

# Sporen naar en in Nederland, tijdens en na de coronacrisis

In Nederland bieden verschillende sites informatie over treinreizen. **Treinreiziger.nl** is de bekendste. **TreinTramBus** wisselt van gedachten met Hildebrand van Kuijeren, de man achter **Treinreiziger.nl**.

**Een site als *Treinreiziger.nl* is voor Belgen wat vreemd. Wat is het doel van de site?**

Treinreiziger.nl is een online platform met al het interessante nieuws voor de ov-reiziger, met de focus op de trein. Dat kan gaan over treinkaartjes, aankoop van nieuw materieel of internationaal reizen. Precies 15 jaar geleden ben ik **Treinreiziger.nl** begonnen. Ik studeerde toen nog. Ik vond dat dingen beter konden, maar ik vond de toon van reizigersorganisaties toen te zuur. Ik wilde ideeën verzamelen wat er beter kon en niet alleen zeggen: het gaat niet goed. Achteraf gezien was ik een beetje naïef. Ik had onvoldoende in de gaten dat reizigersorganisaties achter de schermen constructieve gesprekken voerden, en dat ze soms al jaren tegen een muur aanliepen. Maar de gedachte was dus: een website waar reizigers ideeën kwijt konden. Omdat reizigers niet actief zoeken naar een plek waar ze ideeën kwijt kunnen, maar wel behoefte hebben aan informatie, besloot ik de site breder op te zetten. De informatie bleek inderdaad in een behoefte te voorzien, maar serieuze ideeën bleven nagenoeg uit. Zodoende is de focus nu volledig op nuttige informatie voor de treinreiziger gekomen. Toch zijn we niet echt een reizigersorganisatie, maar meer een kritisch nieuwsmiddeel dat zich focust op openbaar vervoer. We hebben geen leden, maar ik verdien – normaal gesproken – mijn brood dankzij advertenties. Door de coronacrisis zijn die inkomsten nu wel weggefallen, en kunnen reizigers supporter worden van onze site.

***‘De grootste reistijdwinst valt te behalen door sommige stops te schrappen, zoals Breda in Nederland en Brussels Airport in België’***

**Een gebruik dat in Nederland vaak voorkomt, is de verkoop van goedkope treintickets via warenhuizen.**

In Nederland zijn goedkope treinkaartjes normaal gesproken heel populair. Het gaat om miljoenen tickets per jaar die niet in de stations, maar via winkelketens worden verkocht. Het is op onze site ook de meest gelezen rubriek. Die pagina's worden zelfs vaker bezocht dan de homepage. Door de jaren heen is het beleid wel fors gewijzigd, en niet in het voordeel van de reiziger. In 2018 heeft NS bijvoorbeeld beslist om het aantal acties sterk te verminderen, die trend heeft zich daarna doorgezet. Sinds begin 2019 gaat het om uitsluitend e-tickets. Die kun je ook in de winkel kopen, maar je



Hildebrand van Kuijeren.

Foto © Stefan Verkerk / **Treinreiziger.nl**

krijgt een vouchercode die je online moet verzilveren. Aan de e-tickets kleven meerdere nadelen. Papieren treinkaartjes werden pas geactiveerd als je op de reisdatum incheckte, nu moet je dat vooraf invullen en daarna niet meer wijzigen. Word je ziek? Dan heb je pech. Verder mocht je met de papieren tickets je reis afmaken in de spits, mits deze buiten de spits was begonnen. Met e-tickets mag dat niet. Concreet betekent dit dat als je vanuit Rotterdam naar Groningen reist uiterlijk om 13.05u. moet vertrekken om niet in de avondspits terecht te komen. En verder is er uiteraard een groep die moeite heeft met de digitale wereld en geen smartphone of printer heeft. Maar e-tickets hebben ook voordelen. Ik kocht in het verleden soms iets te enthousiast papieren kaartjes in. Bij e-tickets hoef ik niet naar de winkel en koop ik ze maximaal enkele dagen voor vertrek. Soms zelfs pas als ik al in de bus zit, op weg naar het station. Dat is niet voor iedereen weggelegd, dus eigenlijk vind ik dat er zowel e-tickets als papieren treinkaartjes aangeboden moeten worden. Maar hoe dat ook: ook de e-tickets gaan als zoete broodjes over de toonbank. Door de coronacrisis is er overigens een plotselinge stop gekomen van goedkope treinkaartjes.

***Het openbaar vervoer beleeft moeilijke tijden door corona. In België mijden veel mensen nu de trein, omdat ze bang zijn om met te veel mensen bij elkaar te zitten, en/of omdat ze geen mondkapjes willen dragen. Hoe verloopt het in Nederland?***

In Nederland is het openbaar vervoer ook zwaar geraakt door de coronacrisis. De eerste maanden bleef meer dan 90% van de ov-reizigers thuis. De oproep is: neem het openbaar vervoer als het echt noodzakelijk is. Dat was de afgelopen maanden goed te begrijpen. Maar inmiddels wordt het openbare leven weer opgestart. Je kunt



Meer treinen tussen Antwerpen en Roosendaal (maar dan liefst niet zo'n museumstel als hier in Heide) worden aan beide kanten van de grens gevraagd.  
Foto Rudy De Ceunynck

van reizigers die volledig van het ov afhankelijk zijn niet vragen dat ze misschien wel een jaar of langer thuis blijven zitten, tenzij voor essentiële verplaatsingen naar bv. ziekenhuis of een begrafenis. Iemand vertelde op onze site 35 jaar een LAT-relatie te hebben. Hij heeft geen auto, dan moet je wat. Gelukkig is in Nederland de reiziger uiteindelijk zelf verantwoordelijk om een afweging te maken wat noodzakelijk is en wat niet. Ik denk dat we wel verantwoord om moeten gaan met de ruimte die we hebben, dus zolang het coronacrisis een gevaar is moeten we spaarzaam zijn. Maar er moet binnen kaders ook ruimte gecreëerd worden voor niet-essentiële reizen.

Ook in Nederland speelt de discussie over mondkapjes. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu heeft altijd bepleit dat ze geen voorstander waren van mondkapjes, omdat deze maar een zeer beperkt effect hebben. Veel reizigers zien daardoor het nut er ook niet van in. Ook dit zal ongetwijfeld reizigers kosten. In Nederland mag in de trein nu maximaal 50% van de stoelen gebruikt worden. In de bus en tram kan 30 à 40% van de normale capaciteit gebruikt worden. Omdat de capaciteit beperkt is, is de oproep: gebruik het OV alleen voor essentiële reizen.

NS verwacht dat ze pas in 2025 weer op het niveau van voor de crisis zullen terugkeren. Ik denk dat dit eerder optimistisch dan pessimistisch is. De trein was ook steeds meer een alternatief voor het vliegtuig aan het worden, al was er nog veel werk aan de winkel. Ik denk dat deze ontwikkelingen dit ook afremmen, want uren in een trein zitten met een mondkapje klinkt minder aantrekkelijk dan even een uurtje in het vliegtuig met een mondkapje. Wat mij betreft wordt er heel specifiek onderzoek gedaan naar de rol van het ov bij het verspreiden van het coronavirus, en moet er gekeken worden naar meer ventilatiemogelijkheden.

***In België werd recent de nachttrein weer ingevoerd, zij het nog zeer beperkt. SJ onderzoekt een nachttrein Malmö – Brussel. Maar vanuit Spanje kwam het bericht dat RENFE na de coronacrisis de nachttreinen naar Galicië niet meer zou heropstarten. Ziet u een toekomst voor de nachttrein in Europa?***

Ik denk zeker dat er vraag is naar nachttreinen. Als er in één trein goed mogelijk is om afstand te houden, dan is het de nachttrein wel. Veel mensen reizen immers in een eigen cabine. En ook als je een gedeelde cabine hebt, deel je die met een beperkt aantal mensen. Feit is dat nachttreinen al langer bij veel spoorwegmaatschappijen een blok aan het been zijn. Deutsche Bahn stopte er daarom ook mee, in Frankrijk werd het aanbod sterk teruggeschoefd. Maar de behoefte is er wel. Het hoeft niet even goedkoop te zijn als een Ryanair-ticket, wel moet het in verhouding staan. Hoewel ik echt geloof dat er voldoende vraag is, snap ik ook de worsteling van de spoorwegmaatschappijen. De kosten zijn relatief hoog. Ze rijden lange afstanden, en voor elke kilometer moet er een vergoeding betaald worden voor de infrastructuur. Ter vergelijking: bij het vliegtuig hoef je die kosten alleen bij het landen en opstijgen te betalen. Voor een dagelijkse nachttrein heb je minimaal twee treinen nodig, die je overdag nauwelijks kunt gebruiken, terwijl je met twee vliegtuigen zes keer per dag heen en weer kunt vliegen tussen Brussel en Wenen. Daar komt nog bij, als een vliegtuigroute geen succes is, je dezelfde vliegtuigen ook kunt inzetten op andere routes. Maar als de nachttrein Brussel – Wenen mislukt, kun je de locomotieven en rijtuigen niet zomaar gebruiken voor een nachttrein Brussel – Barcelona. Dus ja, het is een ingewikkelde nichemarkt, maar ik zie er wel toekomst voor.

***Op zaterdag 23 mei kwam de eerste nieuwe "Intercity Nieuwe Generatie"-trein (ICNG) in Nederland aan. Wat mogen we verwachten van deze nieuwe stellen, die ook naar Brussel zouden rijden?***

Voordat ze naar Brussel gaan rijden, zijn we jaren verder. De eerste treinen die nu geleverd worden, zullen naar verwachting per eind 2021 reizigers gaan vervoeren binnen Nederland. Ik hoop dat de ICNG minder snel zal stranden dan de huidige treinen. Ik verwacht ook dat het comfort een stuk beter zal zijn. Die verwachting is gebaseerd op een eerdere presentatie van een 1-op-1-schaalmodel, maar uiteindelijk is het nog wel afwachten.



De nieuwe treinen bieden meer zitplaatsen. Mijn hoop is dat ook wordt gekeken of de treindienst aangepast kan worden, bv. door de treinen Amsterdam – Brussel niet meer in Breda te laten stoppen, en in plaats daarvan een extra treindienst Eindhoven – Breda – Antwerpen in te leggen. Want hoewel de ICNG 200 kilometer per uur kan, valt de grootste reistijdwinst te behalen door sommige stops te schrappen, zoals Breda in Nederland en Brussels Airport in België. Maar ik denk niet dat de NMBS ook maar iets zal doen om de route in België te versnellen.

#### **Hoe ziet u de toekomst van grensverbindingen met België?**

Al 10 jaar wordt er gesproken over een tweede stoptrein Roosendaal – Antwerpen, maar concreet komt dat niet van de grond. En ik denk ook dat daar helemaal geen behoefte aan is. Wie wil er vanuit Roosendaal naar Kijkuit, Heide of Sint-Mariaburg? En als die reizigers er zijn, dan is denk ik één trein echt voldoende. Waar ik meer in geloof, is in het doortrekken van de intercity Essen – Charleroi-Sud naar Roosendaal. Maar ook dit plan is al tien jaar geleden geopperd en het lijkt of de NMBS zich daar niet serieus voor wil inzetten. Jammer.

Tussen Luik en Maastricht verwacht ik wel dat de drielandentrein er gaat komen, dus een directe trein van Luik via Maastricht en Heerlen naar Aken. Het gaat bij de NMBS niet van harte, maar ik denk dat ze uiteindelijk niet anders kunnen dan eraan mee te werken.

#### **Wat ervaart u anders in België dan Nederlands i.v.m. het openbaar vervoer?**

Het is al wat jaren terug dat ik echt binnen België met het openbaar vervoer heb gereisd. Prettig vind ik de mobiele tickets van De Lijn. Het is een fijne gedachte dat ook als je telefoon uitvalt, er op basis van het telefoonnummer toch gecontroleerd kan worden. Ook het sms-ticket vind ik prettig. Tegelijkertijd heb ik ook wel eens klachten over De Lijn ontvangen. Een ouder echtpaar uit Noord-Nederland was per trein naar Vlissingen gereisd, en vervolgens via Breskens in de bus naar Brugge gestapt. Ze hadden in Nederland netjes ingecheckt, maar niet gezien dat dit alleen geldig was op het Nederlandse traject. Ze werden in België op de bon geslingerd voor 214 euro. De Lijn wilde ook na bezwaar in eerste instantie geen coulance geven. Pas toen ik dreigde het voorval kenbaar te maken bij een grote krant kwamen ze tot ander inzicht. Maar ze vergaten het vervolgens intern goed te communiceren en er werd bedreigd met een deurwaarder. Die reizigers, met een klein pensioen, waren zich helemaal kapot geschrokken. Het verbaasde mij enorm dat daar kennelijk normaal gesproken geen enkel inlevingsvermogen is of iemand te kwader of goeder trouw handelt. Dat vond ik vrij schokkend.

*Henk Himpe*



Op 23 mei kwam de eerste ICNG in Nederland aan.

Foto Bart Kromwijk