

„Limburg is als laatste aan de beurt voor de uitrol van het systeem en dat komt ons niet slecht uit. We zitten lekker comfortabel achterin. Laat ze elders in het land maar alle problemen tackelen voordat wij definitief moeten overstappen. Over de invoer in Limburg heb ik oprecht zorgen, zeker omdat de situatie hier op enkele punten wezenlijk anders is dan elders. Neem nou het vele in- en uitchecken, dat zal in de spits tijd gaan kosten. Hebben we net 36 miljoen in de Maaslijn geïnvesteerd om de aansluitingen op de Intercity's te verbeteren, zul je zien dat we die tijdswinst straks weer kwijt zijn.”

BERT KERSTEN
Gedeputeerde Openbaar Vervoer en Mobiliteit



„Dit alles bewijst dat openbaar vervoer een taak van de overheid is en de reiziger niet is gebaat bij marktwerking. Het uitgangspunt van dit systeem is het zakelijk belang van de vervoerders en niet het gemak van de reiziger. Reken maar op chaos in de spits.”

EMILE ROEMER
Tweede Kamerlid SP en frequent reiziger op Maaslijn



„We zijn er fel op tegen dat steeds in- en uitcheckt moet worden bij het wisselen van vervoerder. Dat is niet in het belang van de reiziger. En er zal sowieso iets naast de ov-chipkaart moeten komen. Voor buitenlandse reizigers, of voor mensen die zo'n kaart niet willen.”

KEES BRAAM
Bestuurslid Limburg van reizigersvereniging ROVER



„In Limburg komen alle problemen van de ov-chipkaart samen. Ik maak me zorgen over de invoer, want voor veel problemen is er nog geen oplossing. Die moet er komen, want anders jagen we klanten weg. Het zou toch bizar zijn als we straks reizigers verliezen dankzij een systeem dat het reizen juist gemakkelijker moet maken.”

RENÉ DE BEER
Directeur Veolia Transport Limburg

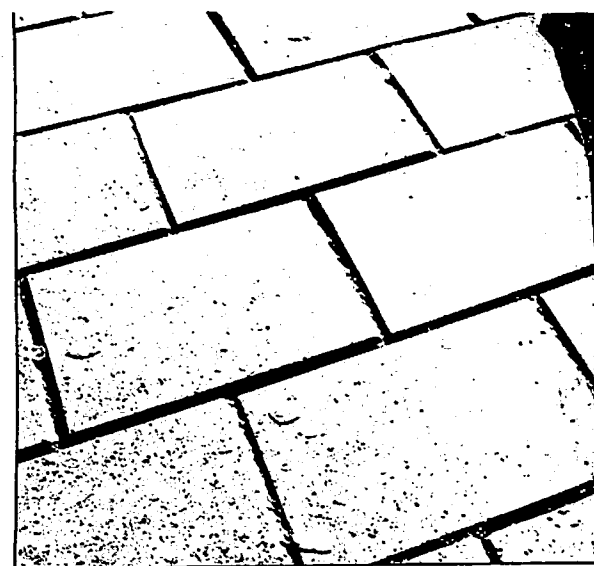


VERVELD VOOR DE REIZIGERS STEEDS OPNIEUW IN- EN UITCHECKEN

Stel: je woont in Horst en je wilt op bezoek bij vrienden in Meerssen. Beide plaatsen hebben een station, dus je neemt de trein. De reis begint op station Horst-Sevenum. Je houdt je ov-chipkaart tegen de lezer van de chipzuil op het perron: nu ben je ingelogd bij de Nederlandse Spoorwegen. Na een rit met de Intercity check je in Venlo weer uit bij de NS, om vervolgens je vervolgens weer aan te melden bij Veolia. De streekvervoerder brengt je per stoptrein via de Maaslijn naar Roermond, waar je weer uitcheckt. Je checkt vervolgens in bij de NS en stapt op de stoptrein naar Maastricht. Daar log je wederom uit bij de NS, en houd je de chipkaart tegen de Veolia-chipzuil, om met de stoptrein van die maatschappij naar Meerssen te reizen. Daar aangekomen moet weer uitgelogd worden. Als je 's avonds na de terugreis weer in Horst aankomt, heb je zestien keer je chipkaart tegen een kaartlezer gehouden. Een keertje vergeten of de verkeerde paal gebruikt? Dan ben je je borg kwijt of betaal je een boete.

De rit van Noord- naar Zuid-Limburg en vice versa wordt na de invoering van de ov-chipkaart misschien wel de meest gecompliceerde treinreis van Nederland. De reden: bij het wisselen van treinvervoerder moet je steeds opnieuw in- en uitloggen. Geen probleem in de Randstad, waar de NS alleenheerser is. Maar diep in de provincie, waar na aanbestedingen particuliere vervoerders de dienst op het regionale spoor uitmaken, lijkt verwarring gegarandeerd. Al valt dat in de grootste 'particuliere' gebieden nog wel mee. Zo exploiteert Arriva in Noord-Nederland spoorlijnen die vooral op elkaar aansluiten en weinig overstapstations tellen. Nee, dan Veolia. Op negen stations langs de Maaslijn en Heuvellandlijn kan van maatschappij worden gewisseld, waaronder vijf intercystations.

Overstappen op deze stations wordt naast verwarrend ook nog eens duurder. Een lange treinreis die steeds door in- en uitchecken wordt onderbroken, wordt immers als enkele losse treinreis verrekend. Want weet die chippaal veel dat je er al een trip bij de NS op hebt zitten als je bij Veolia incheckt. Het nadeel hiervan is gelegen in het zogenaamde opstaptarief. Want net zoals een taximeter niet op nul euro begint, betaal je straks ook voor de trein steeds opnieuw een start-



Bij de NS kan al met de ov-chipkaart gereisd worden, het wisselen van vervoerder moet steeds worden in-

bedrag van 75 eurocent, ongeacht de lengte van de rit. De NS kent zo'n opstaptarief niet, maar de kilometers worden wel goedkoper voor de reiziger naarmate er meer gereisd wordt. Dat voordeel kun je vergeten als je na een paar kilometer alweer op een trein van Veolia moet overstappen. Om die reden raadt Veolia reizigers momenteel al af om hun ov-chipkaart te gebruiken bij de NS, als ze ook een stukje met Veolia reizen. Blijft dat advies om het papieren kaartje te gebruiken ook gehandhaafd als Veolia straks zélf extra vaak het opstaptarief kan vangen? „Dat is een gewetensvraag”, zegt René de Beer, directeur van Veolia. „We willen het bedrag waar we recht op hebben, niet minder, maar ook niet méér. Als het systeem de reizigers benadeelt, zullen we daarop blijven wijzen.” Een oplossing kan gevonden worden in gezamenlijke abonnementen van vervoerders. Maar dan moeten er weer afspraken gemaakt worden.

De vervoerders hadden het in- en uitloggedoe op overstapstations liever ook niet gewild, stelt de NS. „Het is een gevolg van de politieke keuze om het railnet te splitsen in concessies en daarbij ook tariefvrijheid te geven aan decentrale overheden”, meldt een woordvoerder. Op de achtergrond speelt echter een slepend conflict tussen