

Reizen met 'The poor man's easyJet'

In tijden van financiële crisis en falende treinen probeert Michiel Hegener een vaak vergeten vervoersmiddel: de bussen van Eurolines.

Het was de honderdste keer dat ik naar het Verenigd Koninkrijk reisde en het was crisis, nog steeds trouwens, vandaar het idee om eens gek te doen: niet per auto of per vliegtuig maar per nachtbus van Eurolines, *the poor man's easyJet*.

Rond 19:45 uur arriveert de dienst uit Amsterdam op Den Haag Centraal. Met nog tien wachtenden klim ik naar binnen, waarna de bus voor tweederde vol zit. Aan de andere kant van het gangpad zit een Somalische luid en handgebarend mobiel te bellen, van Delft tot even voorbij Breda waar we een half uur pauzeren bij een McDonald's. Kom daar eens om bij easyJet!

Na onze doorstart gaat ze in debat met een landgenote naast haar, soms ook met hun begeleider op de bank ervoor. Pas diep in Vlaanderen zijn ze eruit, terwijl we in de duistere nacht over een lege autostrade door natte sneeuwbuien naar Calais denderen. Tijd om te slapen, maar mijn U-vormige opblaaskussen klapt bij het opblazen. Mooi, daar kunnen de bananenschillen in.

Het ligt zeker niet aan de rijnsnelheid van de bus dat we 10 uur doen over Den Haag-Londen – 7 à 8 uur met de auto. Wel aan af en toe een binnenstad inrijden (Rotterdam, Breda, Antwerpen) om een paar passagiers op te vissen en veel buffertijd om de ferry niet te missen. In Calais staan we anderhalf uur op een asfaltwoestijn tussen lichtmasten, loopbruggen en afgemeerde boten.

De P&O-ferry van half drie zit vol enorme vrachtauto's, plus een paar bussen en vrijwel geen personenauto's. Op één na zijn alle restaurants van *The Spirit of Britain* gesloten. En op het buitendek geniet maar één

passagier van de razende, ijzige wind, de donkere golven in de diepte waar je niet in wil vallen, de maan en Jupiter helder en hoog aan de hemel en de naderende White Cliffs.

Vanaf Dover scheuren we over de lege M2 door Kent en daarna vrijwel zonder te remmen het uitgestorven Londen in. Om vijf uur lost de Engelse chauffeur ons op Victoria Coach Station. *Cheers! Take Care!*

Ook hier vriest en waait het, straten zijn donker, mensen schaars. Lichtpunt is dat een retour met de nachtbus 32 euro kost en daarvoor ben je dan ook echt *downtown*, om met Petula Clark te spreken. Luchtvaartmaatschappijen dumpen je ergens tussen de weilanden waarna je per peperdure Britse trein de reis

Een half uur pauzeren bij een McDonald's!

mag voortzetten. Exclusief vervoer van en naar Schiphol kost een retour naar centraal Londen met easyJet minimaal 120 euro.

Voor mijn tijdelijke daklozenopvang ga ik naar het Victoria-treinstation. Gelukkig is er al een kiosk met thee open. Er staat een prettig gestoorde zwerver die wat etenswaar in een gele plastic zak aan de standhouder aanreikt, of dat even in de magnetron kan. Hij vraagt het kenmerk niet voor het eerst. „*That's twenty pounds.*” Het smartelijke antwoord: „*Please! Don't do that to me!*” De zak wordt aangenomen, opgewarmd en met een grijns teruggegeven. De zwerver: „*God bless you!*” Zelf zwerv ik ook even, totdat om kwart voor zeven Westminster Cathedral opengaat en de nacht ten einde komt.

Zestig uur later. Qua inchecken is Victoria Coach Station net een vliegveld: paspoort en reserveringsbewijstonen, dan krijg je een boarding pass met afscheurbaar deel en een genummerde sticker voor je bagage. Hier vertrekken rissen bussen,



beeldschermen vertellen bij welke gate je moet zijn.

„Als je deze bus neemt, kom je nooit in Cork!”, roept de chauffeur van de dienst naar Amsterdam tot een zoekende passagier. Eerder had hij handbagage gecontroleerd op meegesmokkelde warme dranken en moest ik met mijn koffie terug naar het emplacement. Anderhalf uur later, in Dover, zegt hij tot alle passagiers: „Als je aan boord dronken wil worden, prima. Maar als ik het merk, kom je straks niet meer in de bus.”

De regels van Eurolines zijn streng, maar handhaving varieert

per chauffeur. Een reizigster naast me vertelt dat ze een deel van haar heenreis had moeten luisteren naar aangeschoten, ketende medepassagiers. Kan gebeuren, ook in een vliegtuig.

Na Calais probeer ik te berekenen hoeveel CO₂-uitstoot dit retour Londen kostte. Veel minder dan door de lucht in ieder geval en heel veel minder dan per auto. En met de nachtbus bespaar je ook twee hotelovernachtingen – minstens honderd euro, waarvoor je tientallen bomen kan laten planten voor de opslag van de CO₂ die je foute vrienden uitstoten als ze weer per vliegtuig gaan.

Vakantiegangers staan voor een bus van Eurolines op een verzamelpunt aan het Julianaplein in Amsterdam.

Foto ANP