

# Sporen door Japan

Een bezoek aan Japan stond allang op ons verlanglijstje. In het voorjaar van 2023 kwam het er eindelijk van. Dan sta je voor de keus: gaan we met een groepsreis of individueel. Nu zijn we tamelijk eigengereid en we besloten dus om het zelf te regelen. Je hebt dan de keuze om een auto te huren of met de trein te reizen. Die keuze was snel gemaakt, want de meeste toeristische hoogtepunten liggen in het drukke stedelijk gebied en dat is met de auto best wel een uitdaging, nog los van het feit dat ze er links rijden. Het spoorwegnetwerk in Japan is daarentegen zeer dicht en heeft een uitstekende reputatie. We gingen drie weken; van eind april tot begin mei en reisden van Tokio naar Nagasaki met af en toe een zijspoor. Ik ga het niet hebben over de bezienswaardigheden onderweg, maar over onze ervaring met de treinen. Net als Nederland kent Japan meerdere spoorwegmaatschappijen. De belangrijkste is de Japan Railway groep, ontstaan in 1987 vanuit de privatisering van de Japanse National Railways. De groep bestaat uit 6 regionale maatschappijen en een tak voor goederenverkeer. Daarnaast zijn er nog 14 andere private maatschappijen regionaal actief. Dat maakt het voor de buitenlandse toerist in het begin best wel complex om je weg te vinden op grote stations.



Aan de andere kant heeft de buitenlandse toerist een streepje voor, althans bij Japan Railways (JR), want die geeft een pas uit waarmee je 1, 2 of 3 weken door Japan kunt reizen. Die pas is niet voor niks, want je betaalt er (anno 2023) resp. 204, 324 en 414 euro voor. Het is meestal voordeliger ten opzichte van losse kaartjes, uiteraard afhankelijk van hoe vaak en over welke afstand je de trein pakt. Toch zou ik de railpas zonder meer aanraden, al is het alleen maar voor het gemak, want anders moet je telkens een los kaartje kopen en dat kan tijdrovend zijn. Maar let op: je kunt die pas het beste, en binnenkort alleen maar, vanuit Nederland regelen. Doe dat wel tijdig, want er gaat enige tijd overheen voordat je de voucher per post toegestuurd krijgt. Deze voucher moet je dan in Japan omwisselen voor de echte pas. Daar vul je dan ook de ingangsdatum in. Kijk voor de procedure op [www.japanrailpass.nl](http://www.japanrailpass.nl). Een lijst van stations waar je je voucher in kunt wisselen vind je op de site <https://japanrailpass.net/en/exchange.html>. Op deze site staat ook dat je nog tot en met 31 maart 2024 de pas nog op enkele stations in Japan kunt kopen, maar dan betaal je er ca. 15% meer voor. De pas zelf is een onooglijk kartonnen kaartje, waar je heel zuinig op moet zijn, want raak je hem kwijt, dan krijg je geen nieuwe. Er is overigens geen conducteur die er naar zal vragen, maar je moet hem bij elk toegangspoortje laten scannen. Je moet dan wel de poortjes van de JR treinen hebben. Volg op de grote stations dan ook de bordjes JR. Tot de JR treinen behoren ook de Shinkansen hoge snelheidstreinen. Daar mag je ook mee reizen op je pas, maar dan weer niet met de treinen die gerund worden door Nozomi en Muhuzo.



Als je binnen de poortjes bent, begint het zoeken naar het perron. Ervan uitgaande dat je het Japans niet machtig bent, kan dit de eerste keren tot nogal wat stress leiden, maar je komt er al gauw achter dat op de borden ook Engelse namen voorbij komen. Je moet eerst wel uitzoeken wat de naam van de lijn is, want alle treinverbindingen hebben een eigen naam. En de eindbestemming van de lijn moet je ook weten. Met die kennis kom je gemakkelijk op het goede perron uit.



Die kennis kun te voren vergaren met een reisplanner. Op de site <https://world.jorudan.co.jp/mln/en/> vind je een planner die vergelijkbaar is met die van de NS. Op de site <https://www.jrpass.com/nl/map#5.48/35.282/136.715> vind je een interactieve kaart met alle lijnen waarop de JR pas geldig is met hun namen en alle stations.

Nu zijn er heel veel Japanners en het lijkt wel of die allemaal op het zelfde tijdstip met de trein willen. Dat zal wel dringen worden, verwacht je. Nee dus. Men stelt zich zeer gedisciplineerd op in rijen op die plaatsen waar ze de wagons in willen stappen. Waar de portieren van de wagons zich zullen bevinden, is namelijk geen verrassing, zoals op Nederlandse stations. Op elk perron staat met strepen en nummers aangegeven waar de betreffende wagoningang is. Als de trein op exact die plek is gestopt, wacht men beleefd tot de passagiers zijn uitgestapt om vervolgens netjes achter elkaar in te stappen. Laatkomers hebben pech. De trein vertrekt bijna op de seconde af op tijd.



Toch kan het voorkomen dat je het spoor letterlijk bijster bent geraakt. Maar als je als vreemdeling hulpeloos om je heen kijkt, is er altijd wel iemand die spontaan vraagt of ze kan helpen (ze, want het zijn meestal vrouwen) en die zelfs met je meeloopt naar het juiste perron. Ook is er op vrijwel elk perron personeel te vinden om vragen te beantwoorden. Wees, eenmaal in de trein, niet bang dat je je bestemming mist, want in de trein wordt zowel in het Japans als in het Engels de de naam van het eerstvolgende station omgeroepen en, ook erg handig, of je aan de linker of de rechterkant uit moet stappen.

In het algemeen zijn de Japanners niet erg communicatief. In de trein houdt men zijn ogen strak gericht op het mobieltje. Bellen hiermee in de trein is overigens uit den boze. Afgaande op adviezen dat het verstandig zou zijn om zitplaatsen in de Shinkansen te reserveren, hebben we daartoe een poging gewaagd. Dat gaat via een automaat op het station, waar je eerst je pas moet scannen, vervolgens je paspoortnummer in moet voeren waarna het scherm je voor een flink aantal keuzes stelt, die ons best wel hoofdbrekers kosten. Maar terwijl de rij achter ons groeide, kwam de loketbeambte uit zijn hok om ons in het proces te begeleiden. Kom daar in Nederland maar eens om. We kwamen er overigens later achter dat de wagons met gereserveerde zitplaatsen helemaal vol zaten, terwijl er in de wagons met vrije zitplaatsen nog volop plaats was. Dus we hebben niet meer gereserveerd en dat is altijd goed gegaan zelfs in de zogenaamde Golden

Week (begin mei) met nationale feestdagen, de week waarin vrijwel alle Japanners vrij hebben.

Al met al was het een zeer relaxte reis. Er is ruim voldoende onderdak te vinden op loopafstand van de stations en als je er niet tegen opziet om een halfuurtje te wandelen kun je de meeste bezienswaardigheden te voet bereiken. In de Shinkansen en sneltreinen (rapids, die niet op alle stations stoppen) zijn de zitplaatsen gerieflijk. Op de lokale treinen heb je te maken met een metro opstelling, met de meeste zitplaatsen in de lengterichting. Op de lijnen in de metropool Tokyo kun je overigens een zitplaats tijdens de spitsuren wel vergeten, hoewel het regelmatig voorkwam dat jongeren voor ons als senioren opstonden.



Het uitzicht vanuit de trein in de trajecten die wij hebben afgelegd valt wel tegen. Het zuidwestelijk deel van het hoofdeiland Honshu is namelijk helemaal verstedelijkt en je ziet daar hoofdzakelijk moderne hoogbouw. En de Shinkansen gaat met een snelheid van rond de 300 km/uur door heel veel, hele lange tunnels. Dan krijg je niet veel mee van het landschap.

Tot slot nog iets bijzonders. In Fukuoka kun je de sneltrein kunt nemen naar Huis ten Bosch, alwaar je kunt overnachten in het Centraal Station van Amsterdam en een biertje kunt drinken in café de Rode Leeuw. Echt waar, check het maar op [https://nl.wikipedia.org/wiki/Huis\\_ten\\_Bosch\\_\(Japan\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Huis_ten_Bosch_(Japan)). Deze heimwee-opwekkende taferelen maakte de terugreis naar Nederland voor ons gemakkelijker.

Geri van Ittersum, juni 2023