

De Reiziger

ROVER

Treindienstregeling 2024
Welkom terug!

Provinciale
OV-
voornemens

Wat we
zoal laten
liggen

42
Reisplanners
getest

Wandelen
op het
Oostwaardpad

Deskundigheid

Ook ik ben maar eens overstapt op NS Flex. Niet omdat ik zat te springen om reizen op rekening, maar omdat je bij incheck voor de spits en overstap in de spits naar een andere vervoerder (in mijn geval) gratis blijft reizen. Of met korting, bij andere abonnementen. Eerder maakte ik mee dat niet alle abonnementen/reisproducten op één chipkaart kunnen. Zo zit of zat NS Flex Zeeland Voordeel in de weg.

Dus ging ik maar eens informeren of mijn Connexxion-abonnement Dalvrij 65+ Zeeland/Hoeksche Waard-Goeree Overflakkee (HWGO) niet weggedrukt zou worden door mijn in Flex omgezette NS-Dalvrij-abonnement. In dat geval zou ik een tweede chipkaart nodig hebben.

Omdat ik verwachtte dat deze kwestie niet simpel zou zijn heb ik geïnformeerd bij NS, Connexxion en OV-Chipkaart. De vervoerders gaven na enige aarzeling aan dat de combinatie geen probleem zou geven. In de tussentijd ontwikkelde zich een eigenaardige mailwisseling met medewerkers van OV-Chipkaart.



Zorgeloos flexen in Zeeland met bus en trein

De Reiziger is het tijdschrift van de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Er verschijnen in 2024 vier nummers op papier. 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, Gerda Spaander, Willem Stegeman

Eindredactie: Groenvoer Communicatie (Jaap Rodenburg)
Aan dit nummer werkten verder mee: Marloes Hofstede, Guus Puylaert, Frank Visser

Vormgeving: Ruparo (Ivo Sikkema, Ingeborg Seelemann).

Druk: Veldhuis Media BV

ISSN 0920-4954.

Oplage: 2.100 gedrukt en 2.300 digitaal

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 met *De Reiziger* als online magazine (vanaf € 25 per jaar) of daarnaast ook op papier (vanaf

Op mijn vraag naar eventuele problemen bij de combinatie van beide abonnementen was het antwoord:

- *Dit kan alleen bij een Persoonlijke OV-chipkaart. Op een Anonieme kaart kunnen geen reguliere abonnementen worden geplaatst, wel tijdelijk vervangend product. Op een zakelijke kaart kan geen abonnement geplaatst worden.*

- *Bij meerdere kortingsproducten loopt u het risico dat het verkeerde kortingsproduct wordt aangesproken.*

Beide punten raakten kant noch wal. Ik heb twee abonnementen, dus uiteraard heb ik een persoonlijke chipkaart. En de tweede opmerking is een herhaling van mijn vraag!



Goed, tweede poging dan maar. Tweede antwoord, van een andere medewerker:

- *Bij het nazien van je kaart kan ik zien dat je Dal Vrij 65+ Zeeland/HWGO ook reeds had maar nog niet opgehaald is. Het abonnement NS dalvrij is toch alleen van toepassing bij het gebruik van de trein en het andere bij Connexxion-busabonnement 65+ Zeeland/HWGO autobus gebruik.*

Zucht. Het busabonnement had ik natuurlijk allang opgehaald. Ik heb toen maar gemaild dat ik ook hier niets aan had en het wel zou gaan uitproberen in de praktijk. Een derde medewerker heeft vervolgens mijn vraag wel goed gelezen maar kon niet zeggen wat er wel en niet gecombineerd kan worden. Wat ik juist wel verwachtte van een organisatie als OV-Chipkaart.

Inmiddels ben ik ook een Flexer en ik heb een Zeeuwse busreis gemaakt. En kijk: niks aan de hand, het werkt als vanouds. Maar in de deskundigheid van sommige OV-medewerkers ben ik zwaar teleurgesteld.

Gerda Spaander

€ 35 per jaar).

Abonnement *De Reiziger* voor niet leden: € 50 per jaar. Nabestellen losse nummers vanaf € 5.

Contact met Rover (aanmeldingen, verhuizingen, opzeggingen): Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort. Telefoon: 033-4220450 (werkdagen 10-16 uur). E-mail: ledenservice@rover.nl. Internet: www.rover.nl

Schenkingen aan Rover zijn aftrekbaar voor de belastingen. NL04 TRIO 0320 0025 78, t.n.v. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort, o.v.v. 'Gift'. Meer informatie over schenkingen via Rover: 033-4220450 of www.rover.nl/doneren
Buitenlandservice (alleen voor leden) aanvragen via www.rover.nl/buitenlandservice

Lokale afdelingen: Kijk op www.rover.nl/lokaal voor lokale websites en contactmogelijkheden

Redactie
www.rover.nl > Blad: *De Reiziger*;
e-mail: redactie@rover.nl.

Adverteren in *De Reiziger*:
redactie@rover.nl.

Sluitingsdatum Kopij voor *De Reiziger* nr. 4/2023 moet uiterlijk binnen zijn op 4 december. Verschijningsdatum is rond 24 januari.

Foto voorkant:
Er rijden bijna de hele dag weer overstapvrije Intercity Direct-reinen van Breda via Rotterdam naar Amsterdam. Foto: Martin Oudenaarden



8 Welkom terug!

In 2024 keren veel intercity's en enkele sprinters terug, en krijgt de vrijdag definitief trekjes van een weekenddag. En de sneltrein Maastricht-Heerlen wordt een drielanden-trein!



16 Provinciaal OV-beleid

Inmiddels zijn alle provinciale bestuursakkoorden voor de periode 2023-2027 gereed. Wat zijn de voornemens voor het OV?



20 Laten liggen

De eerste OV-reizigers moesten er vast aan wennen dat je niet zomaar iets kunt laten liggen in het publiek vervoer. Vandaag de dag is dat niet anders.

Verder

- 4 Rover in actie
- 11 Haltenamen: Overdinkel
- 15 Gespot
- 18 Rover in de Regio:
werken in en met een vervoerregio
- 19 Van de OV-professionals:
geen links of rechts thema
- 24 De Reiziger: Erik Filius



22 Reisplannertest

Welke reisplanner is de beste? Of het meest gebruiksvriendelijk? Rover deed een uitvoerige praktijktest van 42 reisplanners en vroeg de leden van het Reizigerspanel om input.

12 Op Verkenning: Oostwaardpad

Een 23 km lange rondwandeling over boerenland die begint en eindigt bij de bushalte Hank, Viaduct A27. Compleet met beversporen!

Tweede Kamer neemt wensen Rover over

Na een flinke lobby heeft de Tweede Kamer de wens van Rover overgenomen om scherpere eisen te stellen aan NS. Een groot aantal aangenomen moties dwingt de staatssecretaris tot flinke aanpassingen aan het contract met NS dat per 2025 ingaat. Hiermee worden veel concrete Rover-voorstellen in uitvoering gebracht. Zo komt er geen spitsheffing en komen er scherpere eisen aan de NS-dienstregeling in onder meer de weekenden en avonden. Er moeten meer treinen komen tussen Zwolle, Groningen en



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

De Tweede Kamer luistert goed naar Rover: scherpere eisen voor NS!

Leeuwarden. Er moeten voor 1 april ook afspraken komen over het invoeren van één keer in- en uit-

checken op het spoor, het schrappen van het dubbel opstaptarief en het gratis reizen van kinderen. Verder moet onderzocht worden of scholieren korting kunnen krijgen op abonnementen, moet de overheid zelf nieuwe tariefsoorten kunnen voorstellen en moet de reiziger straks de eerste 24 uur gratis een fiets kunnen stallen. Ook wil de Kamer de eisen aan de prestaties van NS, bijvoorbeeld op het gebied van op tijd rijden, aanscherpen. Naar wens van Rover kan NS straks niet langer slecht presenterende lijnen wegwerken in een landelijk gemiddelde: er wordt straks wat de Tweede Kamer betreft echt per lijn gekeken naar de prestaties. Hierbij wil de Kamer voor dat voor de Intercity Brussel dezelfde eisen gaan gelden als voor de binnenlandse treinen. Rover is blij dat de Kamerleden geluisterd hebben naar de wensen van de reiziger.

2023: de spitsheffing die NS vanaf 2026 zou willen invoeren. Treinreizigers zouden zowel een 'druktetoeslag' als een 'kwaliteitstoeslag' gaan betalen, waardoor drukke tijdstippen, populaire trajecten en trajecten met een hoge frequentie duurder zouden worden. Zo zouden reizigers die straks in de spits over de hogesnelheidslijn reizen wel € 9,50 extra moeten betalen als combinatie van een HSL-toeslag, druktetoeslag en kwaliteitstoeslag. De staatssecretaris was al akkoord met de plannen. Rover analyseerde het rapport waarop de spitsheffing was gebaseerd en liet de Tweede Kamerleden haarfijn weten wat er allemaal niet klopte aan het verhaal. Ook kwam Rover-directeur Freek Bos tijdens een hoorzitting in de Tweede Kamer nog extra tekst en uitleg geven. Uiteindelijk keerde een Kamermeerderheid zich tegen de NS-plannen en moest NS toegeven dat er "geen draagvlak" voor was. Ook stopte de Kamer een extra prijsverhoging die NS



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Doe mee met het reizigerspanel van Rover

Nieuw: het Rover Reizigerspanel

Rover is op zoek naar ervaringsdeskundigen die hun ervaringen willen delen en hun mening willen geven over diverse OV-onderwerpen via het digitale Reizigerspanel. Leden van het Reizigerspanel krijgen regelmatig een mail met een uitnodiging om een digitale vragenlijst in te vullen over een OV-onderwerp. De resultaten gebruiken wij in ons werk om het

OV te verbeteren. Zo kaarten wij zaken aan via overleg met vervoersbedrijven en overheden en/of in de media. Meedoen aan het Reizigerspanel is vrijwillig; je beslist dus zelf als panellid bij iedere uitnodiging of je de vragenlijst wilt invullen. Wil je ook je stem laten horen? Meld je dan aan via www.rover.nl/reizigerspanel

per 1 januari 2024 al wilde invoeren. Zo ont kwam de NS-reiziger ternauwernood aan een aantal flinke prijsstijgingen.

“Zeeburgereiland moet beter bereikbaar”

Op het Zeeburgereiland wonen nu al 5.000 Amsterdammers en daar komen er nog duizenden bij. Ook openen Hogeschool Inholland en andere onderwijsinstellingen er straks hun deuren. Bij zowel Rover-Amsterdam als studentenvakbond ASVA en het Ouderenverbond leven zorgen over de bereikbaarheid van dit stadsdeel. Rover pleit allereerst voor korte termijn acties, zoals afsluiting van de Amsterdamsebrug voor autoverkeer om buslijn 37 de ruimte



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Rover: vrij baan voor bus 37 in Amsterdam!

te geven. Ook moet tram 26 naar het Zeeburgereiland veel vaker gaan rijden met langere voertuigen, en vanaf de Piet Heintunnel langer ondergronds. Verder wil Rover een extra bushalte bij de nieuwe hogeschool en ruimere vaartijden van de tijdelijke Pontverbinding. Ook moet

er snel een tramverbinding komen vanuit Amsterdam Oost via Zeeburgereiland naar het stadsdeel IJburg, en niet pas na 2040 zoals de gemeente wil. Marinus De Jong, voorzitter Rover-Amsterdam: “Het snelle bouwtempo vraagt om veel snellere uitbreiding van het OV van hoge capaciteit en met verschillende verbindingen naar andere delen van Amsterdam.”

Rover weg uit MobiliteitsAlliantie

Rover heeft afgelopen zomer haar lidmaatschap opgezegd van de MobiliteitsAlliantie: een samenwerking van 25 partijen in de mobiliteitssector. Directe aanleiding was de aangekondigde verhoging van de contributie, die voor Rover niet op te brengen en te verantwoorden is. Daarnaast streeft Rover naar duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. De consequenties daarvan – forse groei van lopen, fietsen en OV-gebruik – werd niet door alle partijen binnen de alliantie gedeeld.

Het OV staat onder grote druk; tegelijk schrijft het Klimaatakkoord voor dat het aantal zakelijke autokilometers de komende jaren fors moet krimpen. Wat Rover betreft vraagt dat om een stevig geluid voor meer OV. Dit geluid misten we bij de MobiliteitsAlliantie.

Rover wil compensatie voor HSL-reizigers

Rover krijgt veel klachten van reizigers over de betrouwbaarheid van de hogesnelheidslijn. Zo’n 25 procent van de reizigers



FOTO: MENNO WAALEWIJN

Succes! Gemeente en vervoerders komen in actie op het busstation Amstelveen

Rover-Amsterdam zorgt voor verbeteringen Amstelveen

Meer dan 125 weesfietsen, kapotte verlichting, wildplassers en poepende duiven. Rover-Amsterdam constateerde dat busstation Amstelveen geen schoonheidsprijs verdient. Gelukkig komt de gemeente nu in actie, nadat Rover een werkbezoek organiseerde met gemeenteraadsleden, vervoerbedrijven Connexxion en GVB en de VervoerRegio Amsterdam. De wensenlijst van Rover Amsterdam is omarmd en de knelpunten worden stuk voor stuk aangepakt. De kapotte verlichting is gerepareerd, er wordt vaker schoongemaakt, de duiven worden bestreden, de weesfietsen zijn gestickerd en worden dan na een paar weken verwijderd. Ook wordt gewerkt aan betere bewegwijzering, o.a. naar het moeilijk herkenbare toilet op het middenperron. Ook ging Rover met politici en vervoerders op ‘OV-safari’ langs verschillende knelpunten op de Amstelveense tramlijn 25 om aandacht te vragen voor toegankelijkheid. Zo zag Rover onder meer weggesloten blindegeleidelijnen, kapotte liften en hoogteverschillen tussen tram en perron. Ook hier zijn inmiddels de nodige verbeteringen in gang gezet.

op de HSL doet meer dan 5 minuten vertraging op. Daarmee presteert de hogesnelheidslijn veel slechter dan het reguliere spoor én slechter dan de afgesproken normen. Boosdoeners zijn onder meer constructiefouten bij enkele viaducten waardoor treinen tijdelijk langzamer moeten rijden. Ook kampen de nieuwe treinen met kinderziektes. Vooral het feit dat reizigers een toeslag moeten betalen voor een onbetrouwbare treindienst is Rover een doorn in het oog. “Proble-

men zijn niet altijd meteen op te lossen, maar NS kan wel beïnvloeden hoe reizigers dit ervaren”, stelt Rover-directeur Freek Bos. “Reizigers kunnen geld terugkrijgen bij vertraging maar moeten daarvoor wel zelf in actie komen. Het zou een mooi gebaar zijn als NS zelf tijdelijk de toeslag schrappt en proactief de toeslagabonnementen terugbetaalt”. Daarnaast moeten reizigers duidelijk geïnformeerd worden over de oorzaken van de vertragingen, vindt

>

Rover in actie

- > Rover. Ook zouden NS en ProRail perspectief moeten bieden door duidelijk te maken wanneer de grootste problemen zijn opgelost. "Een goed geïnformeerde reiziger die met een gratis kopje koffie en een korting op zijn abonnement de problemen trotseert houdt een beter gevoel over aan zijn reis dan de reiziger die geen idee heeft waarom hij voor de zoveelste keer het geld-terug-bij-vertraging formulier mag invullen."

Rover wil Haarlemse RNet-halte behouden

De Europaweg in Haarlem wordt opnieuw ingericht. Tot tevredenheid van Rover-Haarlem blijft het een belangrijke OV-route, met een eigen busbaan met voorrang. Rover is echter tegen het verdwijnen van de RNet-halte voor het Spaarne Gasthuis Zuid, waardoor ziekenhuisbezoekers zijn



FOTO: SANNE VAN GALEN

De R-net halte bij het ziekenhuis in Haarlem moet blijven

aangewezen op veel minder vaak rijdende stadsbussen. Het argument van Connexxion dat de afstand tussen de halte Schalkwijk Centrum en het toekomstige busknooppunt Haarlem Nieuw-Zuid te kort zou zijn veegt Rover-Haarlem van

tafel. "Er is geen eenduidige norm voor de afstand van haltes", stelt Hans Claus namens de Rover-afdeling. "Belangrijker is dat het ziekenhuis van vroeg tot laat goed bereikbaar is. Dat is fijn voor zowel patiënten en medewerkers, en

levert ook weer ruimte op de weg en het parkeerterrein op." Daarom verzoekt Rover de gemeente om bij de opdrachtgever, de Vervoersregio Amsterdam, een extra HOV-halte bij het Spaarnegasthuis Zuid te bepleiten, zo nodig met medewerking van de provincie Noord-Holland.

Rover KORT

Utrecht

ROCOV Utrecht, waar ook Rover in zit, gaf advies over een aantal buurtbussen. Het ROCOV is erg enthousiast over het plan om het dorp Zegveld te bedienen met de buurtbus Woerden-Breukelen. Dit plan is in de nieuwe dienstregeling voor 2024 werkelijkheid geworden. Zorgen maakt het ROCOV zich over de lange route van de buurtbussen 504 en 505. Sinds december 2023 zijn die aan elkaar gekoppeld, waardoor de route een groot deel van de dorpen in de Lopikerwaard verbindt met elkaar en met Woerden. Dit maakt de kans op vertraging groter.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Werk aan het spoor in Fryslân: zorg voor goed vervangend vervoer!

Fryslân

Rover-Fryslân maakt deel uit van het ROCOV in die provincie. In juni 2024 vindt er veel onderhoud plaats aan het spoor op de

lijnen naar Leeuwarden. Het ROCOV vraagt aandacht voor het treinvervangend busvervoer. Dat moet goed toegankelijk zijn voor reizigers met een scootmobiel of een rolstoel. Verder moet er voldoende ruimte voor bagage zijn, ook omdat het Terschellingse Oerolfestival tijdens de werkzaamheden plaatsvindt. Ten slotte moet het mogelijk zijn om fietsen mee te nemen.

“Treinreizen binnen Europa moet makkelijker”

Het moet makkelijker worden om internationale treinreizen te zoeken en te boeken. Rover roept samen met de ANVR en de Consumentenbond het kabinet op om hierover druk uit te oefenen op Europa. Onder leiding van toenmalig Euro-commissaris Frans Timmermans ligt er al een plan voor één platform waar je reizen met verschillende opeenvolgende vervoerders kunt vinden, vergelijken en boeken. Rover-directeur

Freek Bos ziet dat de tegenlobby zich krachtig roert sinds het vertrek van Timmermans uit Europa. “Zo ligt er een voorstel om wel reis-informatie op één platform samen te brengen, maar het boeken van tickets niet. Daarmee blijft de drempel hopeloos hoog. Dat is geen vooruitgang.” De belangenorganisaties willen dat staatssecretaris Heijnen er bij Eurocommissaris Adina Vălean op aandringt dat zij vasthoudt aan de ambities en de verordening zoals die eerder was aangekondigd.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Op de grens van Luxemburg en Duitsland: internationaal treinreizen moet echt makkelijker!



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

Meer werkzaamheden op het spoor: niet te voorkomen maar bestel de bussen op tijd!

“Verbeter vervangend vervoer bij werkzaamheden”

Rover wil dat NS tijdig voldoende bussen besteld om lange wachttijden te voorkomen bij spoorwerkzaamheden. De overlast van werkzaamheden wordt namelijk alleen maar groter, nu ProRail voortaan meer doordeweeks aan het spoor gaat werken. Rover krijgt regelmatig klachten van reizigers over vervangend busvervoer: de wachttijden kunnen soms hoog oplopen. Dit moet beter, vindt Rover. “We weten nu al waar er gewerkt wordt, dus NS kan nu al alle bussen inhuren. Een tekort aan bussen kan geen excuus zijn,” stelt Rover-directeur Freek Bos. “Overlast door spoorwerkzaamheden is misschien niet te voorkomen, het kan wel worden beperkt.” Als andere manieren om overlast te beperken ziet Rover bijvoorbeeld de aanleg van extra busbanen, het zo plannen van werkzaamheden dat reizigersvervoer mogelijk blijft, en investeren in machines waardoor efficiënter kan worden gewerkt. Daarnaast zou het Rijk meer geld voor het spoor beschikbaar moeten stellen, waardoor er ook meer mogelijk is.

In het online magazine

De bereikbaarheid van ziekenhuizen loopt uiteen, blijkt uit een onderzoek van Rover. Lees hierover meer in ons online magazine. Met daar ook onder meer een uitgebreid overzicht van dienstregeling 2024 en een overzicht van de successen en minder succesvolle acties van Rover in 2023.



www.rover.nl/online magazine

Bijdragen De Reiziger Digitaal

Heb je een OV-reis gemaakt waarover je graag een verslag met ons wilt delen? Heb je een mening die je eens op papier zou willen zetten? We zijn op zoek naar vrijwilligers die bijdragen willen leveren aan ons online magazine. Het digitale blad verschijnt twee tot drie keer per jaar. Bijdragen kan éénmalig of terugkerend. Meer weten? Neem contact op met Sanne van Galen via communicatie@rover.nl, of zend je bijdrage direct naar dit adres. Let op: de redactie besluit uiteindelijk over plaatsing en de bijdrage kan nog (tekstueel) worden geredigeerd.

Welkom terug!

In het spoorboekje van 2024 keren bij NS veel intercity's en enkele sprinters terug, en krijgt de vrijdag definitief trekjes van een weekenddag – wel met spitsuren. Bij Arriva gaat de snel-trein Maastricht-Heerlen over een paar maanden zowel Duitsland als België in.

Door **Martin Oudenaarden**, met medewerking van **Frank Visser**

Wat hebben we het gemist, buiten de spitsuren en in het weekend: viermaal per uur een intercity tussen veel Nederlandse steden. Door corona en personeelstekort resteerde de afgelopen twee jaar op veel trajecten een onwennige halfuurdienst met soms matige aansluitingen.

In 2024 rijdt er op veel intercitytrajecten meestal weer vier keer per uur een trein. Op sommige momenten vindt NS de extra treinen echter niet nodig. Om een voorbeeld te noemen: tussen Rotterdam en Utrecht rijden op vrijdag pas na drie uur 's middags vier intercity's per uur.

Vaste vertrekpatronen

In 2024 zijn er op veel trajecten in de Randstad en tot in Nijmegen en Eindhoven overdag twee patronen van vertrektijden. Er is er een voor maandag t/m donderdag overdag en een voor vrijdag t/m zondag. Die voor maandag t/m donderdag is gebaseerd op een dienstregeling met tienminutentreinen. Van vrijdag t/m zon-



In Oss stoppen op zaterdag en zondag weer twee sprinters per uur

Op veel trajecten rijden weer vaker vier intercity's per uur. Zoals in het weekend tussen Leiden en Schiphol

dag rijden die niet en is het vertrektijdenpatroon gebaseerd op een kwartierdienst. In het kader staat op welke trajecten dit voorkomt. In 2023 was de NS-dienstregeling de hele week gebaseerd op het vertrektijdenpatroon met tienminutentreinen, behalve 's avonds en in de vroege ochtend. De twee vertrektijdenpatronen van 2024 zijn al met al beter voor reizigers, vindt Rover. Het levert betere aansluitingen op. Toegegeven, twee vertrekpatronen zal wettelijk zijn voor (spits)reizigers die zowel op dinsdag als op vrijdag naar werk of school gaan. Zeker als ze ook nog moeten overstappen op een bus waarvan de dienstregeling niet 'meebeweegt' met die van de trein.

(Niet) teruggekeerde treinen

Op een aantal trajecten reden de afgelopen jaren alleen van maandag t/m donderdag in de spits vier intercity's per uur. In 2024 rijden veel van die intercity's ook weer buiten deze spitsuren, bijvoorbeeld tussen Den Haag Centraal en Utrecht Centraal. Ze rijden de hele week, maar op vrijdag pas vanaf drie uur in de middag en in het weekend vanaf elf uur in de ochtend.



Tussen Dordrecht en Amsterdam Zuid en tussen Schiphol Airport en Arnhem Centraal rijden op zaterdag en zondag weer vier intercity's per uur. In 2023 waren dit er nog twee. Breda heeft op alle dagen van de week vaker een overstapvrije trein naar Schiphol Airport en Amsterdam Centraal. In het weekend rijden twee van deze drie Intercity Direct-treinen niet 's ochtends vroeg en 's avonds laat. Tussen Breda en Rotterdam rijden weer vijf treinen per uur via de HSL.

Ook sprinters gaan weer vaker rijden. Van maandag t/m donderdag in de spits rijden er tussen Groningen en Assen weer vier per uur en tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal weer zes. Van maandag t/m vrijdag overdag



FOTO'S: MARTIN OUDENAARDEN

rijden er tussen Arnhem en Nijmegen meer sprinters: vier per uur in plaats van twee. In 2023 werd de dienstregeling op een aantal sprintertrajecten in het weekend uitgedund van twee treinen naar één trein per uur. Voorlopig wordt dit helaas alleen teruggedraaid op het traject van Dordrecht via Breda en 's-Hertogenbosch naar Nijmegen.

Er rijden bijna de hele dag weer overstapvrije Intercity Direct-reinen van Breda via Rotterdam naar Amsterdam

Flevoland en Het Gooi

De dienstregeling van de sprinters in Flevoland en Het Gooi verandert in 2024 fors. Helaas

betekent dit minder treinen en minder rechtstreekse verbindingen.

Buiten de spits van maandag t/m donderdag en op vrijdag, zaterdag en zondag zijn er geen overstapvrije sprinterverbindingen meer van Flevoland naar Amsterdam Centraal en terug. Reizigers naar Amsterdam Centraal moeten dan altijd overstappen in Weesp. NS heeft na het advies van de consumentenorganisaties in het Locov beloofd om te proberen dit op vrijdag in de spits gedeeltelijk terug te draaien. Station Almere Centrum houdt overigens wel de hele week een overstapvrije verbinding met Amsterdam Centraal, dankzij de intercity tussen beide stations. Gelukkig is er ook een Almeers (en Goois) lichtpuntje. De sprinter van Almere Centrum naar Hilversum en Utrecht Centraal gaat op zondag bijna de hele dag en van maandag t/m zaterdag in de avonden twee keer per uur rijden in plaats van één.

In oostelijk Flevoland knipt NS de sprinterdienst vanuit Zwolle in Lelystad Centrum. Reizigers die vanuit Dronten en Kampen Zuid verder willen reizen dan Lelystad, moeten voortaan altijd overstappen. In de vroege uren van het weekend en 's avonds rijdt de sprinter hier bovendien nog maar één in plaats van twee keer per uur. Dronten en Kampen Zuid krijgen wel een overstapvrije verbinding met Meppel en verder richting Friesland. Het aantal momenten in de week dat er vier keer per uur een verbinding is van de sprinterstations Hilversum Mediapark, Bussum Zuid en Naarden-Bussum naar Amsterdam Centraal is, is minder geworden. Van maandag t/m donderdag buiten de spits en op vrijdag zijn de reismogelijkheden naar Amsterdam Centraal met een overstap in Weesp er niet meer. Het komt of omdat de sprinter die vanuit Het Gooi naar Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Hoofddorp gaat niet rijdt (vrijdag t/m zondag) of omdat de sprinter uit Flevoland naar Amsterdam Centraal niet rijdt (maandag t/m donderdag buiten de spits).

Utrecht-Woerden

Vanwege de vele nieuwbouw is dit spoor gereed gemaakt voor meer sprinters, tot zes per uur. Toch moet dit gebied het in 2024 nog vaker met slechts twee treinen per uur doen. In Utrecht Leidsche Rijn, Utrecht Terwijde en Vleuten stoppen alleen van maandag t/m donderdag tijdens de spitsuren nog vier treinen per uur. Mogelijk stopt later in 2024 de trein naar Leiden van maandag t/m donderdag in de daluren in Utrecht Leidsche Rijn.

Boven het Noordzeekanaal

Vanuit Enkhuizen en Hoorn is er de hele week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat een overstapvrije verbinding naar Utrecht Centraal >

Trajecten met twee vertrektijdenpatronen

Op de volgende trajecten verschilt het vertrektijdenpatroon van maandag t/m donderdag overdag van dat van vrijdag t/m zondag overdag. In de (hele) vroege uren en 's avonds geldt op alle dagen het vertrektijdenpatroon van vrijdag t/m zondag overdag.

- Enkhuizen-Amsterdam (intercity)
- Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (intercity)
- Utrecht-Tiel/'s-Hertogenbosch (sprinter)
- Schiphol-Utrecht-Arnhem-Nijmegen (intercity)
- Dordrecht-Leiden-Amsterdam Zuid (intercity en sprinter)

> en verder naar het zuiden. Deze verbetering pakt minder goed uit voor intercityreizigers tussen Alkmaar, Castricum en Amsterdam Centraal, en dan vooral op vrijdag. Er rijden op dit traject dan alleen in de ochtendspits en na drie uur in de middag vier intercity's per uur. Twee van de vier intercity's rijden niet verder dan Amsterdam Centraal.

Rover Noord-Holland en Noord-Hollandse gemeenten hebben bij NS vergeefs geprotesteerd tegen het schrappen van een aantal treinen tussen Alkmaar en Den Helder in de late avonden. Vanaf 22:00 rijdt er nog maar één trein per uur. De laatste trein op woensdag t/m zondag, die van 0:49 uit Alkmaar, blijft wel rijden.

Arriva, Blauwnet en R-net

De veranderingen in de dienstregelingen van de regionale vervoerders zijn klein: hier en daar veranderen vertrektijden, komen er ritten bij of gaan er ritten af. Er zijn wel twee vervoerderswissels. De Blauwnettreinen op de spoorlijn van Zutphen via Hengelo naar Olden-



zaal zijn in 2024 van Arriva en niet meer van Syntus (Keolis). En de Connexxiontreinen op de Kippenlijn tussen Amersfoort en Ede-Wageningen zijn nu RRReis-treinen van Keolis.



FOTO'S: MARTIN OUDENAARDEN

Berlijntrein: andere locomotieven, sneller en geen bistorijtuig meer.

Internationaal

De tweelandentrein Aachen Hbf-Maastricht Randwyck wordt een drielandentrein. Dit gebeurt naar verwachting in de loop van het voorjaar van 2024. Arriva rijdt dan door naar Luik. De frequentie tussen Maastricht en Luik blijft één keer per uur. Het aantal treinen in Eijsden wordt door de komst van de drielandentrein dus niet groter. Er rijden al direct vanaf het ingaan van het nieuwe spoorboekje meer overstapvrije treinen naar Aken: twee keer per uur in plaats van één keer.

De intercity naar Berlijn ondergaat grote veranderingen. De trein is een stuk sneller: naar Hannover een kwartier en naar Berlijn een half uur. De trein stopt niet meer in Almelo, Minden en Stendal. En de Nederlandse locomotief blijft tot Berlijn voor de trein. Als alles gaat zoals voorzien, worden de verouderde rijtuigen van de Berlijntrein vanaf eind 2024 allemaal vervangen. De nu verdwenen restauratie keert dan weer terug. <

Keolis rijdt in 2024 als RRReis tussen Amersfoort en Ede



Opmerkelijke kleine wijzigingen

- Reizigers die in Zwolle aankomen met de sprinter uit Leeuwarden hoeven veel minder ver te lopen naar de uitgang. Stopte de trein in 2023 zo'n beetje aan de kop van de Meppelse kant van spoor 1, in 2024 komt de sprinter doorgaans aan op spoor 5. Nadeel hiervan is weer dat je de uitgang alleen kunt bereiken via de tunnel onder de sporen. Naar Leeuwarden vertrekt de sprinter in Zwolle doorgaans van spoor 7.
- Reizigers die in Almere Centrum overstappen van de intercity uit Zwolle op de intercity naar Amsterdam Centraal en andersom krijgen het een stuk minder makkelijk. Deze overstap is niet altijd meer op hetzelfde perron. 's Middags en 's avonds richting Amsterdam en 's ochtends richting Zwolle is het (rol)trap af en (rol)trap op geblazen naar het andere perron. Of met de lift. NS bespaart treinstellen door deze maatregel.
- De stations Voorhout en Hillegom moeten het 's avonds laat en in het weekend ook 's ochtends vroeg doen met minder treinen. Er stopt dan nog één sprinter per uur.



Almere Centrum: de aansluitende trein staat niet altijd meer op hetzelfde perron

Werken in en met een vervoerregio

Werken in en met een vervoerregio brengt andere uitdagingen met zich mee dan werken in een provincie. Daarom besloten de Rover-afdelingen die werken in een vervoerregio om van elkaar te leren. Op 11 november bracht de afdeling Amsterdam een werkbezoek aan de afdelingen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Door **Marloes Hofstede**

Een vervoerregio is een bestuurlijk samenwerkingsverband van gemeenten, dat de opdrachtgever en concessieverlener is voor regionale OV. Nederland kent twee van deze regio's: de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De VRA telt 14 samenwerkende gemeentes en de MRDH 21. Beide vervoerregio's hebben een eigen consumentenplatform voor reizigersinspraak, het Rocov. In de regio Amsterdam is dit de Reizigers-AdviesRaad (RAR). De democratische controle op het dagelijks bestuur wordt uitgeoefend door een regioraad. Deze regioraad bestaat uit leden van de verschillende gemeenteraden. De RAR adviseert vervoerders en de VRA, maar ervaring leert dat de VRA alleen advies vraagt bij beslissingen rond concessieverlening. "Veel besluiten worden

genomen zonder de RAR erin te betrekken," zegt Amsterdams bestuurslid Marinus de Jong.

In de MRDH is het Metrocov het inspraakorgaan voor consumentenorganisaties. Alle 21 gemeenten hebben twee gemeenteraadsleden in de Adviescommissie Vervoersautoriteit afgevaardigd. In de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit hebben de wethouders zitting. Zij bepalen of een advies van het Metrocov wordt gevolgd of niet. Ook de leden in het Metrocov herkennen de trend dat Rocov's niet in alle gevallen om advies wordt gevraagd. Een conclusie van de aanwezigheid is dan ook dat er vaker ongevraagd advies moet worden gegeven.

Zoveel afdelingen, zoveel werkwijzen

De vervoerregio's verschillen in sommige opzichten van elkaar, en datzelfde geldt voor de werkwijze van de Rover-afdelingen. Afdeling Amsterdam wordt bijvoorbeeld af en toe uitgenodigd door de gemeente Amsterdam om mee te praten over zaken die het OV betreffen, terwijl de afdeling Den Haag werkt via inspraak in de gemeenteraad en direct contact met ambtenaren en Staten-

leden. "De tip over regelmatig inspreken in de gemeenteraad is heel nuttig, dat kunnen we goed gebruiken om activistisch te werken," aldus Tom Kuhlman van de afdeling Amsterdam.

Er zijn ook duidelijke overeenkomsten. Zo hebben alle Rover-afdelingen regelmatig overleg met de regionale vervoerders. In Amsterdam zijn dit GVB, Connexxion en EBS; in Den Haag ontmoet Rover iedere twee maanden de HTM. Rover Den Haag is leidend voor het bepalen van de agenda. Ook worden de Rovers in Den Haag regelmatig uitgenodigd voor klankbordgroepen en denktanks. Volgens voorzitter Arnold van der Heijden heeft dat alles te maken met de manier van input leveren. "Onze opstelling is altijd om oplossingsgericht mee te denken. Dat zorgt ervoor dat de gemeenten en vervoerders ons serieus nemen."

De afdelingen Amsterdam en Amstelland-Meerlanden zijn een paar jaar geleden gefuseerd, vooral om gezamenlijk meer slagkracht te krijgen. Voor de afdelingen in de MRDH (Den Haag e.o., Delft en Zoetermeer) wordt dit ook gezien als een goede stap. "De drie afdelingen in de regio Haaglanden moeten veel nauwer gaan samenwerken als eerste stap naar een eventueel samengaan. Daarmee vergroten we onze inbreng en zijn we beter benaderbaar," zegt Arnold.

Blijmakende excursie

Je maakt de meeste Rovers blij met een OV-excursie, dus dat was een logische afsluiting van dit leerzame werkbezoek. Arnold nodigde iedereen uit om met de nieuwe Avenio tram van lijn 17 naar Den Haag Centraal te reizen. Daar kregen de leden uitleg over de verschillende tramlijnen en de benodigde capaciteit. <



FOTO: MARTIN FIKKE



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

... en nemen een kijkje op het OV-knooppunt Den Haag Centraal



Oostwaardpad Klei aan de scho in het boerenlan

Door **Gerda Spaander**

Van Hank naar Hank (Hang in de volksmond), waar ligt dat – en is het Oostwaardpad wel goed bereikbaar per OV? Welzeker, Hank heeft een halte voor de snelle bussen Breda–Gorinchem en Breda–Utrecht. Snel – tenzij iedereen tegelijk op de A27 wil rijden. Daardoor maakten we als verstokte OV'ers ook eens mee hoe het is om 40 minuten in de file te zitten. Knap vervelend en erg slecht voor de punctualiteit van de bus. Gelukkig was er op de terugweg niets aan de hand, en na de file-ontbering was het leed snel geleden want de wandeling was zeer de moeite waard.

Geschiedenis

Eerst een heel klein stukje recente geschiedenis: ook hier heeft in de jaren 60 en 70 de ruilverkaveling toegeslagen. Vervolgens ging de Agrarische Natuurvereniging Altena-Biesbosch aan de slag, en die heeft er o.a. voor gezorgd dat het boerenland toegankelijk werd voor wandelaars. Daarvoor gaf een aantal boeren toestemming voor wandelpaden over hun land, waarvoor onze grote dank. De oplettende wandelaar kan nog sporen zien van het land van voor de ruilverkaveling: zwarte grond langs de watergangen wijst op vroegere rietgorzen, zandstroken in het land tonen de positie van de oude dijken, de meer ingezonken delen waren de oude polders. Het Oostwaardpad maakt tegenwoordig als dagwandeling deel uit van het Biesboschpad.

Verdriet

We stappen uit de bus aan de rand van Hank, lopen door het dorp en gaan vervolgens over de aangenaam bebouwde Buitendijk om op het echte pad te komen. En dan beginnen de onverharde paden, soms makkelijk begaanbaar, soms aan de natte en/of kleiige kant.

Op de kaart zien we hier curieuze namen als Oud- en Nieuw Boerenverdriet. Dat verdriet zie je niet af aan de mooie boerderijen in deze omgeving, op terpen tegen eventuele overstroming. Maar wellicht was het land nat en moeilijk te bewerken. Of >

FOTO: GERDA SPAANDER

enen
d

> misschien hadden vooral de landarbeiders verdriet, en niet de boeren.

Bezige bevers

Het pad loopt op verschillende plaatsen langs watergangen zoals de Bleeke Kil (watergeul) en de Bakkerskil. Niet alleen wij vinden het daar leuk, ook de bevers zijn er lekker bezig. Op verschillende plaatsen zien we bomen die zij door-midden hebben geknaagd, en vervolgens lijken op twee geslepen potloden. Of we zien het begin van beverwerk aan zelfs dikke bomen. De vraag is wel hoe lang dat wordt gewaardeerd: een beetje dammen bouwen en bomen slopen op onschuldige plaatsen is tot daaraantoe, maar kan het ook te ver gaan? Jawel, dat kan, want in verschillende provincies wordt het woord afschieten al in de mond genomen. Als bevers burchten en dammen bouwen bij waterkerende dijken kan het gevaarlijk worden, en daarmee is de introductie van de bever een beetje te 'succesvol' geworden. In Brabant hoeven de bevers overigens nog niet bang te zijn, de waterschappen vinden doden zinloos. 'Dan komt er wel weer een nieuwe bever aangezwommen.'

Veenmolpaddenstoel

We lopen door en komen bij een trekpontje over de Bakkerskil. Goed te doen, dit pontje: goed voor de conditie en altijd een leuk element in een wandeling. Verderop is er nog een aspect te zien waar de Agrarische Natuurvereniging de hand in heeft gehad: de bloemenakkerrand. In deze tijd van het jaar zien we er alleen nog het restant van, maar toch. Cosmea, goudsbloem, ganzenbloem, groot kaasjeskruid: inheemse natuur is het niet, maar het ziet/zag er gezellig uit. En als de insecten er ook nog plezier in hebben is het des te beter. Inmiddels is het ook al paddenstoelentijd. Het is soms een hele kunst om ze te herkennen, maar daar heb je tegenwoordig de app Obsidentify voor. Al kan je daar niet blind op varen, want bij een of andere donkere paddenstoel suggereerde Obsidentify dat het o.a. zou kunnen gaan om de veenmol. Een insect dus, en dat is dan wel een curieuze uitkomst. Dus niet voor zoete koek aannemen wat deze app je voorschotelt.

Overnachten in de griend

Langs voornamelijk onverharde paden, akkers, met bomen omzoomde watergangen, soms een bosje of een stuk al dan niet doorgesloten griend komen we bij een grotere griend met als verrassing de griendwerkershut Jannezend. Nu ja, een nagebouwde hut natuurlijk, een echte zou allang zijn vergaan. Een mooie plek om neer te strijken. Om een hele nacht neer te strijken zelfs, want zo was het oorspronkelijk bedoeld, als paalkampeersplaats, een gelegenheid voor gratis overnachting op een prachtige



Boom in het water: het werk van bevers

Waarheen

Deze Op verkenning beschrijft een 23 km lange rondwandeling over boerenland die begint en eindigt bij de bushalte Hank, Viaduct A27. De route is op verschillende manieren in te korten, zie hiervoor bit.ly/oostwaardpad.

De routebeschrijving is te vinden op www.rover.nl/wandelroutes.

Ongeveer twee derde van de wandeling is onverhard. In Hank is er horeca, onderweg niet.

Raadpleeg voor het OV www.ns.nl of www.9292.nl.

Zie voor een folder over het pad bit.ly/altenabiesbosch.

FOTO'S: GERDA SPAANDER

plek. In de hut, of buiten in de eigen tent. Voor wie dat aandurft, maar de hut kan wel van binnenuit op slot. Het bord op de hut vertelt dat kamperen tegenwoordig niet meer mag. Waarom, vraag je je af. En de boswachter zal vast niet elke avond komen controleren. In deze tijd van het jaar is het wel koud in zo'n hut, maar het gastenboek laat zien dat er zelfs eind november nog mensen hadden overnacht. Wij maken alleen gebruik van de picknickbank, beter dan menig terras. Buiten is er ook nog een vuurkorf en een waterpomp.

Het is vroeg donker in deze tijd van het jaar – tijd om richting Hank te lopen. We passeren een mooie ophaalbrug. De nabije omgeving is landelijk, maar slechts een paar kilometer verderop zien we een paar flinke fabriekspijpen en de koeltoren van de Amercentrale bij Geertruidenberg, mooi afgetekend tegen de heldere avondlucht.

Deze wandeling leverde wel de nodige klei aan de schoenen op, dat heb je zo in deze tijd van het jaar. Maar ook veel mooie en stille kilometers. <



De griendwerkershut, compleet met pomp, picknickset en vuurkorf

Dit is een bijdrage vanuit OV-Magazine, hét vakblad voor OV-professionals over openbaar vervoer.

**VAN DE OV-
PROFESSIONALS**



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

OV is geen links of rechts thema

Hoopvol: van links tot rechts steun om prijsverhoging OV te voorkomen

De afgelopen maanden is er veel te doen geweest over prijsverhogingen in 2024. Inmiddels is bekend dat het kabinet 420 miljoen euro uittrekt om de prijsstijgingen tegen te gaan. Het is goed om te zien dat zowel links als rechts achter de motie stond. Dat biedt perspectief voor de toekomst.

Halverwege juni al nam de Tweede Kamer de motie-Kuiken aan, na sterk lobbywerk vanuit de OV-sector, om verschraving van het openbaar vervoer tegen te gaan. Niet veel later viel de regering en stond de boel weer in de ijskast. Maar in de Tweede Kamer bleef het op de agenda staan: in september werd tijdens de algemene beschouwingen de motie-Bikker aangenomen. Opvallend was dat de motie door links en rechts werd gesteund.

Deze laatste motie heeft staatssecretaris Heijnen dus verder onderzocht. Op 17 november maakte zij officieel bekend dat er

in 2024 300 miljoen euro beschikbaar komt om prijsstijgingen in het OV te voorkomen en het aanbod van regionaal OV te verbeteren. Daarnaast trekt Heijnen 120 miljoen uit om prijsstijgingen bij NS te compenseren.

Dit nadat uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) bleek wat we eigenlijk allemaal al lang wisten: de reizigers aantallen lopen nog altijd achter op de prognose. Tel daar inflatie en de krappe arbeidsmarkt bij op en iedereen snapt dat het OV er niet aantrekkelijker op zou worden.

Hoewel het nieuwe formatieproces nu traag en stroef verloopt en we niet weten welke politieke wind er gaat waaien – hoewel vrij zeker is dat het een rechtse wind wordt – kunnen we hoop putten uit de motie-Bikker. Een coalitie van VVD, D66, PVV, GroenLinks-PvdA, CDA, SP, Volt, SGP en BBB stond achter de motie. Ook de traditionele 'autopartij' VVD lijkt het OV te hebben omarmd.

OV is geen links of rechts thema meer, zo lijkt het. OV verbindt mensen en geeft hen de mogelijkheid mee te kunnen doen met de maatschappij. Juist in zulke politiek instabiele tijden is dat iets om hoop uit te putten.

*Guus Puylaert,
hoofdredacteur OV-Magazine*

PS: Dit is mijn laatste column als hoofdredacteur van OV-Magazine. Vanaf de volgende keer neemt mijn opvolger Marcel Slofstra het stokje over.

Provinciaal beleid

Vorig jaar kozen we Provinciale Staten. In het najaar waren alle bestuursakkoorden voor de periode 2023-2027 gereed. Wat zijn de voornemens voor het openbaar vervoer?

Door **Arjan Polderman**

Het OV komt langs in alle coalitieakkoorden, zij het op verschillende manieren. Alle provincies benoemen problemen en gewenste oplossingen, maar dat varieert van algemeen 'we gaan plannen ontwikkelen voor mobiliteit' tot specifiek 'we besteden dit bedrag voor dat project'. Veel financiële hoofdstukken gaan niet verder dan hoofdlijnen (zie de tabel).

Concessies en kosten

Over regionale concessies hebben provincies vaak zeggenschap. Heel concreet wordt het zelden. Gelderland gaat toiletten eisen in (regionale) treinen. Limburg betreft het oordeel van reizigers bij de monitoring van vervoersplannen. Overijssel koppelt een streefnorm bereikbaarheid aan OV-concessies, Zuid-Holland doet dat met deelmobiliteit.

Het geheel aan bestuursakkoorden straalt uit dat mobiliteit samenhangend, fijnmazig, robuust, betrouwbaar, duurzaam, frequent, schoon, stil, gezond, veilig en voor iedereen toegankelijk moet zijn. En betaalbaar – en daarover maken veel provincies zich zorgen.

Noord-Brabant steunt gemeentelijke initiatieven voor gratis OV voor doelgroepen en beperkt de prijsverhoging van buskaartjes tot inflatiecorrectie. Drenthe onderzoekt compensatie voor prijsstijging van buskaartjes. Zuid-Holland blijft binnen de Landelijke Tarieven Index en wil OV-gebruik stimuleren met een 'Deutschlandticket': voor €49 per maand onbeperkt reizen per stoptrein, bus, tram of metro. Limburg vermeldt een 'Limburg ticket' en lage prijzen voor specifieke doelgroepen. Ter bestrijding van verkeersarmoede trekt Zuid-Holland jaarlijks €2,5 miljoen uit voor een proef met een OV-kortingsproduct voor minima. Utrecht houdt een proef 'gratis OV voor ouderen met een smalle beurs'. Friesland wil goedkopere tickets als onderdeel van een integraal plan

In (alle) provinciale
akkoorden: duurzaam,
stil en schoon OV

FOTO: MARTIN OUDENAARDEN



Concrete bedragen voor mobiliteit/bereikbaarheid (algemeen) dan wel openbaar vervoer (specifiek)

Flevoland	eenmalig € 0,5 miljoen voor bereikbaarheid dorpen en buitengebied
Friesland	Lelylijn eenmalig € 1 miljoen, OV structureel € 59 miljoen, eenmalig € 4 miljoen extra
Limburg	Maaslijn € 2,6 miljoen, indexatie OV-concessie van € 4,6 miljoen in 2023 naar € 8,6 miljoen in 2027, bereikbaarheid € 10 miljoen
Noord-Brabant	€ 6 miljoen per jaar voor indexatie OV in 2023 en 2024
Noord-Holland	nieuw beleid mobiliteit van € 1,6 miljoen in 2025 naar € 13,1 miljoen in 2031
Utrecht	OV € 12 miljoen per jaar, investeringen/fondsen OV € 115 miljoen

openbaar vervoer



voor mobiliteit, Groningen noemt scherp geprijsde scholierenabonnementen.

Bereikbaarheid slim regelen

Zorgen over bereikbaarheid van kleine kernen per OV uit Zuid-Holland (spitshaltes; buurtbus, bedrijfsvervoer en doelgroepenvervoer), Zeeland (fijnmazige oplossingen waar minder mensen reizen, scholierenlijnen), Overijssel, Noord-Brabant (deelvervoer, flexconcepten en samen rijden), Groningen, Flevoland (Mobility as a Service) en Drenthe (Mobiliteit op Maat). Limburg werkt aan criteria voor bereikbaarheid van voorzieningen binnen 15/30/45/60 minuten per auto, fiets of OV.

Vrijwel alle provincies zoeken naar slimme combinaties van vervoerssystemen. Vervoer op

afroep en deelmobiliteit spelen voorname rollen, naast mobiliteitshubs. Bij zulke overstap-punten kun je niet alleen je fiets of auto stallen/parkeren, maar ook een fiets, scooter, bus, deelauto of hubtaxi pakken, een pakketje ophalen, bezoekersinformatie krijgen of werken. Mengvormen van lijndiensten en vraagafhankelijk vervoer worden genoemd door Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant, Groningen en Drenthe. Overijssel en Zuid-Holland vermelden het STOMP-principe: voorrang voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Personenauto, in die volgorde.

Verbindingen verbeteren

Spoorlijnen zijn overwegend landelijke aangelegenheden, maar veel provincies willen ervoor lobbyen. De Lelylijn (Lelystad-Groningen) wordt genoemd in de bestuursakkoorden van Flevoland, Friesland, Groningen en Drenthe. Flevoland juicht de komst toe, mits de trein stopt op meerdere stations in die provincie, waaronder in de Noordoostpolder; Friesland begroot €1 miljoen voor de variant met een volwaardige aftakking naar Leeuwarden. Limburg rekent in zowel 2026 als 2027 €2,6 miljoen voor de Maaslijn (Roermond-Nijmegen); die moet onderdeel worden van het nationaal hoofdrailnetwerk. Aan de elektrificatie en spoorverdubbeling ervan levert Noord-Brabant een financiële bijdrage. De Nedersaksenlijn (Groningen-Enschede) staat op de verlanglijstjes van Groningen, Drenthe en Overijssel. Groningen wil verder de spoorverbinding naar Bremen en het hoofdstation Groningen verbeteren. Overijssel wil betere spoorlijnen Zwolle-Leeuwarden/Groningen, Zwolle-Twente-Münster, Zwolle-Deventer-Arnhem, Twente-Deventer-Randstad en Deventer-Hengelo-Berlijn, alsmede elektrificatie van spoorlijnen en een station in Staphorst. Drenthe wil investeringen in het spoor Emmen-Rheine. Wat Gelderland betreft rijdt de Valleilijn (Amersfoort-Ede) ook naar Apeldoorn en Arnhem, komt er een snelle intercity Arnhem-Berlijn en krijgt Harderwijk een intercitystation met keervoorziening.

Alle grensprovincies vinden internationale spoorverbindingen belangrijk, maar ook voor Zuid-Holland hoort de trein de eerste keuze te worden voor afstanden tot 750 km. Noord-Brabant vraagt betere treinverbindingen met Duitsland en België. Voor Limburg zijn de in- >

> internationale verbindingen Maastricht/Heerlen-Luik-Aken, Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, Weert-Hamont-Antwerpen en Eindhoven-Heerlen-Aken belangrijk. Zeeland wil betere treinverbindingen naar Breda en de Randstad (met het Rijk is afgesproken dat de reistijd Zeeland-Amsterdam een uur korter wordt) en bovendien personenvervoer tussen Terneuzen en Gent.

Utrecht wil de Merwedelijn (lightrail) of de Papendorplijn (bus of lightrail) door-trekken naar Rijnenburg. Zuid-Holland werkt aan zijn deel van de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol. Noord-Holland zet zich in voor HOV tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam-Zuid; goede OV-verbindingen in het Gooi moeten de bereikbaarheid van Amsterdam en Utrecht verbeteren. Flevoland wenst een metro Almere-Amsterdam als onderdeel van de IJmeerverbinding.

(Meer) nachttreinen en -bussen, met name ten behoeve van het uitgaansleven, zijn verlangens van Noord-Holland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland.

En dan ook nog ...

Utrecht trekt geld uit om reizigers te stimuleren tot reizen buiten de spits en wil uiterlijk 2030 emissievrij OV realiseren. In Limburg rijden alle bussen van Arriva emissieloos in 2027. Zeeland wenst een emissievrij fiets/voetveer Vlis-singen-Breskens. Noord-Brabant is bereid de veerverbindingen over de Maas te steunen. Friesland bekommert zich om de veerdiensten naar de Waddeneilanden.

En Zuid-Holland neemt het initiatief voor één nationaal OV-reisassistentie-systeem voor gehandicapten en minder-validen. <



Wordt de bus in Utrecht goedkoper in de stille uren?



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

HALTE-
NAMEN

Bushalte Tjibbe Knolstraat in Overdinkel

'De koning van Overdinkel' werd hij genoemd. Tjibbe Knol zorgde in het grensdorp Overdinkel voor leven in de brouwerij. Hij begon er in 1901 in zijn woonhuis een winkel en biertapperij. Zo waren de dorpsbewoners voor hun levensmiddelen niet meer aangewezen op het naburige Losser of het Duitse Gronau. Begin jaren 10 kwamen er een bakkerij en een kof-fiebranderij bij. Knol zorgde ook voor meer woningen in het dorp. De huurders moesten hun boodschappen wel kopen in de winkel van Knol! Deden ze dat niet, dan betaalden ze meer huur. Het *Socialistisch Dagblad* bedacht voor Knol dan ook een wat minder vlijende bijnaam: 'de parasiet van Losser'.

In de Eerste Wereldoorlog - Nederland was neutraal - deed Knol volop mee aan het smokkelen van margarine. Al zijn activiteiten legden hem geen windeieren. Hij kocht aandelen maar verloor ook. Of dat geld was, is niet bekend. Op oudejaarsdag 1919 verscheen in het Algemeen Handelsblad een opmerkelijke advertentie. Tussen Losser en Enschede waren zes aandelen verloren, waaronder twee in de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij. De vinder kon ze terugbezorgen bij Tjibbe Knol.

Wie in 2024 bij de halte Tjibbe Knolstraat wil instappen, zal merken dat er wat is veranderd. Twents van Syntus heeft plaatsgemaakt voor RRReis van Arriva. En lijn 64 stopt er niet meer. Naar Oldenzaal moet je nu met lijn 66. Die rijdt ook naar Almelo, maar via Weerselo in plaats van via Ootmarsum. Naar Enschede kan nog steeds met lijn 61. Wie weet ontdekt u ergens tussen Losser en Enschede wel de zes verloren aandelen van Tjibbe Knol!

Martin Oudenaarden

Bron: Oet Dorp & Marke Losser 2015-2

De Reiziger begint met een nieuwe rubriek. Elke bus- en tramhalte heeft een naam. De een is genoemd naar een zijstraat, de ander naar een belangrijk gebouw. Achter veel van die namen zit een verhaal. Soms grappig, soms interessant, soms onverwacht. *De Reiziger* gaat op zoek naar die verhalen. *Mondig Mobiel*, het tijdschrift van onze Vlaamse vrienden van TreinTramBus, ging ons voor. Tips zijn welkom, liefst voorzien van het bijpassende verhaal en foto's.

Energieke vervoerders

RET en HTM willen energie gaan leveren. De bedrijven willen hun netwerken gebruiken om laadpleinen voor elektrische auto's van elektriciteit te voorzien. Nu gaat er bij de vervoerders nog veel energie verloren. Door remenergie van metro's en trams terug te leveren aan het energienetwerk zou er veel energie kunnen worden bespaard. HTM gaat proberen doen; RET heeft inmiddels de Autoriteit Consument & Markt (ACM) om toestemming gevraagd. De ACM zal de plannen in het voorjaar beoordelen. (Bron: SpoorPro)



De RET wordt energiebedrijf

Geen directe Eurostar

Vanaf juni zal er minimaal een half jaar geen rechtstreekse hogesnelheidstrein vanuit Nederland naar Londen rijden. Vanwege de verbouwing van station Amsterdam Centraal is er in deze periode geen ruimte voor deze trein. Eind dit jaar gaat naar verwachting een nieuwe grotere terminal open voor de beveiligingscontroles voor reizigers. Vanaf dat moment kunnen er meer reizigers tegelijk afgehandeld worden en kan Eurostar weer rijden. (Bron: OVPro)



Eind 2024 is het Frysk Ferfier in handen van Qbuzz

Aanbestedingen busvervoer

Qbuzz won onlangs twee aanbestedingen van busvervoer, in Zuid-Holland en in Fryslân. Beide concessies zijn nu nog in handen van Arriva. Eind 2024 rijdt Qbuzz ook in het noorden van Zuid-Holland en in heel Fryslân, waaronder de Waddeneilanden. In Zeeland moet de aanbesteding van het busvervoer overnieuw. Geen enkele vervoerder wil het busvervoer daar op zich nemen onder de voorwaarden die de provincie in de aanbesteding stelde.



De tram van Mulhouse: Frankrijk werkt aan een aantrekkelijk landelijk OV-abonnement

Frankrijkticket

De Franse president Macron wil in zijn land een goedkoop abonnement om met het openbaar vervoer te reizen. De Franse president heeft zijn transportminister gevraagd om het systeem op te zetten in alle regio's die eraan mee willen werken. Het is de bedoeling dat er op termijn een landelijk abonnement komt, net als het succesvolle Deutschlandticket in Duitsland. (Bron: Treinreiziger.nl)

AKO wordt Bruna

Op veertien stations wordt dit jaar de AKO-winkel omgebouwd tot Bruna. Verschil is onder andere dat er geen rookwaren meer worden verkocht. Het gaat om de stations Amersfoort, Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer ArenA, Amsterdam, Amsterdam Sloterdijk, Arnhem, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Haarlem, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Utrecht en Zwolle. Ook de AKO-winkels op 13 andere stations zullen sluiten. Van deze winkels is nog niet bekend wat ervoor in de plaats komt.



Architectuur aan de Mexikoplatz in Berlijn: binnenkort te bereiken met de dagtrein van GoVolta?

Goedkoop naar Parijs en Berlijn

Mogelijk kunnen we nog dit jaar met goedkope treinen van Amsterdam naar Parijs en Berlijn. Het nieuwe spoorbedrijf GoVolta wil gaan rijden op deze route. Treinkaartjes zouden vanaf 10 euro gaan kosten. De reiziger is voor deze prijs wel langer onderweg, want het zijn geen hogesnelheidstreinen. Ook is het goedkope tarief maar beperkt beschikbaar en moet je extra betalen om een zitplek te reserveren. De gemiddelde prijs voor een retourtje Parijs wordt rond de 80 euro. (Bron: Treinreiziger.nl)

Wat we zoal late in de trein

Blaise Pascal (1623-1662), een Franse wis- en natuurkundige en christelijk filosoof, wordt algemeen gezien als de bedenker van het openbaar vervoer. Vlak na zijn uitvinding zal ook het meereizende verloren voorwerp zijn ontdekt. De eerste OV-reizigers moesten er vast aan wennen dat je niet zomaar iets kunt laten liggen in het publiek vervoer. Vandaag de dag is dat niet anders.

Door **Willem Stegeman**

Vergeetachtigheid komt in de beste families voor. Zo ook in de mijne. Mijn vader was treinmachinist en woonde toevallig aan het Blaise Pascalplein in Nijmegen. Zodra hij ergens naartoe ging, raakte hij iets kwijt. Ook ik heb het kwijtraken van spullen tot kunst verheven – ook in de trein. Ik ben daarin niet de enige. Volgens opgave van NS bleven er in de eerste elf maanden van 2023 maar liefst 62.000 artikelen liggen in de trein of in een station – gemiddeld 185 per dag. Dat zijn ongeveer evenveel spul-tjes als in 2019, maar nu reizen er zo'n



10% minder mensen met de trein. Schijnbaar hadden we het afgelopen jaar massaal ons hoofd er wat minder goed bij. Of we laten eerder onze spullen liggen nu we sinds de coronacrisis niet meer dagelijks per trein naar kantoor reizen.

Een elektrische grasmaaier

Op 22 november 2023 berichtte de NOS over een lege sarcofaag die was aangetroffen bij een bushalte in de gemeente Rheden. Wie laat er nou een sarcofaag liggen? Wie gaat er trouwens met een sarcofaag met het OV? Achteraf bleek dat de sarcofaag in de halte was neerge-



legd om te drogen.

Maar ook tijdens het reizen worden vreemde dingen verloren. Zeven jaar geleden liet een violiste haar Stradivarius-viool liggen in een Duitse trein. Waarde 2,4 miljoen. De viool werd teruggevonden. Wat liet ik zoal in de trein liggen? Een iPad (kwijt), tasje met waardevolle spullen (teruggekregen), een Samsung Galaxy (kwijt), een iPhone met alle pasjes (terug), een laptop twee keer (beide keren terug). En dan ben ik vast nog iets vergeten.

Het meest vergeten voorwerp in de trein blijkt een sleutelbos, laat NS ons weten. Gevolgd door tassen en koffers en daarna jassen. De top-5 wordt gecompleteerd door koptelefoons en earpods, gevolgd door portemonnees. Sleutels of een tas kwijtraken, dat kan iedereen overkomen. Maar je kijkt vreemd op als je in de trein een elektrische grasmaaier aantreft. Het gebeurde vorig jaar. Een frituurpan, een sjoelbak, een koffiemachine en zelfs een mini-mo-

n liggen

tor werden achtergelaten. Er ging ook iemand op reis met een vloerkleed. Nog een bijzondere: een aantal jaar geleden liet iemand een kunstbeen achter in de trein. Hopelijk kon deze reiziger nog wel goed thuiskomen.

Centraal Bureau Gevonden Voorwerpen

Wat doet NS met al deze gevonden spullen? In de eerste instantie worden ze bewaard bij een OV Tickets en Service-winkel op het station, waar ze kosteloos zijn op te halen. Na vijf werkdagen, of direct wanneer er geen station met loket op het traject ligt, gaan de voorwerpen door naar het Centraal Bureau Gevonden Voorwerpen. Dat kan het nog opsturen naar de eigenaar tegen vergoeding van 15 euro. Eén op de vijf gevonden voorwerpen komt in deze fase nog terug bij de eigenaar. Op het Centraal Bureau worden voorwerpen drie maanden bewaard (sommige langer, zoals sieraden). Artikelen die niet worden opgeëist komen terecht bij diverse opkopers.

Snel melden

Soms duurt het even voordat je door hebt dat je iets kwijt bent; vaak ook merk je het vrij snel. Zo viel ik eens in slaap in de trein. Ik schrok wakker in Driebergen-Zeist: ik moest eruit. Ik ontdekte het verlies van mijn iPhone toen de trein wegreed en de muziek in mijn oortjes stopte. En dan sta je op het perron zonder bankpas, telefoon en OV-chipkaart. Hoe kom ik hier ooit weer vandaan? De onvolprezen Stationshuiskamer bracht uitkomst. Daar kon ik NS bellen en kreeg ik een OV-chipkaart om naar mijn werk in Doorn te komen. De NS-medewerker stelde de juiste vragen. Hoe laat? Welk treinstel? Waar zat u? Eenmaal in Doorn aanbeland vertelde NS mij dat ik mijn spullen kon ophalen in Utrecht. Hulde aan de Huiskamer en aan de klantenservice.

Dus merk je dat je iets in de trein te hebben laten liggen? Bel dan snel met de NS Klantenservice. Om tijd te winnen kun je het keuzemenu overslaan, onthoud dat je optie 4 moet hebben.



FOTO'S: NS



De medewerker die je aan de telefoon krijgt stelt adequate vragen en kan snel contact opnemen met het treinpersoneel. Dat vergroot de kans dat je je eigendommen terugkrijgt. Snelheid is geboden: de eerste 48 uur is de kans het grootst dat een voorwerp nog wordt teruggevonden.

Tips voor vergeetachtigen

Hoe zorg je dat je niets laat liggen? De beste tip die NS ons meegeeft is altijd even achteromkijken voordat je de trein verlaat. Daarnaast roept de conducteur ook vaak via de omroep op om even aan de bagage te denken bij het uitstappen. Mijn eigen tips: als je vaak met de trein reist, doe dat zoveel mogelijk met dezelfde voorwerpen. Als je altijd hetzelfde tasje bij je hebt, zul je dat niet snel laten liggen. Je brein is gewend aan dat ene tasje. Alles wat ik bij mij heb waar een lus of een hengel aan zit, wikkel ik om mijn pols. Ook handig tegen diefstal. Loop je het gevaar in slaap te vallen? Zet een wekker. Anders loop je het risico om bij aankomst wakker te schrikken, de trein uit te rennen en iets te laten liggen. En natuurlijk is het ook niet fijn om per ongeluk je station voorbij te rijden.

Geluk hebben

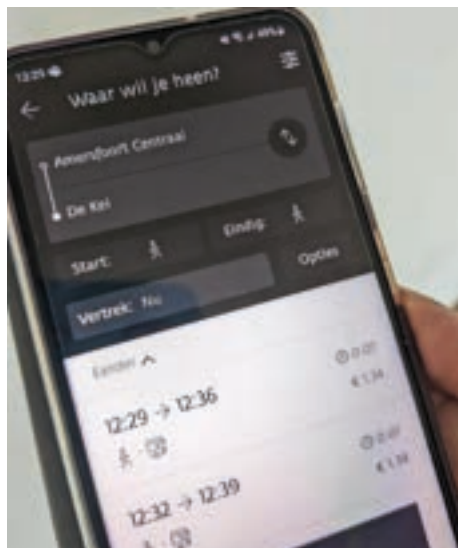
En dan nog even dit. Op 3e kerstdag miste ik mijn handtasje met pasjes. Ik had op Tweede Kerstdag met de trein gereisd dus heb als eerste NS gebeld. Helaas, men had niks gevonden. Ik stal mijn fiets altijd op dezelfde plek en toen ik dat de dag na kerst deed – geloof het of niet – lag mijn tasje, duidelijk zichtbaar op een rekje, nog boven de plek waar ik mijn fiets stalde. Met verloren voorwerpen moet je een beetje geluk hebben, maar dat heeft niet iedereen. In 2021 kon iemand een dag nadat hij iets verloor, de volgende dag in de krant lezen dat het concept-regeerakkoord was gevonden in de trein. Zoals ik al schreef: vergeetachtigheid komt in de beste families voor. <

Een frituurpan,
een sjoelbak,
een koffie-
machine en
zelfs een mini-
motor werden
achtergelaten.

Rover Reisplanner

De OV-reiziger kan vandaag de dag uit vele verschillende reisplanners kiezen. Maar welke is nu de beste? Of het meest gebruiksvriendelijk? Rover deed een uitvoerige praktijktest van 42 reisplanners en vroeg de leden van het Reizigerspanel naar hun mening. Onze conclusie: de ultieme reisplanner bestaat helaas nog niet.

Door **Frank Visser**



Veel gebruikt: de app van OV9292

NS en 9292 domineren

Bijna 80% van de reizigers die onze enquête invulden, gebruikte het afgelopen jaar de NS Reisplanner. Op de voet volgt 9292 met meer dan 70%. Google Maps staat met 38% op de derde plek. Iedere andere planner wist minder dan 16% van de deelnemers te bereiken. Gemiddeld gebruiken reizigers drie planners. Overigens zouden zij liever minder apps gebruiken, maar dan moeten planners eerst een betere kwaliteit krijgen. NS scoort met een algemeen oordeel van 7,6 duidelijk het beste van de meest gebruikte planners. Andere populaire planners scoren rond de 7,0.

Niet van deur tot deur

Alleen bij de reisplanners van Google en Gaiyo kun je OV, fiets, lopen én auto vergelijken in één reisadvies. Bij Gaiyo geldt daarbij wel een afstandsbeperking voor lopen en fiets. Bij ANWB, Magic Earth en Apple kan je vergelijken door losse reisadviezen op te vragen. Veel planners maken fouten

bij het tonen van looproutes op plattegronden. Opvallend is dat de drie populairste planners allemaal bij tenminste één test verkeerd adviseerden. Google adviseerde een forse omweg, NS een onmogelijke route en 9292 liet de reiziger een halte te ver uitstappen. Veerdiensten werden door maar liefst 19 planners niet allemaal herkend. Vier planners die wel deze veerdiensten kennen, presenteren deze als looproute.

Welk knooppunt?

Wie een OV-reis wil combineren met een stuk fietsen, zal uit verschillende OV-knooppunten kunnen kiezen om de fiets te stallen. Alleen Google en Glimble kozen steeds het meest gunstige knooppunt om over te stappen van fiets op regionaal OV, met een zo kort mogelijke fietsrit én een zo snel en goedkoop mogelijke OV-rit. Andere planners kozen op meerdere momenten de verkeerde halte, wat leidde tot extra reistijd en hogere kosten. Transit en NS negeren de voorkeur van de reiziger voor de fiets op momenten dat het OV even snel of sneller is. HTM geeft een verkeerd reisadvies wanneer fiets en OV worden gecombineerd. Alle apps zouden kunnen verbeteren door het mogelijk te maken om zelf een OV-knooppunt te kiezen om over te stappen van fiets naar OV.

P+R

Met de auto naar een P&R rijden en verder met het OV? Slechts drie planners bieden hiervoor adviezen. Alleen Glimble blijkt geschikt, maar met slechts één reisadvies en geen informatie over kosten en beschikbaarheid van de parkeervoorziening, zou ook dit beter kunnen. NS en Google Maps leiden reizigers vaak naar een station, terwijl een P&R locatie sneller en goedkoper is. Ook verwijst NS in het reisadvies niet naar een parkeerplek bij het station, waardoor

de berekende reistijd niet klopt. Gaiyo biedt veel informatie wel, maar leidt alleen naar een P&R in de buurt van de bestemming.

Deelmobiliteit

Bij dertien planners kun je ook één of meerdere vormen van deelmobiliteit in de buurt van je locatie zoeken. Het aanbod van de planners loopt sterk uiteen. Zo hebben NS en Google slechts drie aanbieders terwijl Gaiyo er vijftien aanbiedt – dat zijn nog steeds niet alle aanbieders. Nadeel van Gaiyo is dat er slechts één reisadvies wordt gegeven en niet meteen naar eerdere of latere vertrekmomenten kan worden gekeken. Net als Gaiyo bieden ook NS, 9292 en GVB deelmobiliteit aan als onderdeel van



Deelmobiliteit zit nog niet goed in de reisplanners

een reisadvies. Door het beperkte aantal aanbieders wordt vaak geen reisadvies gegeven. Ook biedt 9292 deelmobiliteit alleen in het natransport.

Krappe overstaptijd

Bijna alle geteste planners hebben moeite met overstaptijden tussen bussen. Een overstaptijd van 2 of zelfs 1 minuut wordt vaak voldoende gevonden. Ook de geadviseerde overstaptijden tussen bus en trein en tussen fiets en OV zijn regelmatig te krap. Sommige reisplanners houden op verzoek rekening met extra overstaptijd, extra looptijd, maximale looptijd, minder lopen of minder overstappen. Geen van de planners bieden alle opties. Glimble, Moovit, GVB en

test

9292 bieden 4 van de 5 opties. GVB en 9292 scoren het best omdat daar de instelmogelijkheden voor looptijd ruimer zijn.

Verschillende routes

Een derde van de geteste planners scoort matig tot slecht als verschillende routes mogelijk zijn. Onder deze planners zit ook Google Maps. Van de andere reisplanners presenteert geen enkele alle relevante reisadviezen. Met name reisadviezen met een deel bus worden door veel reisplanners gemist als de reis ook volledig per trein mogelijk is. Het is daarom raadzaam meerdere reisplanners te raadplegen. Een reiziger moet zich daarbij altijd realiseren dat niet alle aanbevolen reizen ook zijn toegestaan. Ook kunnen er grote prijsverschillen zijn tussen verschillende routes.

Vervoer op afroep

De meeste planners zijn niet geschikt voor een reisadvies met vraagafhankelijk vervoer. Meerdere planners geven aan geen reisadvies te kunnen geven of lopen zelfs vast. Alleen 9292, Arriva, Connexion, HTM (app), Keolis, NS, RET (app), Transdev en U-OV lijken alle vormen van vraagafhankelijk vervoer aan te bieden. Zij vermelden daarbij in bijna alle gevallen ook de benodigde informatie voor het reserveren. Voor 'haltes op verzoek', die regelmatig voorkomen bij buurtbussen, biedt geen enkele planner momenteel een oplossing. Op zijn best wordt in een opmerking bij het reisadvies deze optie genoemd, maar het wordt niet verwerkt in het reisadvies.

Met name de haltetaxi ontbreekt regelmatig of de informatie is onvolledig. Bij Haltetaxi Zeeland meldt geen enkele planner dat reserveren verplicht is en wordt meestal zelfs niet het woord 'taxi' gebruikt. Opvallend is de slechte score van Google. Dat negeert sommige vervoerssystemen en verzwijgt de informatie over reserveren. Ook verwijst Google regelmatig naar een algemeen nummer van de klantenservice in plaats van naar het telefoonnummer voor reserveringen.

Wat als de reis niet volgens plan loopt?

Een derde van de planners toont vertragingen niet in het reisadvies of biedt geen aangepast advies bij vertragingen. Alleen 9292 biedt een landelijke lijst van storingen en werkzaamheden van alle vervoerders.



FOTO: MARTIN OUDENAARDEN

De overstaptijd in de reisplanner is soms te kort om de aansluitende bus echt te kunnen halen

Deze lijst is echter onoverzichtelijker dan de lijsten die veel vervoerders bieden van hun eigen aanbod. Bij een derde van de planners zijn reisadviezen bij omleidingen, met name bij bussen, vaak onbetrouwbaar. Bij tenminste de helft van de OV-bedrijven bleek tijdens onze proef de data niet in orde waardoor alle planners verkeerde info gaven. Planners die doorgaans wel een goed advies geven bij omleidingen maken meestal niet duidelijk dat sprake is van een gewijzigd advies. Als dit wel wordt aangegeven is voor de reiziger niet altijd duidelijk genoeg dat het reisadvies al is aangepast. Reizigers kunnen hierdoor onzeker worden of het advies wel klopt. Geen enkele app biedt voor het hele OV notificaties over bijzonderheden op je vaste reistraject tijdens je vaste reismomenten. Elementen hiervan zijn wel terug te vinden in de apps van NS, RET, Transdev, Arriva, GVB en Transit.

Toegankelijkheid

Alleen Moovit en Glimble bieden in hun reisadviezen informatie over toegankelijkheid van haltes. NS biedt dit voor stations, maar het kost wel veel muisklikken om erbij te komen en deze informatie is ook niet volledig. Automatisch een toegankelijke reis plannen is bij meerdere planners mogelijk. De adviezen zijn echter onbetrouwbaar, onder meer omdat de informatie over haltes vaak niet up-to-date lijkt te zijn. Ook rekent een aantal planners hierbij automatisch 5 minuten extra overstaptijd, terwijl dit niet altijd wenselijk is. Alle planners adviseren zonder waarschuwing treinen die niet zelfstandig toegankelijk zijn. Alleen in de NS app wordt gemeld dat reisassistentie nodig is. GVB en RET hebben een actueel overzicht van storingen van liften. Bij NS is deze informatie onvolledig en verstopt. Geen enkele planner neemt deze informatie mee in het toegankelijke reisadvies.

Andere informatie

NS toont geen drukte-informatie voor bussen, trams en metro's waar planners van andere vervoerders dit wel voor treinen tonen. Live-locatie voor trein, bus, tram en metro wordt door Glimble, Moovit en NS aangeboden. Zo kun je op een plattegrond zien hoe ver weg de bus, tram, metro of trein nog is. De apps van Connexion, Breng, Hermes, Overal en HTM bieden dit ook, maar niet voor de trein. RRReis en Keolis bieden het alleen voor hun eigen ritten. Voor adressen van stations en openingstijden van NS loketten kunnen reizigers terecht bij NS en 9292. Loketten van overige vervoerders staan in de planners van deze vervoerders. Voor OV-chipkaart laadpunten moeten reizigers naar www.OV-chipkaart.nl. Het is wenselijk dat plannerapps standaard informatie over alle servicepunten bevatten.

Hoe nu verder?

Rover hoopt dat dit onderzoek een opmaat is tot veel verbeteringen in de Nederlandse reisplanners. Wij gaan de komende tijd hierover het gesprek aan met de ontwikkelaars en zullen in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad voorstellen doen voor verbeteringen. In de toekomst willen we het onderzoek herhalen en dan ook kijken naar informatie over tarieven en internationaal reizen. Wil je ook meedoen aan het volgende onderzoek en aan andere enquêtes van Rover? Meld je dan aan voor het Rover Reizigerspanel via [<](http://www.rover.nl/reizigerspanel!)

Meer weten?

Op www.rover.nl/reisplannertest2023 kun je ons complete onderzoeksrapport lezen.

De Reiziger

Naam: Erik Filius

Beroep: productiemedewerker; actief Rover-lid met speciale interesse voor wet- en regelgeving rond toegankelijkheid

OV gebruik: "Ik gebruik regelmatig alle vormen van OV: trein, bus, tram, metro én veerboten. Ik neem ook regelmatig de trein naar het buitenland, waar ik familie heb wonen. Vliegen doe ik niet, want dat laat mijn gezondheid niet toe. Mijn reizen zijn deels privé maar vaak ook voor Rover – bijvoorbeeld vergaderingen van het Reizigersoverleg Brabant – of de vakbond. Gemiddeld reis ik zo'n twee dagen per week met het OV. In de winter reis ik vaker dan in de zomer, omdat ik dan niet fiets naar mijn werk."

Beste OV-ervaring: "De meeste reizen verlopen goed. Er is niet iets wat er echt uitspringt."

Slechtste OV-ervaring: "Het is me twee keer overkomen dat ik mijn eindbestemming niet bijtijds heb kunnen halen. De ene keer was een reis van Breda naar Wenen op de heetste dag van 2019. De hitte was ook de oorzaak van de vertraging. Het ging bij vertrek uit Breda meteen al fout met een omleiding via Brussel en Aken, met extra overstappen in Düren, Mannheim en Stuttgart. Uiteindelijk strandde ik in München. De volgende dag kon ik wel verder en kwam ik in Wenen aan met 13 uur vertraging. De andere keer was toen een buspassagier onwel werd. Door het oponthoud miste ik de laatste trein naar huis. In beide gevallen regelde en betaalde de vervoerder een overnachting. Maar van stress heb ik weinig last – ik ben wel wat gewend."

Wat kan beter: "De beschikbaarheid van personeel en de informatie-uitgifte."

Rover moet... "Goed overleggen met vervoersautoriteiten, politiek en vervoerders om het OV een kwaliteitsslag beter te krijgen. Dat moet zowel op lokaal en regionaal als op nationaal en internationaal niveau. Men moet vooral niet naar eigen eilandjes kijken, maar zo breed mogelijk naar het belang van de reizigers."

Arjan Polderman