoven naar Utrecht, in een bijna lege coupé. En we hadden zin om nog wat te zingen. Dat hebben we netjes aan de andere reizigers gevraagd en die vonden dat wel leuk. We zijn allerlei liedjes gaan zingen, en gaandeweg gingen de anderen verzoekjes doen en zelfs meezingen. Er ontstond verbondenheid in de coupé. Een man droeg een gedicht voor, studenten gingen een dansje doen. Er ontstond een sfeer van 'met zijn allen een mooie avond hebben'. Het werd ook nog gefilmd en online gezet.'

**Slechtste OV-ervaring:** 'Ik heb niet veel slechte ervaringen, of ik onthoud ze niet. Okee... toen ik 14 was zat ik eens in een ouderwetse trein alleen in een coupé met een man. Die begon mij vreemde complimentjes over mijn uiterlijk te geven. Daar voelde ik wel een bepaalde dreiging van uitgaan.

Of die keer dat we op Rotterdam Alexander stonden en de laatste trein naar Utrecht het station voorbijreed omdat hij te vol was. Dat werd niet omgeroepen, maar je kon het zien. Het vervelendst is dat het dan zo koud is en je uren in de buitenlucht moet staan. Dan zou de communicatie wel beter kunnen - die was er gewoon niet. Gelukkig was ik wel met leuke zangcollega's.'

**Wat kan beter:** 'Je kunt bijna overal komen met het OV, maar als je er helemaal van afhankelijk bent, moet je toch vaak nog een eind lopen. Bijvoorbeeld naar een repetitielocatie op een industrieterrein in Amsterdam West, dat je een half uur moet lopen vanaf Sloterdijk. Op zich kan ik prima lopen, en anders regel ik wel een auto. Maar voor mijn moeder die slecht ter been is, is zo'n loopafstand wel een probleem. Graag een beter busnetwerk dus! Over de trein ben ik echt tevreden, ik woon ook supercentraal in de buurt van station Zuilen.'

**Rover:** 'Als kersvers lid zou ik zeggen dat Rover zijn zichtbaarheid zou kunnen vergroten. Ik wist wel dat Rover bestond, maar een lidmaatschap stond niet op mijn vizier. En Rover zou bepaalde uitingen meer op jongere generaties kunnen richten, ook De Reiziger. Het blad leest lekker weg, maar de vormgeving zou meer toekomst-proof kunnen.'

Tekst & foto: Jaap Rodenburg

