



Reizigers stiekem 2 keer laten betalen: de nieuwste innovatie van de NS

Posted on 10 juli 2024 by Roelof Bouwman

De toch al wonderlijke wereld van het openbaar vervoer is er de laatste tijd beslist niet minder wonderlijk op geworden.

Zo waren er vorige maand problemen met de site van OVpay, de nieuwe betaaldienst van de gezamenlijke openbaarvervoersbedrijven. Wie telefonisch contact met OVpay probeerde op te nemen, kreeg te horen wat er aan de hand was: de site wordt steeds frequenter bezocht door reizigers die op hun bankafschrift zien dat OVpay ongevraagd geld van hun rekening heeft afgeschreven.

Kan dat dan zomaar?

Jazeker. Het kan iedereen overkomen die met bijvoorbeeld een OV-chipkaart een incheckpaal of toegangspoort passeert, maar ook een betaalpas bij zich heeft. Een incheckpaal of toegangspoort maakt namelijk geen onderscheid en scant alles wat voorbijkomt. Dus ook betaalpassen die geschikt zijn voor contactloos betalen, zelfs

als die zijn opgeborgen in tassen, portemonnees of broekzakken.

Gevolg: dubbele reiskosten. Je kunt je geld weliswaar terugkrijgen door op de site van OVpay – als die niet overbelast is – een reeks vragen te beantwoorden, maar het ongemakkelijke gevoel blijft. Is hier niet gewoon sprake van geraffineerde zakkenrollerij? Bovendien: niet iedereen controleert regelmatig zijn bankafschriften. Er zal dus vermoedelijk heel wat geld aan de strijkstok van OVpay blijven hangen. Raar dat we daar nooit iets over horen.

Amsterdam Centraal wordt permanent verbouwd

Voor nog meer curiositeiten uit de curieuze wereld van het openbaar vervoer moeten we naar Amsterdam Centraal. Volgens NS en ProRail gebeurde daar op zaterdag 29 juni iets wat 'nog nooit eerder' was gebeurd: in verband met werkzaamheden reden er de hele dag géén treinen. Het leek wel alsof NS en ProRail er trots op waren.

'Vanwege de verbouwing van het station zijn er geregeld werkzaamheden die invloed hebben op het treinverkeer,' meldde de NOS. 'Momenteel wordt gewerkt aan het veiligheidssysteem. Het gaat om software voor de communicatie tussen treinen, die voorkomt dat treinen op elkaar botsen.'

Op site van ProRail viel te lezen dat bovendien de sporen 14 en 15 zullen worden weggehaald en dat deze maand wordt gestart met het demonteren van de spoorbrug aan de oostkant van het station. Ook wordt de bovenleiding op bepaalde punten aangepast. Vervolgens gaat Strukton aan de slag met het indrukken van de damwanden voor de bouw van een nieuwe ondergrondse fietsenstalling.

Inwoners van de hoofdstad zijn er inmiddels aan gewend geraakt: hun centraal station wordt al decennialang vrijwel permanent vernieuwd, verbouwd, opgeknapt en/of gerenoveerd. Wie kan zich nog herinneren dat Amsterdam Centraal géén bouwplaats was? De 103-jarige tante Sjaan uit de Derde Goudsbloemdwardsstraat, volgens een lokale grap. Maar het raadsel blijft.

Als we het hebben over verbazingwekkende ov-verschijnselen, mogen we ook de zogenoemde Lelylijn niet vergeten. De beoogde spoorlijn van Lelystad via Emmeloord naar Drachten en Groningen gaat er daadwerkelijk komen, zo kondigden de coalitiepartners PVV, VVD, NSC en BBB onlangs aan in hun

hoofdlijnenakkoord.

Meteen begon het te roezemoezen, ook in de media. Want de aanleg van nieuwe spoorlijnen gaat in Nederland steevast gepaard met opgewonden gepraat. Over het ontstaan van nieuwe economische groeiregio's. Over 'innovatieve clusters'. Over spectaculaire banengroei. En natuurlijk over fors kortere reistijden.

Twee minuten tijdwinst

Zo ging het ook bij de aanleg van de Hanzelijn tussen Zwolle en Lelystad. CDA-minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat tekende in 2005 de opdracht voor aanleg van de lijn. Kosten: bijna een miljard euro. Belangrijkste argument: dankzij de Hanzelijn zou de duur van een treinreis tussen Zwolle en Amsterdam (zeventig minuten) met een kwartier kunnen worden bekort.

Maar helaas, toen de Hanzelijn in 2012 in gebruik werd genomen, bleek de tijdwinst op het traject Zwolle-Amsterdam slechts twee minuten te bedragen, later werden dat er vijf. De NS had de minister niet verteld dat de beloofde tijdwinst van een kwartier pas haalbaar was na invoering van het kostbare nieuwe spoorbeveiligingssysteem ERTMS.

'Onbegrijpelijk dat het nooit op tafel kwam,' zei Peijs tijdens een hoorzitting van de Tweede Kamer. 'Ik ben altijd uitgegaan van die tijdwinst. Waarom zou je anders zo'n dure spoorlijn aanleggen?'

Het is een bizarre situatie. Nederland behoort tot de kleinste landen van Europa en maar weinig buitenlandse bezoekers snappen dat er mensen wonen die denken dat je er lange (trein)reizen kunt maken. Afstanden zijn in onze contreien per definitie kort en dus ook de tijdwinst die kan worden geboekt door miljardenverslindende investeringen in nog meer rails. Alleen al om die reden is ook de aanleg van de Lelylijn – schattingen over de totale bouwsom lopen op tot 12 miljard euro – een mal idee.

Een gratis innovatie

Valt er dan niets te verbeteren aan de treinverbinding met Noord-Nederland? Jawel, en dat hoeft helemaal geen geld te kosten.

Bij wijze van voorbeeld: Groningers die naar Amsterdam willen en Amsterdammers die naar Groningen willen, moeten nu overstappen in Almere en vaak ook nog in Zwolle. Dat is weinig comfortabel en maakt de reis gevoelig voor vertragingen.

Zou NS-baas Wouter Koolmees nog ergens oude Spoorboekjes in een la hebben liggen? Dan zou hij kunnen opzoeken dat er vroeger een directe intercityverbinding bestond tussen Groningen en Amsterdam. Dat was vóór de ingebruikname van de Hanzelijn, met als extra voordeel dat de rit dus niet ging via de weinig fotogenieke Flevopolders, maar via de Veluwe en het Gooi.

Laat die trein gewoon weer rijden en besteed die 12 miljard euro liever aan iets nuttigs.

Roelof Bouwman is columnist en adjunct-hoofdredacteur van Wynia's Week. Hij schrijft over politiek, geschiedenis en media.

Wynia's Week is jarig! Bent u al donateur? Doneren kan [op verschillende manieren](#). **Hartelijk dank!**