

Lc 8-12-2025

Maak de bus en de trein echt openbaar



‘De NS heeft toegankelijkheids- en bereikbaarheidsverbeteringskeuzes al wel gemaakt.’

Foto: ANP/Wouter de Wilde

Uniformiteit voor reizigers, en zekerheid

Er is een schrille tegenstelling tussen automobilisme en openbaar vervoer. Twee artikeltjes in de *LC* van 25 november illustreerden dat. Het futuristische plan voor de aanleg van een ongetwijfeld vele miljoenen kostende testbaan voor zelfrijdende auto's, tegenover ongeveer 1 miljoen euro voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het ov-streekvervoer in Friesland.

De ongebreidelde omvang van het automobilisme en het continu verdergaand faciliteren daarvan is al een eeuw lang staand beleid. Beleid dat een bijna autonoom karakter heeft gekregen. De keuze voor de aanleg van een testbaan voor zelfrijdende auto's illustreert dat.

In diezelfde eeuw tijd is de mensheid relatief steeds gezonder geworden en bereikt daardoor een steeds hogere gemiddelde leeftijd. Dat leidt ertoe dat de categorie die enerzijds nog wel mobiel wil en kan zijn maar anderzijds het zelfstandig autorijden op enig moment toch moet gaan opgeven, óók groeit. Hier doet zich een keuzemogelijkheid voor. Afhankelijk van de mate van validiteit die men nog heeft, kan er gekozen worden voor het reguliere ov of voor daartoe in het leven geroepen Wmo-vervoer.

De toegankelijkheid en bereikbaarheid van het reguliere ov zijn zoals we het kennen in de huidige tijd. De toegankelijkheid zou met technische aanpassingen sterk verbeterd kunnen worden, met name voor ouderen en anderszins mindervalide reizigers. Voor de bereikbaarheid geldt hetzelfde, hier door de inzet van organisatorische vervoerkundige maatregelen.

Die keuzes zijn tot zover (nog) niet gemaakt, terwijl ze kwalitatief het streek-ov fors zouden opwaarderen. Keuzes die een eenmalig investeringskarakter hebben, waartegenover jaarlijks herhalende Wmo-kosten staan. Wmo-kosten die inmiddels hoger dan 1 miljard euro per jaar zijn. De kennisinstituten KPVV en CROW beoordelen deze kostenontwikkeling als onhoudbaar.

De NS heeft toegankelijkheids- en bereikbaarheidsverbeteringskeuzes al wel gemaakt, onder meer door middel van roltrappen en liften. De nieuwste sprintertreinen hebben automatische

uitschuifplankjes die de spleet tussen rijtuig en perronrand overbruggen. Dat doel is bij enigermate variabele bushalteringen met adaptieve techniek eveneens te behalen.

Suggestie, roep één (kleine) nationale stads- en streekvervoersautoriteit in het leven onder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bouw daarin geconcentreerde stads- en streekvervoerexpertise op. Organiseer technische toegankelijkheid verbeterende expertise in de kring van toeleveranciers.

Dat biedt de beste mogelijkheden om die expertise gestandaardiseerd te houden. Iedere (machtige) busfabrikant die inschrijft op een aanbesteding, moet dan de standaard voertuigtoegankelijkheid implementeren. Reizigers willen uniformiteit en zekerheid daarover bij het in- en uitstappen, in het gehele land.

JAN LEENHOUTS

Lippenhuizen