

Jaargang 11
Nummer 671
Donderdag 6 maart 2008

Oplage: 1.327

OV Nieuwsbrief is een gratis verschijnend e-zine, waarin u alles leest omtrent de ontwikkelingen van het Openbaar Vervoer in Nederland in het bijzonder. Aangevuld met berichtgeving uit andere Europese landen.

Een uitgave van:

- Eric Boerjan
- Dick de Jong
- Hans Wolbers

E-mail: ovn@ov-website.nl

Website: www.ov-website.nl

Vaste nieuws leveranciers:

- Kees Braam
(<http://limburg.roverlokaal.nl>)
- Roland van Duin
- Piet Pont
(<http://www.xxberichten.nl>)
- Guido Ragetlie

E-mailadres afmelden of wijzigen:

- Via de link in de verzonden e-mail

Hallo allemaal,

De ene aanbesteding na de andere wordt ineens bekend gemaakt. Zo is nu bekend dat Connexion de vervoerder in Noord-Holland blijft. Als het goed is wordt volgende week de gunning voor de concessie Utrecht (Provincie) bekend gemaakt. Verder in deze iets kortere nieuwsbrief weer veel aandacht voor de OV-Chipkaart.

Wij wensen al onze lezers weer veel leesplezier, Dick, Eric en Hans

Spoorwegen Reizigers

Hoofdrailnet

Ingangsdatum : 01 januari 2005
 Einddatum : 12 december 2015
 Vervoerder : NS
 Concessieverlener : Ministerie Verkeer en Waterstaat

Treinen bij Rotterdam stil om kinderbedje

ROTTERDAM - De treinen bij Rotterdam zijn dinsdagavond ruim een uur stilgelegd na de vondst van een verdacht pakketje op Rotterdam Noord. Het bleek uiteindelijk geen bom te zijn maar een kinderbedje, meldt de politie.

Rond 21.30 liet de politie de treinen stilleggen tussen Rotterdam Alexander en Rotterdam Centraal. Ongeveer anderhalf uur later kwamen de treinen weer op gang. Reizigers liepen een uur vertraging op.

Een bomverkenner heeft het pakketje met gele pootjes geïnspecteerd waarna werd geconcludeerd dat het om een opklapbaar campingbedje voor kinderen ging.
 Bron: www.nieuws.nl, 4 maart 2008

Amersfoort – Ede Wageningen (Valleilijn)

Ingangsdatum : 10 december 2006
 Einddatum : 31 december 2016
 Vervoerder : Connexion
 Concessieverlener : Provincie Gelderland

Voorlopig geen station Liendert

AMERSFOORT - De Amersfoortse wijk Liendert blijft voorlopig verstoken van een treinstation.

Volgens het College van B en W kan een station aan de bestaande spoorlijn 'niet zomaar worden gebouwd'.

De PvdA-raadsfractie drong onlangs aan op snelle aanleg van een nieuw station op de Valleilijn van Amersfoort naar Ede. Volgens de PvdA moest Amersfoort aansluiten bij een verzoek van het Utrechtse Verkeer en Vervoersberaad (UVVB) aan minister Eurlings (Verkeer en vervoer) om de bereikbaarheid in de provincie snel te verbeteren.

Volgens het college past station Liendert niet in het voorstel van de het UVVB. „Een nieuw station kan niet zomaar worden gebouwd. Er is eerst uitvoerig onderzoek nodig.”

Amersfoort is al enige tijd met verschillende partijen in gesprek over een station aan de Liendertseweg. De spoorlijn van Amersfoort-Centraal naar het noorden heeft na het Valleikanaal een aftakking die om de wijk Liendert heen gaat in de richting van Hoevelaken.

Belangrijke partijen in de gesprekken zijn vervoersbedrijf Connexion en de provincie Gelderland. Connexion exploiteert de Valleilijn. Gelderland is betrokken bij het onderzoek, omdat de Valleilijn grotendeels door deze provincie loopt.
 Bron: *AD Amersfoort*, 3 maart 2008

Spoorwegen Cargo

Algemeen

DSM sluit fabriek in IJmuiden

HEERLEN - Het chemieconcern DSM schrapt 120 banen als gevolg van de sluiting van de Agro-fabriek in IJmuiden. Er vallen geen gedwongen ontslagen, verwacht het concern.

DSM maakte dinsdag bekend een principeakkoord te hebben bereikt met de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (V en W) over de beëindiging van het ammoniaktransport per spoor tussen Geleen en IJmuiden. Jaarlijks rijden gemiddeld 116 met ammoniak geladen treinen van DSM door Nederland.

De overheid wil de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen hiermee verder reduceren. In 2006 is na een akkoord met Akzo Nobel al een eind gekomen aan chloortransporten tussen Rotterdam en Delfzijl.

De omstreden transporten van de giftige stof 's nachts per spoor door Nederland, ook wel 'rijdende bommen' genoemd, leidde vooral in de jaren zeventig en tachtig tot een nationale maatschappelijke discussie.

Een van de salpeterzuurfabrieken, die nu in IJmuiden staat, wordt verplaatst naar Geleen. DSM kijkt of uitbreiding van de kunstmest-productie in Geleen mogelijk is om daarmee het verlies van IJmuiden op te vangen.

De fabriek van DSM in IJmuiden sluit per 1 januari 2010 de deuren. DSM ontvangt daarvoor een schadevergoeding van bijna 48 miljoen euro van de ministeries.

Bron: www.nu.nl, 4 maart 2008

Milieutrein Essent bespaart 565 ritten

MAASTRICHT - In drie maanden tijd heeft de Essent-milieutrein vanaf Beatrixhaven al 565 (vervuilende) vrachtwagenritten bespaard. Essent maakte dat gistermiddag bekend bij de officiële start van de milieutreinen op het Maastrichtse bedrijventerrein. Daar is een oud spoor op 10 december opnieuw in gebruik genomen; het afval kan zo van het milieupark aan de Fregatweg per spoor naar afvalverbrandingsinstallaties elders in het land gebracht worden (Moerdijk en Wijster).

Dagelijks vertrekt vanaf Beatrixhaven een milieutrein. De 1170 containers vol huishoudelijk afval zouden per vrachtauto 160.000 wegkilometers geveerd hebben. Essent denkt de komende jaren veel Limburgs huisvuil per trein te kunnen vervoeren. Want ook vanuit Eindhoven (Kerkrade) vertrekken dagelijks tien treinen.

De Maastrichtse en Eijgelshovense wagons worden in Sittard aan elkaar gekoppeld. Dit jaar verwacht Essent zo 110 miljoen kilo afval te vervoeren. Dat bespaart 4200 ritten, oftewel 1,3 miljoen wegkilometers. Essent stelt afval zo veel mogelijk per spoor te willen vervoeren. Er rijden ook treinen vanuit Noordwijkerhout, Hilversum, Maarssen, Amersfoort, Apeldoorn en Eindhoven naar de verbrandingsovens in Moerdijk en Wijster. Het gaat hierbij om restafval en gft-afval.

Bron: *Dagblad de Limburger*, 4 maart 2008

Spoorwegen Overige

NS Stations

Vechtpartij op station Waddinxveen

WADDINXVEEN - Op het station van Waddinxveen is een 17-jarig meisje zondag lichtgewond geraakt bij een vechtpartij tussen jongeren. Zij werd op haar hoofd geslagen toen een groepje jongeren met elkaar op de vuist was gegaan. De politie was er snel bij en heeft vier jongeren aangehouden. De vechtpartij op het station begon met een woordenwisseling. Het is niet bekend waar de ruzie over ging.

Bron: *RTV-West*, 4 maart 2008

ProRail

Kortere reistijd trein kost miljoenen

LEEUWARDEN - Het behalen van tijdswinst met de trein is een dure aangelegenheid omdat delen van het spoor ingrijpend moeten worden aangepast.

Alleen al in Leeuwarden is voor 2 seconden tijdswinst een investering nodig van €10.570.000, zo blijkt uit berekeningen van spoorwégbeheerder ProRail. Voor een tijdswinst van 53 seconden tussen Leeuwarden en Zwolle is ruim €42,6 miljoen nodig. Landelijk kosten de aanpassingen aan de infrastructuur €225 miljoen. Er is echter maar €40 miljoen beschikbaar.

Bij Leeuwarden moet de bocht in het spoor langs de Edisonstraat worden aangepast. Treinen rijden hier nu met een snelheid van 90 kilometer per uur. Door het spoor over een lengte van 900 meter om te leggen kan de snelheid van de trein met vijf kilometer omhoog. Tegelijk met het spoor moeten ook de leidingen, de bogen over het spoor en de beveiliging worden aangepast. De Tweede Kamer besluit of de investeringen doorgaan.

Bron: *Leeuwarder Courant*, 3 maart 2008

Infrastructurale werken

IJzeren Rijn

Limburg legt verlanglijstje IJzeren Rijn op tafel

WEERT - Ongelijkvloerse kruisingen, verdiept spoor, tunnels bij Weert en Cranendonck en een spoorlijn die 'Betuwerouteproof' is. Dat zijn enkele van de wensen die Limburgse gemeenten dinsdag op tafel legden bij de vaste Kamercommissie van Verkeer tijdens een hoorzitting over de IJzeren Rijn.

De Tweede Kamer debatteert volgende week met minister van Verkeer Camiel Eurlings (CDA) over de historische spoorverbinding tussen Antwerpen en het Duitse achterland. België wil het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn activeren vanwege het toegenomen goederenverkeer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied.

Dit deel is 48 kilometer lang en loopt van de Belgische grens via Budel, Weert en Roermond naar Vlodrop en de Duitse grens. Op het gedeelte van de Belgische grens tot Roermond rijden nog steeds treinen. Het gedeelte van Roermond tot de Duitse grens bij Vlodrop is sinds 1991 niet meer gebruikt.

België beroept zich bij zijn wens op het zogeheten Scheidingsverdrag uit 1839. Nederland heeft hiermee ingestemd op voorwaarde dat het spoor wordt gemoderniseerd, wat nog zeker tien jaar duurt. Tot die tijd mogen er geen treinen rijden, terwijl België dat graag wil. De kosten van de modernisering komen voor het grootste deel voor rekening van België.

De Limburgse gemeentes vrezen echter dat de ingebruikname van de lijn de veiligheid en leefbaarheid van de omgeving aantast. Een deel loopt door het natuurgebied de Meinweg. Zij pleitten daarom bij de Tweede Kamer voor uitgebreide veiligheidsmaatregelen. De lijn moet 'Betuwerouteproof' worden door aan dezelfde strenge veiligheidseisen te voldoen als de goederenverbinding tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland.

Een aantal gemeenten, verenigd in het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn, ziet het liefst dat de lijn helemaal niet wordt gereactiveerd, maar dat een alternatief tracé wordt aangelegd langs de A67. Probleem hierbij is dat België niet kan worden gedwongen om voor dit alternatief te kiezen, omdat het land recht heeft op de reactivering van het historisch tracé. En Duitsland heeft een voorkeur voor weer een andere variant langs de N280 en de A52.

Eurlings probeert daarom België te verleiden om voor een alternatief tracé te kiezen. Om dit diplomatieke proces niet te verstoren sprak het Samenwerkingsverband zich dinsdag niet opnieuw hardop uit voor een alternatief traject. In plaats daarvan moet er een 'goed onderbouwde tracékeuze' komen waar zowel België, Duitsland als Nederland zich in kan vinden, aldus voorzitter van het verband en wethouder van Roermond Gerard IJff.

Bron: www.nieuws.nl, 4 maart 2008

Projecten in studie

Toekomst Kamperlijn

Uur van de waarheid Kamper lijn

Dat geldt zeker voor het Kamper lijntje. Morgen - woensdag 5 maart - komen de twee vervoerswethouders van Zwolle en Kampen, vervoersgedeputeerde Job Klaasen en ProRail-directeur De Vries bijeen om knopen door te hakken over de toekomst van de spoorverbinding.

Mogelijk morgen al, maar in ieder geval dit voorjaar, laten de bestuurders weten welke kant het volgens hen op moet met de lijn: bus, tram of trein. Volgens goed ingevoerde bronnen is de meest waarschijnlijke keuze: een tram. Rijden met tramstellen op het spoor van het Kamper lijntje heeft een aantal evidente voordelen boven het blijven gebruiken van een trein. Zo kunnen er naast de al voorziene stations in Stadshagen en Voorsterpoort meer op- en uitstaplocaties gemaakt worden. Bijvoorbeeld: Veerallee en Werkeren in Zwolle en Kampen-Oost (bij nieuwbouwwijk Oosterholt).

Meer halteplaatsen maken de lijn aantrekkelijker voor meer reizigers. Volgens provincie en de twee gemeentebesturen zal een tram daarom door meer mensen gebruikt worden dan een trein. Ook kan een tram vaker rijden dan tweemaal per uur, zoals nu de trein. Ombouw van het Kamper lijntje tot een directe busverbinding lijkt niet erg waarschijnlijk, alleen al vanwege de kosten. Ombouwen van spoor naar busbaan zou veel duurder zijn dan het geschikt maken van het spoor voor tramstellen.

Ander voordeel: rijden met tramstellen maakt het mogelijk het tracé van het Kamper lijntje in Zwolle door te trekken over het stationsplein tot in de binnenstad. Binnen de stuurgroep Bereikbaarheid-Zwolle Kampen (wethouders Markusse van Kampen en Cnossen van Zwolle, gedeputeerde Job Klaasen en ProRail-directeur De Vries) voelt men hier wel voor en wil men laten onderzoeken of dit mogelijk is. Mede hiervoor wil men kijken of elektrificatie van de lijn mogelijk is.

Twee jaar geleden heeft de provincie Overijssel het Kamper lijntje overgenomen van het Rijk. Nog enkele jaren heeft de NS de concessie om er op te rijden. Daarna geeft de provincie een nieuwe concessie uit. Ruim voor die tijd wil de provincie duidelijk hebben aan welke voorwaarden het vervoer over het Kamper lijntje in de toekomst moet voldoen.

Bron: *De Stentor*, 4 maart 2008

Concessiegebieden

Brabant

Ingangsdatum	: 10 december 2006	10 december 2006
Einddatum	: 09 december 2014	09 december 2014
Vervoerder	: Veolia Transport	Arriva
	Midden, West,	Noordoost en Meijerij
	Stadsvervoer Tilburg	
Concessieverlener	: Provincie Noord-Brabant	

Grote drukte bij Nightliner

LOON OP ZAND - Volle bussen waren het telkens bij de Nightliner die afgelopen weekeinde als proef vanuit het Tilburgse uitgaanscentrum naar Loon op Zand, Kaatsheuvel, Sprang-Capelle en Waalwijk reed. Bij de in totaal acht ritten van vrijdag- en zaterdagnacht stapten honderden passagiers in. Met name de zaterdagnacht was het erg druk. „De twee laatste ritten hebben we zelfs dubbel moeten rijden. En dat terwijl bij de rit van vier uur al een grote bus met een capaciteit van 150 personen ingezet was,” zegt Marieke Broekemeulen van ROOD, de jongerenafdeling van de politieke partij van de SP, die het experiment betaalt. Met de proef wil de SP de behoefte aan stappersvervoer naar onder meer Loon op Zand aantonen. De bussen deden daarna nog drie plaatsen aan. De partij trok er eenmalig 2000 euro voor uit. De passagiers mochten gratis mee.

Het eigenlijke initiatief ligt bij de 21-jarige Stephanie Toorians uit Loon op Zand. „Bij jongeren centrum De Kuip bleek bij velen behoefte aan veilig vervoer vanaf het uitgaanscentrum in Tilburg te bestaan.” Met een verzameling handtekeningen trok ze richting gemeente. Zelf stapte ze zaterdagochtend om drie uur in. „Alle zitplaatsen waren bezet en nog eens een tiental staanplaatsen.”

De eerste ritten van de Nightliner brachten ook klachten met zich mee. Bewoners aan de Van Heeswijkstraat in Kaatsheuvel hebben bij de teamchef van de politie en de burgemeester van Loon op Zand een klacht ingediend. Het betreft ernstige overlast van jongeren tijdens de tussenstop in Kaatsheuvel. De bewoners zeggen tussen 3.15 en 4.15 uur wakker geworden te zijn van de jeugd die met die Nightliner zijn meegereden. "De jeugd liep ladderzat en met veel lawaai door onze straat en er werd tegen auto's aangeschopt. Ook hoorden we diverse harde knallen", aldus één van hen.

Bron: *Brabants Dagblad*, 3 maart 2008

BRU

Ingangsdatum	: Diversen	14 december 2008	Aanbesteding in 2008:
Einddatum	: 13 december 2008	12 december 2011	Alle losse percelen, BRU-Zuid, SUN en Heuvelrug zijn
Vervoerder	: Connexion	Connexion	samen gevoegd in deze concessie
			Voorlopige gunning (03-03-08): Connexion
			Aangevraagd door: niet bekend

Concessieverlener : Bestuur Regio Utrecht

Passagier ziet in bus of hij aansluiting haalt

UTRECHT - De 110 streekbussen in stadsregio Utrecht worden in december vervangen door nieuwe, veel schonere exemplaren.

Dat is het gevolg van de nieuwe vervoersconcessie die het Bestuur Regio Utrecht heeft gegund aan vervoerder Connexion. Nieuw schoner materieel was een van de eisen om de vervoersrechten te krijgen. Volgens BRU-bestuurder Bert Lubbinge zijn de nieuwe dieselmotoren de schoonste die nu te koop zijn. De uitstoot van schadelijke stoffen is lager dan bij bussen op aardgas.

Passagiers worden in de bussen via displays op de hoogte gehouden van haltes en de aansluitmogelijkheden. Bij vertragingen laat het systeem de eerstvolgende aansluiting zien. Grotere bushaltes moeten die informatie ook gaan tonen. Een derde verbetering moet het OV in de kleine kernen worden. Connexion gaat per kleine kern kijken wat er nodig is. Lubbinge noemt als voorbeeld Austerlitz, waar in samenspraak met de dorpsvereniging is vastgesteld hoe de busverbinding moet zijn.

Met de kwaliteitsverbetering hoopt het BRU, actief in Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist, meer mensen uit de file en in het openbaar vervoer te krijgen. „Met spitslijn of sneltram ben je gewoon sneller,” zegt Lubbinge. Ook moeten de spitsbussen veel herkenbaarder worden, zodat filerijders zien welke bus langs zoekt. De nieuwe streekbussen, de spitsbussen en de nieuwe trams krijgen waarschijnlijk een nieuwe kleur, zodat duidelijk wordt dat er één regionale openbaarvervoersorganisatie is. Daarnaast worden de bussen reclamevrij.

De vervoersconcessie voor Connexion geldt drie jaar. In 2012 worden regiovervoer en stadsvervoer geïntegreerd. „Lijn 29 naar Papendorp stopt nu bij de gemeentegrens. Wie van Nieuwegein naar Papendorp wil, moet via Utrecht Centraal. Daar willen we vanaf,” zegt Lubbinge. Volgens Lubbinge wordt het OV niet duurder door de nieuwe bussen en andere verbeteringen.

Bron: *AD Utrecht*, 3 maart 2008

Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (incl. Dordrecht)

Ingangsdatum : 01 januari 2007
 Einddatum : 31 december 2018
 Vervoerder : Arriva
 Concessieverlener : Provincie Zuid-Holland

Bussen op biogas in Dordrecht

DORDRECHT - De bussen van Arriva in Dordrecht rijden vanaf volgend jaar op biogas. Het gas wordt geproduceerd uit zuiveringsslib. De provincie denkt dat met de overschakeling op biogas de lucht in Dordrecht een stuk schoner kan worden. De vervuiling door fijnstof en stikstofdioxide neemt naar verwachting met 20 procent af.

De installatie die uit het zuiveringsslib biogas maakt, staat in Dordrecht zelf. De overschakeling op de nieuwe brandstof komt goed uit, omdat de bussen van Arriva in Dordrecht net aan vervanging toe zijn.

Bron: RTV-Rijnmond, 6 maart 2008

Duin- en Bollenstreek/Leiden/Rijnstreek/Midden-Holland

Ingangsdatum : 01 januari 2005
 Einddatum : 31 december 2010
 Vervoerder : Connexxion
 Concessieverlener : Provincie Zuid-Holland

Zuid Holland heeft primeur met hybride waterstofbus

DEN HAAG - In Zuid-Holland rijdt komende herfst een hybride waterstofbus mee in de dienstregeling van stad- en streekvervoer. Volgens een woordvoester van de provincie is de milieuvriendelijke bus de eerste in zijn soort op Nederlandse bodem.

De hybride waterstofbus wordt bij wijze van proef ingezet. Het voertuig stoot geen schadelijke gassen uit. Daarnaast maakt de bus veel minder geluid dan de huidige modellen. Als de milieuvriendelijke bus een succes is, kan de provincie bij de komende aanbestedingsprocedure, in 2010, werk maken van invoering van het hybride voertuig.

Bron: Reformatorisch Dagblad, 3 maart 2008

Haarlem/IJmond

Ingangsdatum : 11 december 2005
 Einddatum : 01 juli 2011
 Vervoerder : Connexxion
 Concessieverlener : Provincie Noord-Holland

Buurtbus gaat rijden in Bloemendaal

BLOEMENDAAL - Tussen de dorpskernen van de gemeente Bloemendaal gaat een buurtbus rijden voor ouderen en minder validen. De gemeente stelt 15.000 euro beschikbaar. Het OV dat er nu is schiet volgens het bestuur te kort. Met de buurtbus hoopt de gemeente het vervoersprobleem op te lossen. De bus moet van tevoren gereserveerd worden.

Bron: RTV-Noord-Holland, 4 maart 2008

Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee

Ingangsdatum : 01 januari 2008
 Einddatum : 31 december 2014
 Vervoerder : Arriva
 Concessieverlener : Provincie Zuid-Holland

Provincie blijft ondanks klachten positief over Arriva-bus

DEN HAAG - De provincie Zuid-Holland is tevreden over de prestaties van busmaatschappij Arriva, sinds twee maanden de streekvervoerder op de eilanden Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee. Arriva heeft de concessie overgenomen van Connexxion.

In een rapportage aan de Statencommissie wordt vastgesteld dat het beeld overwegend positief is, hoewel er ook een klachtenstroom over Arriva op gang is gekomen. De kritiek betreft zowel de gewijzigde dienstregeling, de in de spitsuren te kleine bussen en enkele nieuwe bushaltes bij Nieuwe Tonge die te ver van de bebouwing liggen.

„De dienstregeling verloopt soepel,” zo luidt het algemene oordeel na de tussentijdse aanpassingen die Arriva eind januari heeft doorgevoerd. Om de dienstverlening objectief in beeld te krijgen, houdt een onderzoeksbureau op drie manieren de vinger aan de pols. Dat gebeurt met punctualiteitsproeven, de inzet van 'mysterie gestes' en een voortdurende enquête onder de reizigers. In alle gevallen scoort Arriva voorlopig een voldoende.

Deze maand wordt een tweede tevredenheidsonderzoek gehouden onder de busreizigers van Arriva. Verder wordt in het rapport melding gemaakt van een 'gestaag groeiend' aantal passagiers op het nieuwe nachtnet in dit landelijke vervoersgebied.

Bron: AD – Rotterdams Dagblad, 3 maart 2008

Kan Zuid (Nijmegen e.o.)

Ingangsdatum : 01 januari 2002
 Einddatum : 31 december 2009
 Vervoerder : Novio/Hermes
 Concessieverlener : Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Goedkoop busretourtje nog niet duurder

NIJMEGEN - Het KAN-kaartje, het goedkope busretourtje in de regio Nijmegen, wordt voorlopig niet duurder.

Afgelopen zaterdag had de prijs, die lang niet is aangepast, omhoog zullen gaan. Maar de Stadsregio Arnhem Nijmegen, die opdrachtgever is, is nog steeds in onderhandeling met Novio.

Bron: De Gelderlander, 2 maart 2008

Zoektocht chauffeurs buurtbus

WIJCHEN - Wijchen kreeg onlangs subsidie voor het starten van een buurtbusverbinding tussen het station van Wijchen en de kernen Hernen, Bergharen en Batenburg en zoekt nu de gemeente vrijwilligers voor het bemensen van de bus.

De buurtbusvereniging Rijk van Nijmegen wil 1 juni starten. De bus rijdt voorlopig twee jaar. Slaagt de proef dan zit er wellicht een verlenging in het vat. Wijchen zoekt minimaal 25 vrijwilligers die een aantal uren per week achter het stuur van de bus willen kruipen. Die mensen moeten beschikken over rijbewijs B. Ook moeten ze zich laten keuren door een arts. Ze mogen niet ouder zijn dan zeventig jaar, minimaal twee uur per week beschikbaar zijn en een jaar blijven rijden. Wijchen zoekt vooral inwoners uit de dorpen zelf, maar ook inwoners van andere kernen zijn welkom.

Bron: De Gelderlander, 4 maart 2008

Limburg

Ingangsdatum : 10 december 2006
 Einddatum : 09 december 2016
 Vervoerder : Veolia Transport
 Concessieverlener : Provincie Limburg

Boete Veolia van de baan

MAASTRICHT - De provincie legt geen boete op aan Veolia. Gedeputeerde Bert Kersten (PvdA) had daar in december mee gedreigd, omdat het openbaarvervoersbedrijf niet, zoals per contract was afgesproken, alle bussen en treinen had voorzien van camera's. Veolia Transport Limburg liet begin vorige maand weten dat alle bussen en alle nieuwe treinen inmiddels zijn voorzien van camerabewaking.

De provincie heeft dit daarna steekproefsgewijs gecontroleerd en geconstateerd dat dit inderdaad het geval is. Veolia diende in januari al een bezwaarschrift in tegen het dwangsbesluit van de provincie. Het bedrijf had in december al laten weten dat de camera's er snel zouden komen en dat het uitstel te maken had met onvoorziene problemen.

Bron: Dagblad de Limburger, 4 maart 2008

Noord-Holland Noord, inclusief stadsdienst Alkmaar

Ingangsdatum : 15 december 2002
 Einddatum : 14 december 2008
 Vervoerder : Connexxion
 Concessieverlener : Provincie Noord-Holland

Aanbesteding in 2008:

Offertes inleveren voor: 01 februari 2008.

Voorlopige gunning: Connexxion

Aangevraagd door: nog niet bekend

Meer busvervoer Noord-Holland Noord, Connexxion wint aanbesteding

Vanaf half december neemt het aanbod van busvervoer in het noordelijk deel van Noord-Holland met 20% toe. Bovendien worden nieuwere, milieuvriendelijker lagevloerbussen ingezet die voorzien zijn van goede reisinformatiesystemen. Dit is het resultaat van de aanbesteding van de concessie Noord-Holland Noord door de provincie. Connexxion zal het busvervoer in deze regio verzorgen.

De provincie Noord-Holland heeft bij de aanbesteding de vervoerders uitgedaagd om met zo veel mogelijk extra's te komen. De provincie heeft vooraf een basiseisenpakket aangegeven, waarbij de vervoerders veel vrijheid kregen om extra vervoer te bieden. Dit heeft als resultaat dat er bovenop dit basispakket 35% meer vervoer is geboden. Vergeleken met het huidige aanbod betekent dit een toename van ca. 20%. "De vele reacties waarin de angst werd uitgesproken dat het openbaar vervoer in het noorden van de provincie afkalft, waren voorbarig. Deze manier van aanbesteden heeft voor de reiziger een aantrekkelijk aanbod opgeleverd", aldus verantwoordelijk gedeputeerde Cornelis Mooij.

Het aanbod

Met name in stedelijk gebied kunnen reizigers vaker per uur reizen met de bus. Zo gaat de frequentie op de verbinding Heerhugowaard-Alkmaar omhoog naar acht keer per uur. In de steden Alkmaar, Den Helder, Hoorn en Schagen wordt het stadsvervoer uitgebreid. Ook nieuwe woonwijken worden door de bus aangedaan. De nachtbus Amsterdam-Alkmaar gaat ook op vrijdagavond rijden. Diverse verbindingen waar nu alleen in de spits wordt gereden, worden volwaardige buslijnen. Daarnaast komt er een aantal nieuwe verbindingen, zoals tussen Schagen en Winkel, tussen Heerhugowaard en Langedijk, tussen Heiloo en Egmond-Binnen en tussen Venhuizen en Stede Broec.

De Overstapper

De provincie introduceert ook een aanvullend vervoermiddel: de Overstapper. De Overstapper is een vervoermiddel tussen de belbus en OV-taxi en ontsluit een aantal dorpen waar nu geen openbaar vervoer is. De busjes gaan rond vijf openbaar vervoerknoppunten rijden: Anna Paulowna, Schagen, Wieringerwerf, Obdam en Abbekerk. Het gewone OV-tarief is van toepassing.

Schoner

De bussen worden ook schoner. Alle stadsbussen voldoen aan de hoogste milieunorm (EEV), die tot voor kort alleen met aardgasbussen gehaald kon worden. Dat betekent een aanzienlijke afname van de uitstoot van roet en fijnstof. Ook de streekbussen worden schoner: de bestaande streekbussen worden vervangen door lagevloerbussen van enkele jaren oud, met schonere motoren. Door verschillende maatregelen wordt de CO₂-uitstoot per gereden kilometer met meer dan 20% verminderd.

Alle bussen zijn rolstoeltoegankelijk en zijn voorzien van airconditioning. In de bussen worden de haltes automatisch omgeroepen. Bovendien staat de route-informatie op schermen in de bus, waarop de eerstvolgende halte zichtbaar is. De chauffeur kan tijdens de rit op een speciaal display zien of zijn rit afwijkt van de dienstregeling. Op die manier kan de betrouwbaarheid van de dienstregeling verhoogd worden.

Dalurenkaartje en OV-Chipkaart

Bij de introductie van de nieuwe concessie komen er diverse acties voor specifieke doelgroepen. Er komt weer een dalurenkaartje. Net als in de rest van Noord-Holland wordt het tarief voor de OV-Chipkaart 10 cent per kilometer.

Aangepaste dienstregeling

Vanwege grootschalige werkzaamheden in Alkmaar wordt tot en met de eerste helft van 2009 een aangepaste dienstregeling gereden. De komende tijd stelt Connexxion deze dienstregeling in overleg met de provincie op.

Bron: *Persbericht provincie Noord-Holland*

Schouwen-Duivenland en Tholen

Ingangsdatum : 10 december 2006
 Einddatum : 10 december 2012
 Vervoerder : Connexxion
 Concessieverlener : Provincie Zeeland

Scholieren dupe van nieuwe dienstregeling

ANNA JACOBAPOLDER - De fractie van het CDA in de gemeenteraad van Tholen trekt aan de bel over een probleem waar de buurtbus van Anna Jacobapolder naar Steenberghe mee kampt.

Nu Connexxion de dienstregeling van de lijn tussen Bergen op Zoom en Middelharnis heeft veranderd, missen veel leerlingen in Sint Philipsland hun aansluiting.

Dan gaat het vooral om kinderen uit Anna Jacobapolder. Die nemen in hun woonplaats de buurtbus om in Sint Philipsland op de Connexxion-bus naar Middelharnis te stappen. "Omdat die bus tien minuten vroeger is gaan rijden, missen ze nu hun aansluiting en moeten ze vijftig minuten wachten op de volgende bus", zegt coördinator Wim Quak van de buurtbus. Hij zou het probleem graag oplossen, maar de buurtbus mag zelf haar dienstregeling niet wijzigen.

Volgens Quak is er sprake van miscommunicatie tussen Connexxion en Veolia (waar de buurtbus onder valt). "Als de slimme jongens van deze twee vervoerders even naast elkaar gaan zitten, moet het probleem zo kunnen worden opgelost", denkt hij. Het CDA heeft vragen gesteld en hoopt dat het college de partijen wil aanzetten om snel tot een oplossing te komen.

Bron: *BN/De Stem, 6 maart 2008*

Stadsvervoer Amsterdam – BUS + RAIL

Ingangsdatum : 01 januari 2006
 Einddatum : 31 december 2008
 Vervoerder : GVB
 Concessieverlener : Stadsregio Amsterdam

Aanbesteding in 2008:
 Opgeschort

Vertraging metro tussen Rai en Zuid

AMSTERDAM - De metro's tussen station Zuid en Rai lopen dinsdagavond vertraging op. Volgens GVB-voorlichter Hans van der Berg is een deel van het spoor verzakt. Hierdoor kunnen de metro's in beide richtingen slechts op één spoor rijden.

Er worden werkzaamheden verricht. De verwachting is dat de verzakking in de loop van de avond verholpen zal zijn.

Het GVB vermoedt dat een stuk van het spoor verzakt is door werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn. Twee weken geleden was op hetzelfde traject het spoor verzakt wegens de werkzaamheden aan de nieuwe metrolijn.

Bron: *AT5, 4 maart 2008*

Jongen beroofd in lijnbus Amsterdam

AMSTERDAM - De politie heeft woensdag in Amsterdam twee mannen en een vrouw aangehouden die in een lijnbus een 17jarige jongen uit Marken hadden beroofd. Het slachtoffer kreeg daarbij enkele klappen. De chauffeur van de bus waarschuwde de politie.

Bron: *RTV-Noord-Holland, 6 maart 2008*

Stadsvervoer Rotterdam – BUS + RAIL

Ingangsdatum	: 10 december 2006	10 december 2006	Aanbesteding in 2008:
Einddatum	: 09 december 2008	10 december 2015	Opgeschort
Vervoerder	: RET	RET	
	Bus	Tram	
Concessieverlener	: Stadsregio Rotterdam		

Strippenkaart nog niet uit metro

ROTTERDAM - De strippenkaart blijft voorlopig nog wel even in de Rotterdamse metro te gebruiken. Het is nog altijd niet duidelijk wanneer het papieren betaalbewijs definitief wordt afgeschaft en plaats zal maken voor de omstreden OV-Chipkaart.

Het Rotterdamse raadslid Bas van Tijn heeft vervoerswethouder Jeannette Baljeu (ook VVD) vanmiddag gevraagd een datum te noemen, maar dat wilde zij niet. Baljeu wacht op een besluit van staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat, die hierover het laatste woord heeft. De kans bestaat nu dat de strippenkaart in de Rotterdamse metro het einde van het jaar nog wel gaat halen. De afschaffing van het vervoersbewijs met de zones is al verschillende keren uitgesteld. In de allereerste planning zou de strippenkaart al medio vorig jaar verdwenen zijn.

De VVD stond in de gemeenteraad alleen met de oproep aan de wethouder. Een meerderheid van de raad vindt dat de OV-Chipkaart eerst helemaal veilig moet zijn voordat de strippenkaart uit de metro kan. Verder moeten de andere problemen die in 'proeftuin' Rotterdam aan het licht zijn gekomen, opgelost zijn. Stadsvervoerder RET zegt verder te werken aan een veilig systeem. „Volgens ons zijn de meeste klachten hier inmiddels wel opgelost. We zijn afhankelijk van de staatssecretaris en de wethouder,” zegt een woordvoerder. De RET wil met een campagne reizigers opnieuw gaan uitleggen hoe het oplaadbare pasje precies werkt.

GroenLinks-raadslid Arno Bonte overhandigde Baljeu ruim vijfduizend klachten van gebruikers van de OV-Chipkaart. Meest gehoorde bezwaar is het kwijt raken van de borg van vier euro bij het uitchecken. Ook zijn er nog steeds problemen met de toegangspoortjes. De tegenslagen bij de oplaadmachines en de tijd klokken (vooral in de tram) lijken inmiddels achter de rug.

Staatssecretaris Huizinga presenteerde vorige week een aanvalsplan, waarmee de invoeringsproblemen van de lekke chipkaart te lijf gegaan moeten worden. Vervoerders Connexxion, Arriva en Veolia hebben dit voorstel niet ondertekend, de RET wel. De Rotterdamse vervoerder beklemtoonde dat reizigers nooit voor eventuele extra kosten op zullen hoeven te draaien.

Bron: AD – Rotterdam, 6 maart 2008

Utrecht

Ingangsdatum	: 15 december 2002	Diverse ingangsdata	Aanbesteding in 2008:
Einddatum	: 13 december 2008	13 december 2008	Alle losse percelen, Noordwest Utrecht/Zuidwest-Utrecht/Oost Utrecht, Wijk bij Duurstede en Stadsdienst Amersfoort worden als 1 groot perceel aanbesteed
Vervoerder	: Veolia Transport	Connexxion/SVN	Offertes inleveren voor :28 januari 2008
	Noordwest Utrecht	Utrecht Oost, Stad Amersfoort, Wijk bij Duurstede, Zuidwest-Utrecht	Bekendmaking gunning: ons onbekend
Concessieverlener	: Provincie Utrecht		Aangevraagd door: nog niet bekend

Reizen met bus wordt er echt niet beter op

BREUKELLEN - Reizigers zijn absoluut niet blij met de komende wijzigingen in het busvervoer. De protesten komen niet alleen uit Breukelen, ook inwoners uit Loenen aan de Vecht hebben protest aangetekend bij de provincie Utrecht. “Ik ben van mening dat de provincie Utrecht iets onderneemt zonder eerst een grondig onderzoek te plegen”, zegt Gerrit Mouw uit Loenen. “Daarnaast is het belachelijk dat er 375.000 euro door de provincie wordt uitgetrokken om het langzaam rijdend verkeer tussen Breukelen en het station op te lossen. Wordt dan ook het oponthoud in Nieuwersluis meegenomen?”

Zoals het nu is met buslijn 120, heeft de huidige buspassagier niets te klagen. Zonder ergens te moeten overstappen wordt Utrecht Centraal Station bereikt. Dus geen stress om een aansluiting te halen.” Ook mevrouw De Bree uit Loenen heeft protest aangetekend bij de provincie. “Ik heb het gevoel dat ik op een eiland kom te zitten. Ik heb geen auto en ben volledig afhankelijk van het openbaar vervoer. Het wordt mij onmogelijk gemaakt om even boodschappen te doen op de Amsterdamse Straatweg. Ook de busverbinding naar Hilversum is ten nadele gewijzigd. Voorheen was de reistijd een half uur, nu duurt het meer dan uur doordat ik moet overstappen en de aansluiting niet klopt.”

Het wordt niet alleen lastiger om met het openbaar vervoer Breukelen en omgeving uit te komen maar ook de bereikbaarheid wordt er niet gemakkelijker op. Voor werk of (familie)bezoek in de woonzorgcentra zoals 't Kampje in Loenen of De Driestroom in Breukelen is het ook noodzakelijk om over te stappen bij één van de stations.

Voorals voor ouderen en licht gehandicapten kan het overstappen te ingewikkeld of fysiek te zwaar zijn. Daardoor ondernemen mensen de reis toch maar niet, wat eenzaamheid tot gevolg heeft. Ook jongeren zien geen voordelen in het nieuwe plan. Het wordt duurder, de reistijd wordt langer en 's avonds na het uitgaan moeten zij overstappen op een desolaat station. Dit is ook geen geruststelling voor de ouders. Zij zien liever dat hun kinderen onder toezicht van een buschauffeur naar huis reizen.

Om reacties te bundelen en gezamenlijk actie te ondernemen is onlangs de website red-de-124.hyves.nl opgericht. Het vierhonderdste lid heeft zich inmiddels aangemeld. Een busreiziger had maar weinig woorden nodig om de nieuwe situatie te beschrijven “Het is waanzin, wat ze van achter een bureau hebben bedacht.”

Bron: www.deweekkrant.nl, 3 maart 2008

ZuidWest-Drenthe, NoordOost Overijssel en Zwolle

Ingangsdatum : 04 september 2005
 Einddatum : 04 september 2011
 Vervoerder : Connexion
 Concessieverlener : Provincies Drenthe en Overijssel

Aanpassing lijn 1 na klachten uit Oosterboer

MEPPEL - Bewoners van de Oosterboer trekken aan de bel over 'gevaarlijke situaties' in hun wijk, veroorzaakt door chauffeurs van busvervoerder Connexion. 'De bussen van Connexion rijden regelmatig over het fietspad bij het Waardeel. Hier zijn twee scholen in de buurt en kinderen verwachten geen bussen op het fietspad,' meldden verontruste buurtbewoners zondag onafhankelijk van elkaar aan de Meppeler Courant. Connexion neemt de klachten serieus en wijzigt per 10 maart de route van lijn 1 door de Oosterboer.

Sinds enige maanden rijdt de stadsbus lijn 1, van de wijk Berggierlanden, via de binnenstad naar de wijk Oosterboer en weer terug. De personenbus op lijn 1 rijdt onder andere door de Boerkist. 'Hier gebeuren vreemde dingen', zo melden bewoners. 'Vanaf de Waardeel rijdt de bus via de Boerkist naar de Sleedoorpage. Hier is officieel geen doorgang voor auto's, maar voor de bus zijn de paaltjes weggehaald. Daar kan de buschauffeur de Slotweg passeren en de Sleedoorpage bereiken.' Deze maatregel liet al snel zijn nadelen zien voor de verkeersveiligheid in de buurt. 'Omdat de bus ver keer per uur de doorsteek maakt, rijden ook regelmatig personenauto's via deze verboden doorgang van het ene deel van de Oosterboer naar het andere deel.'

Zondag 2 maart, werd de verkeerssituatie nog gevaarlijker. De bewoners sloegen alarm: 'De buschauffeur vond de slinger door de Boerkist te lastig en reed vrijwel de hele middag vanaf de Waardeel via het fietspad naast de Boerkist, rechtdoor naar de Sleedoorpage. Het fietspad is te smal en dus reed de bus met twee wielen op het fietspad en twee wielen op het voetpad. Een gevaarlijke situatie. Dit bleek dan ook een keer toen voetgangers van het voetpad het gras in moesten springen om de bus te laten passeren,' laten bewoners van Boerkist weten.

De bewoners hopen dat Connexion maatregelen neemt om een eind te maken aan het gevaarlijke rijgedrag van de chauffeurs. Zij doen een tip aan de hand: 'Beter is om de route van de bus te wijzigen zodat de illegale doorsteek van de Boerkist naar de Sleedoorpage niet meer wordt gebruikt.' Een aantal bewoners van de Boerkist hebben ook al geprotesteerd bij Connexion tegen dit onderdeel van de route.

De klachten zijn opgepikt door de busvervoerder. 'We zijn in overleg gegaan met de bewoners, de gemeente Meppel en het OV Bureau Groningen. Duidelijk werd dat de route door de Oosterboer niet optimaal is. Daarom wordt de route aangepast waarmee er een einde komt aan de doorsteek en gevaarlijke situatie,' belooft voorlichter Herman de Gooijer van Connexion. Verbaasd reageert hij: 'Bussen van Connexion die over fiets en voetpaden rijden? Dat kan natuurlijk niet. Het zal niet meer voorkomen, dankzij de gewijzigde route.'

Connexion publiceert deze week de precieze aanpassingen aan de route van stadsbus lijn 1 door de Oosterboer.

Bron: Meppeler Courant, 3 maart 2008

OV-Chipkaart

VVD wil einde strippenkaart in Rotterdam

ROTTERDAM - Rotterdam moet zo snel mogelijk helemaal overgaan op de OV-Chipkaart. Coalitiepartij VVD wil eindelijk een einde aan dubbele betalingssysteem in het openbaar vervoer in de stad.

De partij acht de tijd daarvoor rijp nu uit onderzoek van TNO is gebleken dat de pas die de strippen- en treinkaartjes moet vervangen, voorlopig veilig genoeg is. 'Ja, er waren kinderziektes, maar nu is die OV-Chipkaart op zo'n beetje alles getest. Dan moeten we ook kunnen zeggen dat het voldoende is,' vindt VVD-raadslid Bas van Tijn. Langer wachten levert volgens hem niks extra's op. Hij verwacht net zomin iets van het aanvullende onderzoek dat staatssecretaris Huizinga van vervoer eind vorige week aankondigde. Nog langer doorgaan met de strippenkaart zorgt voor onduidelijkheid, vindt hij.

De VVD kaart de kwestie donderdag in de gemeenteraad aan. Of coalitiegenoot GroenLinks er net zo over denkt is de vraag. GroenLinks-raadslid Arno Bonte is de oprichter van de website OV-Chipklacht waar de laatste maanden vijfduizend klachten binnenkwamen. Bonte noemde de problemen vorige week nog 'zo ernstig dat je eigenlijk moet zeggen: begin maar opnieuw. Alleen dan kun je een goede kaart voor de reiziger ontwikkelen'.

Bron: AD - Rotterdam, 3 maart 2008

Bats wil wachten met OV-Chipkaart

ASSEN - Drenthe accepteert de OV-Chipkaart pas als alle problemen zijn opgelost. Gedeputeerde Rob Bats eist harde garanties over bijvoorbeeld de veiligheid van de kaart. Vrijdag bleek uit onderzoek van TNO dat de kaart voorlopig voldoende veilig is, maar dat er wel een betere moet komen.

Hackers wisten in december via de computer de beveiliging van de chip te kraken. En dat is volgens gedeputeerde Bats geen goede zaak. Hij wil pas de strippenkaarten en abonnementen afschaffen als de nieuwe chipcard veilig en betrouwbaar is. Staatssecretaris Huizinga deelt die mening.

Bron: RTV Drenthe, 3 maart 2008

Hackers beloven nieuwe OV-Chipkaart hack

Alle onderzoeken en aanvalsplannen ten spijt denken hackers dat 'binnen enkele weken' een demonstratie te kunnen geven waarbij zowel de beveiliging als de privacy wordt gekraakt.

Tijdens de perspresentatie van het TNO-rapport afgelopen vrijdag wekte Trans Link Systems nog de indruk dat massale fraude moeilijk is. Daarbij gingen de opstellers uit van de economische redenering dat het teveel moeite kost om een kaart te klonen. Fraudeurs zullen daarom afhaken. "Het rapport redeneert daarmee op zich goed, maar zij hebben de getallen niet goed op het netvlies", zegt Karsten Nohl, een van de twee beveiligingsonderzoekers die onlangs de Mifare-chip kraakten, tegenover Webwereld. De hackers werken momenteel nog volop aan het kraken van het CRYPTO1-algoritme.

Binnenkort kraakdemonstratie

Nohl wijst erop dat het rapport zelf weldegelijk rekening houdt met een scenario, waarbij een kraak misbruik een stuk eenvoudiger maakt. "Het is goed mogelijk dat bij het onthullen van het CRYPTO1-algoritme duidelijk wordt dat er specifieke zwakheden inzitten dat de technische aanvallen fors eenvoudiger maakt", schrijven de TNO onderzoekers. Zij denken dat dit - net als bij veel andere algoritmes - wel eens het geval zou kunnen zijn, omdat de gemeenschap van cryptografen zich nooit over het mechanisme heeft gebogen.

Voor Nohl is die passage maar al te waar: "We hebben zulke zwakheden gevonden. Ik verwacht dat dit wel eens grote invloed op de kosten van een aanval zal hebben." Hierdoor zou het voor aanvallers aantrekkelijk kunnen zijn om misbruik van de kaart te maken. Zonder een exacte datum te kunnen geven, verwacht Nohl binnen enkele weken een aanval op de OV-Chipkaart te kunnen demonstreren.

Privacy onderbelicht

De Nederlandse meesterhacker Rop Gonggrijp onderhoudt op dit moment nauw contact met de krakers en wil de zwakheden duidelijk presenteren. Vooral het privacyaspect blijft wat hem betreft nog onderbelicht. Hij meent dat mensen het onprettig vinden als het kaartnummer, de geboortedatum en de laatste bestemmingen voor iedereen zichtbaar zou zijn. "Ik vond het hele optreden [de presentatie van het 'Aanvalsplan', red] een zielige show, vooral met dat ondertekenen van die kaart op het bord.", verzucht Gonggrijp tegenover Webwereld. "Het is allemaal heel cynisch. Ze zijn al te ver heen en kunnen na al die tijd niet meer terug. Het is iets van God zegenen de greep en we gaan."

Cynische poppenkast

Boos is hij vooral over de geheime maatregelen die worden genomen om fraude tegen te gaan. "Het is opnieuw een beroep op security by obscurity", betoogt hij. Eerder gaf de hacker al aan dat juist die geheime benadering het OV-Chipkaartproject in de problemen had gebracht. "Het is allemaal zo'n poppenkast en het zegt veel dat ze er - ook bij de pers - mee wegkomen. Het is cynisch, heel cynisch."

Bron: www.webwereld.nl, 3 maart 2008

Race tegen klok voor OV-chip

De OV-Chipkaart is al gekraakt voor deze is ingevoerd, maar voorlopig moet de consument het ermee doen. Een veilige chipkaart is er op z'n vroegst over 2,5 jaar. De opluchting was groot, afgelopen vrijdag bij de presentatie van het TNO-rapport over de geplaagde OV-Chipkaart. De kaart is weliswaar gekraakt, maar hoeft niet meteen vervangen te worden. Voor de komende twee jaar, en misschien langer, is de huidige OV-chip nog bruikbaar, zo luidde de boodschap.

Maar wie het achterliggende TNO-rapport leest, ziet wat anders dan opluchting. Volgens TNO moet er over een paar jaar overgestapt kunnen worden op een nieuwe, veiliger kaart. Daarvoor moet een migratieprogramma worden opgesteld dat over twee jaar klaarligt, waarna het nieuwe systeem desnoods binnen een half jaar moet kunnen worden ingevoerd. Omdat de voorbereiding van de migratie niet eenvoudig zal zijn, aldus TNO, wordt aanbevolen „zo spoedig mogelijk te beginnen”.

Volgens TNO moet Nederland dus al over 2,5 jaar overgestapt kunnen zijn op een nieuwe, veilige OV-Chipkaart. Dat lijkt een wel erg ambitieuze doelstelling als bedacht wordt dat het ontwikkelen van de huidige OV-Chipkaart in 2002 is begonnen, terwijl die op zijn vroegst medio volgend jaar, na zeven jaar, in beperkte vorm landelijk bruikbaar zal zijn.

Deskundigen die de afgelopen jaren betrokken zijn geweest bij wetenschappelijk onderzoek naar de OV-Chipkaart, denken dan ook dat die periode niet haalbaar is. „Het ligt er natuurlijk aan wat je wilt”, relativeert Melanie Rieback, universitair docent aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. „Wil je lichte aanpassingen aan het huidige systeem, dan ben je in een paar maanden klaar. En heb je binnen een paar jaar weer dezelfde problemen. Daar pleiten wij dus niet voor. Wij vinden dat de bron van alle problemen, de geheimhouding die tot veiligheid moet leiden, moet worden aangepakt. Ontwikkel liever een geheel nieuw, open systeem dat iedereen kan testen voordat het in gebruik wordt genomen. Maar ja, de overstap op zo'n echt veilig systeem kost wel enige jaren.”

De ontwikkeling van de afgelopen dagen stelt Rieback in dit opzicht niet gerust: „Om de huidige chip nog een paar jaar te kunnen blijven gebruiken, beveelt TNO enige aanpassingen aan. Die worden geheim gehouden. Dus kunnen wij weer niet beoordelen of ze deugdelijk zijn.” Het is nog de vraag of die maatregelen worden ingevoerd, want de private OV-bedrijven weigeren er vooralsnog voor te betalen. Tegelijkertijd laten Duitse hackers, die twee maanden geleden de OV-Chipkaart kraakten, nu al weten over een paar weken het volgende lek in de kaart te kunnen demonstreren. Dan is ook de privacy van de kaarthouder in het geding, zo melden zij op WebWereld.

TLS, dat de OV-Chipkaart voor alle OV-bedrijven verzorgt, zegt zich nog geen zorgen te maken over het feit dat 2,5 jaar niet haalbaar zou zijn: „Het is nog helemaal niet gezegd dat we het open systeem gaan gebruiken dat de wetenschappers willen.” TLS heeft universiteiten uitgenodigd deel te nemen in een wetenschappelijk forum dat over de nieuwe chipkaart moet adviseren. Voor Rieback is één ding duidelijk: „Als er niet naar ons wordt geluisterd en er een systeem wordt ingevoerd dat over een paar jaar toch weer mislukt, dan doen we niet mee. Met collega's uit Nijmegen heb ik afgesproken dat we het eerst eens één vergadering aanzien. We voelen er niets voor als een soort wetenschappelijk excuus te dienen voor het moment dat de volgende chip wordt gekraakt.”

De NS kunnen op z'n vroegst volgend jaar zomer de huidige OV-Chipkaart gaan gebruiken, terwijl mogelijk over twee jaar, begin 2010, al moet worden begonnen met het vervangen ervan door een veiliger variant. Het lijkt logisch de introductie bij NS nog een half jaar uit te stellen, maar daar willen de NS niets van weten. Een zegsman: „We hebben eind dit jaar de infrastructuur klaar en testen dan nog nieuwe software. Daarna zijn wij wat ons betreft klaar.”

De Amsterdamse hoogleraar informatica Chris Verhoef denkt juist dat het wijs zou zijn als de NS zich zouden herbezinnen. „De omschiet in zijn huidige vorm lijkt ten dode opgeschreven. Niet eens door de veiligheid, maar vanwege de onbruikbaarheid. In Australië hebben ze een veiliger OV-chip alsnog als onbruikbaar afgeschaft. Als hier toch iets nieuws moet komen, kijk dan net als de Duitsers naar een mobieltje. Dat is veiliger én goedkoper.” Deutsche Bahn test sinds vrijdag dit systeem; in 2010 komt het in gebruik.

Bron: Trouw, 3 maart 2008

Opnieuw hoorzitting over OV-Chipkaart

DEN HAAG - De Tweede Kamer houdt volgende week voor de tweede keer in twee maanden een hoorzitting over de OV-Chipkaart. Dat heeft de vaste Kamercommissie van Verkeer dinsdag besloten. De hoorzitting wordt gevolgd door een debat met de verantwoordelijke staatssecretaris van Verkeer Tineke Huizinga (ChristenUnie).

Aanleiding om deskundigen uit te nodigen zijn de conclusies van TNO over de beveiliging van de kaart. TNO concludeerde vrijdag dat de kaart weliswaar voorlopig veilig is, maar dat de chip op enig moment volledig wordt gekraakt. De onderzoekers bevelen daarom aan om over twee jaar over te stappen naar een nieuwe, beter beveiligde kaart. De nieuwe hoorzitting is een initiatief van VVD'er Paul de Krom. In januari werd ook al een dergelijke bijeenkomst georganiseerd toen bleek dat een deel van de beveiliging van de kaart was gekraakt door Duitse hackers. ICT-deskundigen, vervoerders en Trans Link Systems, het bedrijf dat verantwoordelijk is voor de invoering van de kaart, werden toen gehoord. De Krom wil nu weten hoe de ICT-deskundigen oordelen over de aanbevelingen van TNO.

Huizinga laat momenteel een contra-expertise uitvoeren op het rapport van TNO. Grootste regeringspartij CDA wil liever eerst de uitkomsten hiervan afwachten voordat een hoorzitting wordt belegd. Maar CDA-Kamerlid Jan Mastwijk laat weten dat hij zijn collega's niet wil dwarsbomen. Mastwijk hoopt in het debat dat volgt op de hoorzitting meer duidelijkheid van Huizinga te krijgen over de kosten die ontstaan wanneer de kaart een upgrade krijgt. "De reiziger mag hiervan niet de dupe worden. Ik wil weten wie opdraait voor deze kosten."

Bron: Novum, 4 maart 2008

Vervoer over water

Algemeen

Snelveer Heijplaat/Centrum

ROTTERDAM - Het Rotterdamse havendorp Heijplaat krijgt een snelle veerverbinding met het centrum van de stad. Per 1 juni gaat de snelle boot van watervoerder Aqualiner - die plaats biedt aan 130 passagiers en 60 fietsen - de verbinding over de Nieuwe Maas onderhouden.

Een veer tussen Heijplaat en Rotterdam is op zich niet nieuw. In de hoogtijdagen van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) op Heijplaat werden dagelijks werknemers vanuit Schiedam overgezet naar de overkant. Het nieuwe veer krijgt geen halte in Schiedam, maar meert eerst tijdelijk aan bij de Erasmusbrug en later definitief aan de Müllerpier. „Want dat is dichtbij de Hogeschool Rotterdam,” zegt directeur Gerbrand Schutten van Aqualiner.

Het snelle veer is primair bedoeld voor de honderden studenten van de Hogeschool Rotterdam en het Albeda College die in het nieuwe schooljaar praktijklessen gaan volgen in de voormalige machinefabriek van de RDM. „Nu duurt de busreis tussen de hogeschool en Heijplaat nog vijftig minuten. Met het snelle veer doen de studenten er nog maar tien minuten over.”

Naast studenten - die gratis met het veer mee mogen - richt de verbinding zich ook op de bewoners van Heijplaat en de werknemers van de veertig nieuwe bedrijven die zich uiteindelijk op het RDM-terrein zullen gaan vestigen. Zij moeten overigens wel een kaartje kopen.

Het vaarschema staat nog niet helemaal vast, maar begonnen wordt op werkdagen tussen grofweg zeven uur 's ochtends en zes uur 's avonds. In de spits zijn er vooralsnog twee afvaarten per uur. „We verwachten dat we in de toekomst zullen uitbreiden. Naar meer afvaarten en naar de avonduren, want op Heijplaat is ook avondonderwijs,” zegt Schutten. Over de weekeinden wordt nog gedacht.

In de spitsuren vaart het veer rechtstreeks tussen binnenstad en Heijplaat, in de daluren wordt mogelijk ook op andere plekken aangemeerd. „We zullen dan een meer toeristische route gaan varen. Mogelijk dat we dan ook gaan aanmeren in Katendrecht, Pernis en Schiedam,” zegt Schutten.

Het veer komt tot stand dankzij Havenbedrijf, Hogeschool Rotterdam, Albeda College, Stadsregio, OBR, Arcadis en Woonbron.

Bron: AD - Rotterdam, 6 maart 2008

Overig Nieuws

Overig Spoorwegen

Spoorweglengte in kwart eeuw nauwelijks gegroeid

De totale lengte van het Nederlandse spoornet is in 26 jaar nauwelijks gegroeid. Sinds 1982 nam het toe met vijf procent tot bijna drieduizend kilometer. Het spoor groeide wel aanzienlijk in de breedte. Het aandeel van het spoorwegennet waar minimaal twee sporen naast elkaar lagen, groeide in die periode met 23 procent. Dat meldt het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

De lengtegroei van het spoor komt op het conto van de Flevolijn die tussen 1987 en 1988 in gebruik werd genomen en de Betuwelijn die vorig jaar van start ging. Die laatste nieuwe lijn is uitsluitend bedoeld voor goederenvervoer. Ondanks de Betuwelijn is het aandeel van de passagierstreinen op het spoor in Nederland nog opvallend groot. Ruim negentig procent van de kilometers door treinen werd gereden door passagierstreinen. Gemiddeld is in de Europese Unie 79 procent van de treinen gevuld met passagiers.

Nederlanders leggen meer kilometers in de trein af dan de meeste andere Europeanen. Of dat komt doordat de treinen in Nederland voller zaten of bijvoorbeeld doordat de treinen langer waren, is onduidelijk.

Bron: *Trouw*, 3 maart 2008

Nachttreinen voor jeugd Zuid-Limburg

MAASTRICHT - Maak het uitgaan in de Zuid-Limburgse steden gemakkelijker met nachttreinen tussen Maastricht-Sittard/Geleen en Heerlen. Dat bepleit DWARS Maastricht, de jongerenafdeling van Groen-Links. „Waarom nog moeite doen voor een poppodium in Maastricht als De Nieuwe Nor in Heerlen 's nachts perfect te bereiken is vanuit Maastricht?” stelt DWARS. „De nachttrein is daarnaast een veilige manier om uit te gaan.” Als blijkt dat de nachttrein ook publiek uit de dorpen met kleinere stations trekt, kan daar ook gestopt worden, meent DWARS.

Bron: *Dagblad de Limburger*, 4 maart 2008

Overig

Van Bijsterveldt voor OV-kaart mbo-studenten

DEN HAAG - Staatssecretaris Marja van Bijsterveldt van Onderwijs is voorstander van gratis openbaar vervoer voor studenten onder de 18 jaar in het middelbaar beroepsonderwijs (mbo).

Op dit moment is het echter de vraag waar het geld hiervoor te halen is. Twee jaar geleden liet de PvdA al weten voor een OV-jaarkaart voor mbo-studenten te zijn. Volgens de partij is deze groep achtergesteld bij studenten van het hoger onderwijs, die zo'n abonnement krijgen.

Arie Slob, Tweede Kamerlid van coalitiegenoot ChristenUnie, spreekt ook over "enige scheefgroei". Slob ziet graag gratis openbaar vervoer voor mbo-studenten, maar benadrukt ook dat het geld nog gevonden moet worden op de begroting.

Bron: www.nu.nl, 5 maart 2008

Buitenlands Nieuws

België

Mechels station wordt vernieuwd

MECHELEN - NMBS-Holding, het Vlaams Gewest, Infrabel, De Lijn en de stad Mechelen gaan samen het station en de stationsomgeving van Mechelen renoveren en aanpassen. Aan het vernieuwde station komen een nieuw busstation, uitgebreide fietsenstallingen en parkeermogelijkheden. De werken starten in 2010 en zullen acht jaar duren. Mechelen is met 21.000 reizigers per dag het op vijf na grootste station van de Belgische spoorwegen.

Bron: *De Tijd*, 1 maart 2008

4884 voor bus- en tramkaart

Een sms'je naar 4884 met de code DLA in Antwerpen en DLG in Gent volstaat om bus- of tramrit te betalen. U krijgt onmiddellijk een bevestiging, die als vervoersbewijs geldt. Het bedrag staat op uw gsm-rekening of wordt van uw belwaarde afgetrokken, uw operator betaalt 1,20 euro aan De Lijn.

Het systeem heeft succes. Sinds de invoering in september 2007 hebben al meer dan 100.000 reizigers, zo'n 600 per dag, hun ritje betaald met een sms. De vervoersmaatschappij beslist in de lente of het systeem naar heel Vlaanderen wordt uitgebreid. De NMBS overweegt ook op de kar te springen. De treinmaatschappij start een proefproject om te onderzoeken of het systeem werkt. Een code in de sms dient als controle voor de conducteur.

Bron: *Het Nieuwsblad*, 4 maart 2008

Nieuwe studie naar Brussels voorstadsnet

BRUSSEL - De federale overheid en de drie gewesten gaan samen een studie bestellen voor een tussentijdse evaluatie van het Gewestelijk expresnet (GeN). Dat geplande voorstadsnet voor openbaar vervoer in de wijde regio rond Brussel krijgt vanuit verschillende hoeken tegenkanting.

Gisteren was het de beurt aan Kris Lauwers, topman van de Brusselse openbare vervoersmaatschappij MIVB. In De Standaard noemde Lauwers het GEN – dat via snellere verbindingen van trein en bus de pendelaar naar Brussel tegen 2015 een waardig alternatief moet bieden voor de wagen - een fata morgana die erg moeilijk van de grond komt. Zelf is Lauwers voorstander van de oprichting van een zogenaamde Brusselse communauté urbaine, een stadsgewest dat grensoverschrijdende samenwerkingen opzet inzake onder meer mobiliteit. «Het groeiende openbaar vervoer kunnen we alleen betaalbaar houden door schaalvergroting. In het kader van het GEN wil iedereen baas blijven in eigen huis, waardoor er een gebrek is aan dialoog tussen de gewesten. Zo willen wij ook de tram opnemen in het GEN, naast de voorziene treinen en bussen. Maar door het gebrek aan samenwerking wordt er gewoon te weinig gepraat.»

Een nieuwe studie komt dus als geroepen. De beslissing is genomen door het interministerieel comité tussen federaal minister van mobiliteit Yves Leterme en zijn Vlaamse, Waalse en Brusselse collega's Kathleen Van Brempt (sp.a), André Antoine (cdH) en Pascal Smet (sp.a). De studie moet klaar zijn binnen acht maanden en onder meer toelaten om de mobiliteitsbehoeften van, naar, in en rond de hoofdstad te analyseren.

Volgens het cdH heeft Brussel zich tot nog toe onvoldoende laten gelden in het GEN-dossier. «De beleidsverantwoordelijken moeten het dringend eens geraken over de plaats waar haltes in de hoofdstad moeten komen, voor andere niveaus daarover de knoop door te hakken», aldus de Brusselse parlementsleden Denis Grimberghs en Hamza Fassi-Fihri. «Een studie heeft aangetoond dat de realisatie van het GEN en de betere toegankelijkheid van Brussel tot een nieuwe stadsvlucht kan leiden. Daarom moet het GEN ook de mobiliteit en het openbaar vervoer binnen de stad verhogen.»

Bron: Metro, 6 maart 2008

Frankrijk/Groot-Brittannië

Eurotunnel boekt allereerste winst

Eurotunnel heeft in 2007 een "zeer lichte winst" geboekt. Dat is een première voor het bedrijf, zegt topman Jacques Gounon. Volgens Gounon hoopt de beheerder van de Kanaaltunnel in 2009 voor het eerst een dividend uit te keren aan zijn aandeelhouders.

De topman wilde niets kwijt over de grootte van de winst. Hij liet verder nog weten dat de Amerikaanse bank Goldman Sachs in het kader van de kapitaalverhoging van Eurotunnel ingetekend heeft op een groot aantal obligaties die omzetbaar zijn in aandelen (ongeveer 20 procent van het kapitaal).

Eurotunnel kondigde op 20 februari een kapitaalverhoging aan van 1,7 miljard euro in twee fases.

Bron: Het Laatste Nieuws, 6 maart 2008