



Veolia volgt komende zomer. Daarmee neemt het gemak voor de reiziger nog niet toe, want bij uitgecheckt bij de chiplezers op de overstapstations, zoals hier in Heerlen. foto Bas Quaadvlieg

De NS en kleinere vervoerders. Technisch is het immers mogelijk om een *single-check*-systeem in te voeren, waarbij reizigers alleen op begin- en eindstation hun kaart hoeven te lezen. Probleem is echter dat dan niet precies vast te stellen is via welke route iemand van A naar B gereisd heeft, en van welke vervoerders hij gebruik gemaakt heeft. Dan moet met een verdeelsleutel voor het geld gekerkt worden. En laat kleine vervoerders daar nu slechte ervaringen mee hebben. Zo heeft Veolia al meerdere malen hardop het vermoeden uitgesproken structureel benadeeld te worden door de NS, die de inkomstenpot van de kaartverkoop beheert. „Het voordeel van het nieuwe systeem is juist dat we exact weten op welk bedrag wij recht hebben”, zegt De Beer. „Bij een single check laat je dat principe eer los. Dat is voor ons onbespreekbaar, tenzij het beheer van de gelden bij een volstrekt afhankelijke derde partij neerlegt. Dus niet eerder bij concurrent NS.”

De single check is in onderzoek, maar het lijkt vooralsnog toekomstmuziek. Zeker de eerste jaren zal er steeds opnieuw in- en uitgecheckt moeten worden op de stations. Het alternatief, chiplezers in de treinen zelf, heeft Ve-

olia afgezworen, ondanks dat bij de bouw van de treinen hiermee alvast rekening is gehouden. Het zou voor onrust en oponthoud op de balkons zorgen. Dat oponthoud zal nu op de perrons plaatshebben. Eén chipzuil kan 20 reizigers per minuut inchecken, en afhankelijk van het aantal chiplezers per perron zullen reizigers zeker tijdens de spits in de rij moeten staan. Of de trein intussen blijft wachten? De toekomst moet het uitwijzen.

### VERVELEND VOOR DE VERVOERDER: ZWARTRIJDEN

**B**ij een zwartrijder die naar een gemiddeld journaalitem over de ov-chipkaart kijkt, zal de moed bij voorbaat al in de schoenen zakken. Je ziet beveiligde metrostations, hermetisch afgesloten perrons en lange rijen toegangspoortjes. Maar hoe zit dat op kleine onbemande halteplaatsen als pakweg Swalmen of Schin op Geul? Worden die ook in een fort omgetoverd? Als het aan Veolia ligt wel. De realiteit is anders. De NS, die een budget van 500 miljoen euro beheert om door heel Nederland poortjes te realiseren, wil met het geld vooral grotere

stations ombouwen. Daarnaast staan veiligheids het fysiek afsluiten van een klein, onbemand station in de weg. Je zou immers maar bij mistien op een verlaten station moeten constateren dat het uitgangspoortje het niet doet, terwijl laatste trein net achter je is vertrokken. Een klein station krijgt dus uitsluitend één of meerdere kaartzuilen: een paal met een lezer waar je het je tegenaan moet houden.

Veolia vreest hierdoor een gunstige voedingstroom voor zwartrijders in Limburg. De Beer: „ontwikkeling van het systeem is er vanuit gegaan dat zwartrijders tegen de lamp zullen lopen om te, afgesloten stations. De overgrote meerderheid van de reisbewegingen in Nederland verloopt zo'n groot station, en dus straks via een poort. De inkomsten uit die boetes compenseren het, dat wordt misgelopen als zwartrijders ongestraft van een klein naar een ander klein station reizen. Dat inkomstenverlies is gewoon ingecalculeren. Maar laat Veolia nou juist voor de inkomsten hankeliger zijn van vervoer van en naar kleine stations. Dat geldt volgens De Beer bij Veolia nog meer dan bij de andere vervoerders, vanwege het *graatmodel*: kleine stations worden belangrijk gemaakt door de buslijnen erop af te stemmen. door denkt Veolia relatief kwetsbaar te zijn, in dat met extra controles op de trein moet worden opgelost. Maar dat kost weer geld.

Welke stations in Limburg wél met poortjes worden sloten worden, is volgens de NS nog niet beslist. Aangenomen wordt dat de Intercitystations er zullen zitten. Maastricht lijkt een zekerheidje, maar de provincie ziet gelijk een nieuw probleem. Want de inrichting van het station, met een brug die over het spoor twee wijken met elkaar verbindt, maakt afsluiten verre van eenvoudig.

### VERVELEND VOOR DE EUREGIO: LANDELIJK SYSTEEM

**H**et is nog nergens in de wereld eerder toond: een chipkaartsysteem dat landelijk voor alle vervoersvormen wordt ingevoerd. Zonder meer hand voor veel Nederlanders, maar is een gebied dat voor driekwart door buitenland is omringd, wat baat bij één dichtgetimmerd landelijk systeem. De Eerste vice-deputeerde Bert Kersten (Verkeer) vraagt zich in ieder geval hardop af.

Zo moet de toekomst uitwijzen hoe de ov-chipkaart zich verhoudt tot de ambities van de Provincie Limburg om de spoorwegbanden met België en Duitsland aan te halen. Er wordt gewerkt aan nieuwe grensoverschrijdende verbindingen en Nederlandse partijen hebben al aangekondigd om de Euregionale spoormarkt in de toekomst te willen bestormen. In het verlengde daarvan wordt zwaar nagedacht over het gezamenlijk aanbieden van het openbaar vervoer in de hele Euregio. Het realiseren van één van de idealen hierbij, de integratie in het internationale grensgebied, wordt door de ov-chip een stuk complexer, vreest de provincie.

Ook voor het huidige grensoverschrijdende openbaar vervoer is er nog geen oplossing. De provincie heeft met het ministerie van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat de chipkaart in eerste instantie niet hoeft worden toegepast op internationale verbindingen. Daarvan heeft Limburg er drie: Lo-Mönchengladbach-Hamm, Maastricht-Bruis en Heerlen-Aken-Langerwehe. Lijnen die oorspronkelijk voor buitenlandse reizigers aanvoeren die verhuizen binnen Limburg of Nederland. En dus vroeg of laat te maken krijgen met het ov-chipkaart. Knappe jongen die het straks lukt om het complete in- en uitcheckprincipe desgevraagd drie zinnen steenkolenduits uit te leggen...