

# TREINREIZEN

— Voor Beginners —



JAN DIJKGRAAF

# TREINREIZEN

— *Voor Beginners* —

**HET IS EEN FEEST OP HET SPOOR  
ALS JE HET WILT ZIEN**

**JUST**  
PUBLISHERS

Auteur Jan Dijkgraaf  
Uitgever Hans van Maar  
Copyright © 2016 Jan Dijkgraaf | Just Publishers BV

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt,  
door middel van druk, fotokopie, microfilm, digitale bestanden of op welke  
andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van  
Just Publishers BV.

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint,  
microfilm, digital files or any other means, without written permission from  
Just Publishers BV.*

Redactie en productie Vitataal, Feerwerd  
Basisontwerp Fenatic, Oostwold  
Opmaak Studio Spade, Voorthuizen  
Foto's binnenwerk NS Beeldbank: pag. 8-9, 17, 128-129;  
overige foto's: Shutterstock  
Omslagontwerp Ben Gross

ISBN 97890 8975 831 6

NUR 400

WWW.JUSTPUBLISHERS.NL

*Never a dull moment in de trein – en je ontmoet nog eens iemand:  
van de licht opgewonden Libelle-Zomerweekvrouw  
tot het intens treurige onanistje*





# Inhoud



8

Inleiding



18

Ben jij geschikt voor  
reizen per trein?



14

De plussen  
van de auto



38

De minnen  
van de auto



54

De minnen  
van de trein



84

De plussen  
van de trein



96

Ter leering ende  
vermaeck



102

Treintypes



176

De regels van het spel

A black and white photograph of a high-speed train, likely a Dutch Thalys train, viewed from a low angle. The train is white with dark window frames. The windows reflect the sky and the overhead power lines. A white, torn-edge paper cutout is placed over the middle of the train, containing the word "Inleiding" in a black serif font. The background shows the sky and the overhead power lines of the railway.

# Inleiding

NL NS 94 84 416580-2





Mijn leven begon op 21 oktober 1981.

Niet dat ik toen het levenslicht zag (was ik maar zo jong). Nee, op die dag kreeg ik in de CBR-vestiging in Gouda een stevige hand van de examinerator en mijn rij-instructeur Meindert Dekema. Geslaagd! Ik had, ondanks een – uiteraard onterechte – rem-ingreep bij het stoplicht op de Goejanverwelledijk in één keer mijn rijbewijs gehaald.

Voor 500 gulden kocht ik de groene VW Kever 1200 van de Bergambachtse burgemeester Diepenhorst. Elf jaar oud, slechts 50.000 kilometer op de teller en daadwerkelijk altijd binnen gestaan. Eerlijk verdiend als freelancesportverslaggever bij de *Schoonhovense Krant*.

Eindelijk!

Nooit meer met trein!

Vrijheid!

Ja, zo ervoer je dat als jongeman die was opgegroeid in de polders van de Krimpenerwaard. Rotterdam, mijn geboortestad, op 25 kilometer. Utrecht, de stad waar ik studeerde, op 45 kilometer. Wilde je er komen, dan moest je met de bus (Rotterdam) of met de bus en de trein en de stadsbus (Utrecht). En daar was ik helemaal klaar mee. De afhankelijkheid. De beperkingen. Het tijdverlies. De vertragingen. De... Het... Gewoon, alles.

En ik zwoer: nooit meer in de trein. Altijd mijn eigen trein voor de deur. Die me bracht waar ik wilde zijn. Zonder overstappen. Zonder op mijn horloge te moeten kijken. Zonder nat te worden. Zonder... alles. Een auto bezitten = de ultieme vrijheid. En eens verworven vrijheid, die geeft een weldenkend mens nooit meer uit handen.

En dat lukte.

Decennialang.

Soms woonde ik wel 120 kilometer van mijn werk. Soms ging

## INLEIDING

ik om half zes de weg al op om files te vermijden. En na zevenen pas weer naar huis, om dezelfde reden. En nooit, echt nooit, kwam het ook maar een seconde in mijn hoofd op om mijn vrijheid een beetje in te leveren en de auto af en toe of vaker te verruilen voor de trein. Ook niet als ik eens uitrekende dat ik per jaar voor woonwerk- en zakelijk verkeer meer dan zeshonderd uur (lees: vijftien volledige werkweken – voor een ambtenaar althans) in de auto zat en die tijd misschien nuttiger had kunnen besteden.

Ik moest er gewoon niet aan denken. Het gedoe. De drukte. De mensen. Wat er gezegd werd over de NS. Alles.

Terwijl dat voor iemand die zelfs een boek schreef over time-management (*Hoe word ik weer baas over mijn eigen tijd?*) toch een beetje dom is. Want als ik na al die jaren wel de trein zou pakken, zou me dat in totaal uiteraard meer reistijd kosten. Want ik woon *in the middle of nowhere*, en dan is openbaar vervoer van deur tot deur altijd tijdrovender. Maar misschien kon ik een deel van de totale reistijd wel gaan besteden aan werk. Als dat deel van de tijd groot genoeg was, was het misschien juist heel slim om niet vast te houden aan mijn voornemen uit 1981, en de trein te pakken. Zo ontstond het maffe plan om niet af en toe klant te worden bij de Nederlandse Spoorwegen, maar om een heel jaar juist zo veel mogelijk met het openbaar vervoer te reizen.

Een maf plan, omdat het Centraal Station van Eesterga, mijn woonplaats, nog gebouwd moet worden. Sterker: Eesterga ligt niet *in the middle of nowhere*, Eesterga *is the middle of nowhere*. Met doordeweeks eens per uur een bus (in het weekend niet), op ruim 4 kilometer van de dichtstbijzijnde reguliere bushalte (Lemmer), op 24 autokilometers van NS-station Heerenveen (voor Rotterdam de slimste keuze) en 54 autokilometers (of drie buslijnen!) van NS-station Lelystad (voor Utrecht, Den Haag en Amsterdam de beste optie). Een maf plan, omdat ik nooit meer na

22.00 uur Amsterdam kon verlaten, omdat ik anders de laatste bus naar huis zou missen. Een maf plan, omdat ik toch ook in de kranten en op social media las wat een ongelooflijke puinhoop de NS ervan maakte – met vertragingen, met te volle treinen, met criminaliteit, met belachelijk hoge prijzen voor extreem slechte service, met weet ik welke ellende allemaal nog meer.

Daar ging ik een jaar vrijwillig tussen zitten? Ging ik echt de comfortabele leren stoel van mijn Volvo V50 inruilen voor dat stinkplastic van de trein? Ging ik hartje winter vastzitten op Utrecht Centraal en op een veldbedje in de hal slapen? Ging ik me laten beroven door een werkloze inwoner van Lelystad? Ging ik mijn neus verpesten met de geur van vieze mensen die vieze dingen in hun mond stoppen en daar ook nog eens vieze geluiden bij maken? Ging ik me laten afzeiken door een kaartjesknipper omdat ik niet helemaal precies goed had ingecheckt met mijn ov-kaart? Ging ik over mijn nek moeten van de geur van het treintoilet? Ging ik kansloze gesprekken aan met de Twitterjongens en -meisjes van de NS, die ook alleen maar hun scripts afwerken als het ergens fout gaat? Ging ik leeglopen op een ritje Heerenveen-Rotterdam?

Klopt.

Nou ja, ik ging een jaar zo veel mogelijk met de trein reizen. Waarin ik veel minder ellende tegenkwam dan waarvoor ik van tevoren bang was. Ik ben namelijk wel goed, maar niet gek: daar zorgde ik ook zelf voor. Nergens in de afspraak die ik met mezelf maakte, stond dat ik me moest laten beroven, afzeiken of anderszins mijn leven moest (laten) verpesten. Ik ging (zo ben ik nu eenmaal!) op zoek naar hoe het wél kon. Hoe reizen per trein mijn leven kon veraangenamen in plaats van vergallen.

Dat kan namelijk ook. Als je in staat bent de omstandigheden dusdanig te beïnvloeden dat je van de vervelende kanten geen of

minder last hebt, en in een *state of mind* kunt geraken waarin je je niet boos maakt om alles wat ook maar een beetje tegenzit, kan reizen per trein ieders leven verrijken.

Dat heb ik geprobeerd. En het is gelukt.

Dit boek is bestemd voor andere automobilisten. Voor degenen die, net als ik in 1981, hebben besloten de trein voor gezien te houden. Hun wil ik duidelijk maken dat het leven juist aangenamer kan worden als je de trein op een slimme manier (!) inzet in je pakket aan vervoersopties. En ik wil ze laten zien hoe het tegenwoordig werkt, treinreizen.

Want er is de afgelopen decennia nogal wat veranderd. In 'mijn tijd' kocht je bij een mevrouw (soms meneer) achter een loket een enkeltje, retourtje of abonnement. Er kwam een meneer (soms mevrouw) door de trein die met een tang een gaatje knipte in je enkeltje of retourtje. Tegenwoordig gaat dat anders. En je route plannen ook. En je kunt bij aankomst een fiets huren. Of een (goedkope) taxi. Bijna alles is anders. En niet per se slechter of beter dan 'vroeger'.

Ik wil tips geven hoe ze hun uren in de trein zo leuk en/of nuttig mogelijk kunnen besteden. Hoe slim met de trein reizen eruitziet. En niet in de laatste plaats: hen laten genieten van al die mensen in de trein, die met elkaar een intrigerende minimaatschappij vormen. Met veel, heel veel vreemde vogels. Want wie het wil zien, krijgt in de trein elke keer weer een prachtige voorstelling voorgeschoteld van al het leuke en rare en foute dat ons land aan mensen te bieden heeft. Dat kost een paar centen, ja. Maar dan heb je ook wat.

Het boek is ook bestemd voor treinreizigers. Voor degenen die het in de trein eigenlijk maar een ramp vinden. Die de vertragingen, de vierkante wielen, de uitgevallen treinen, de barse conducteurs,

de wankel wiferverbinding, de te korte treinen en al die andere ellende helemaal zat zijn, omdat ze er elke dag weer last van hebben, als ze in de spits hooguit een zitplaats op de trap tussen de onder- en bovenverdieping van de intercity kunnen vinden, waar ze dan – zal je altijd zien – met hun schone witte broek precies daar gaan zitten waar zo'n asociale Roemeense bedelaar net zijn kauwgom heeft uitgespuwd. Ofzo.

Kortom: dit boek moet voor hen wat lichtheid brengen in hun donkere bestaan. En omdat ik er met een frisse blik naar keek, bied ik ze misschien ook nog wat nuttige tips, waarmee hun treinleven echt een stuk prettiger kan worden.

Want daarvan ben ik overtuigd, nu mijn jaar in de trein erop zit: het is niet alleen wat de NS je allemaal aandoet voor je dure geld, het is ook wat je er zelf van maakt. Waarbij je je telkens moet realiseren: in de file is het ook geen pretje!

Wat kun je allemaal verwachten?

Allereerst gaan we testen of je fysiek en psychisch überhaupt in staat bent om met de trein te reizen. Zo nee, dan kun je het boek na de test beter weggeven aan iemand die er volgens jou wel iets aan heeft. De kans dat dit gebeurt, is echter klein.

Dus gaan we verder.

Eerst zet ik compleet eerlijk de voordelen en de nadelen van het reizen per auto neer. Want reizen per auto is net een huwelijk: het heeft zijn mooie kanten, maar het is ook weer niet allemaal rozengeur en maneschijn. Daarna hetzelfde voor het reizen per trein. Daarbij worden de Nederlandse Spoorwegen zeker niet gespaard (want dit is een eerlijk boek), maar we moeten ook niet de schuld van alles in de schoenen schuiven van de mannen en vrouwen met die gele en rode strepen op hun mouwen (of hun bazen).

Dan volgt: vertier! We gaan natuurlijk niet alleen in die trein zitten om te werken of te snurken, we willen soms ook gewoon

even lekker ontspannen. Welnu, daarin wordt met dit boek voorzien. Met een playlist voor je muzikspeler (lees: mobiele telefoon), boeken en films die passen bij de trein.

Als we dat geregeld hebben, gaan we er een gezellige boel van maken. Met beschrijvingen van meer dan 25 menstypen die je kunt (en zult) aantreffen in de trein. Allereerst natuurlijk het spreekwoordelijke visitekaartje van de NS: de conducteur. Maar ook de vele, vele soorten passagiers. Van de bedelaar tot de zweter, van de bejaarde tot de zwartrijder, van de Chinees tot de zenuwlijder. En alles ertussenin. Waarbij je zelf natuurlijk geen van die types bent. En indien toch: neem dan van me aan dat ik nooit de bedoeling heb gehad om je te beledigen. Want zo ben ik niet.

Daarna krijg je een lesje ‘treineticquette’ voor de kiezen. Tientallen vragen over hoe je je als fatsoenlijk treinreiziger dient te gedragen. Uiteraard met de antwoorden. Mag je een plek naast je reserveren voor een collega? Mag je een boterham met pinda-kaas eten? Moet je opstaan voor een bejaarde in de spits? Mag je mensen aanspreken op asociaal gedrag? Moet je klikken bij de conducteur? Mag je de conducteur een foon geven? Nou ja, dat werk dus. De *do’s-and-don’ts* van het treinreizen.

Ondertussen is er ook nog aandacht voor het vreemde taaltje dat geldt in de trein, zowel bij de passagiers als bij de conducteurs als bij de NS zelf. Voorbeeldje alvast? De Sprinter. Een sprinter is: Dafne Schippers. Usain Bolt. Een sprinter is niet een zich traag voortbewegende figuur die tijdens de honderd meter op de Olympische Spelen elke tien meter even stopt en dan weer gas geeft. Dat noemen we eerder een slak. Van dit soort ‘verhultaal’ barst het bij onze vrienden in die kantoorkolos op Utrecht Centraal. Ze gebruiken verhultaal omdat ze denken dat we gek zijn. Maar dat zijn we niet. Zeker niet na lezing van dit boek.

Heb je dat allemaal gelezen, heb je een paar keer met de trein

gereisd en blijft het echt een ramp voor jou, dan weet je één ding zeker: het is voor jou even niet weggelegd. Volgend jaar nog maar eens een keertje proberen. Of niet. Al acht ik de kans klein dat het echt zal tegenvallen. Want dat deed het bij mij ook niet. Integendeel. Terwijl ik toch bekendsta als iemand die een tien op school had voor kritisch vermogen. Ook al zou ik anders willen: reizen per trein heeft mijn hart gestolen.

Mijn jaar 'zo veel mogelijk met de trein' is achter de rug. Het abonnement dat ik had, heb ik ingeruild voor een ov-chipkaart met voordeel-dinges. Af en toe pak ik de trein. Vooral op het traject Heerenveen-Rotterdam is dat een feest. Parkeren voor vier euro per dag. Alle zitruimte die je maar wenst in de trein. Geen verplichte overstap. Lekker werken. Na minder dan tweeënhalve uur fris en fruitig uitstappen op het prachtige Rotterdam-Centraal. En dan opgeslokt worden door de stad waar ik het levenslicht zag, negentien jaar voor ik op 21 oktober 1981 mijn rijbewijs haalde. Als ik dat doe, bejubel ik de dag dat ik besloot mijn 'principe' te laten varen en de trein te omarmen. Figuurlijk dan.

Ik wens jou dezelfde ervaring!