

De visgraat is veiliger

*David Eerdmans, Henk Nanninga, Maarten Woolthuis, inno-V adviseurs
(OV-magazine, 14 juli 2005)*

Er is in Nederland veel geld geïnvesteerd in compacte, dynamische busstations. In het ontwerp heeft de bus alle ruimte gekregen, maar voor de reiziger is er niet veel verbeterd. In het buitenland worden comfortabele, compacte en veilige busstations gebouwd met als basis de visgraatopstelling.

Busstations in Nederland zijn meestal zogenaamde doorstoombusstations. Ze bestaan uit een aantal smalle halteperrons waar de bussen aan halteren en daarna doorrijden. De traditionele doorstroomstations zijn de laatste jaren veelal vervangen door compacte, dynamische varianten. De nieuwe stations hebben minder perrons. De bussen wachten in een bufferruimte op hun volgende dienst en rijden pas vlak voor vertrek naar een vrij perron om reizigers op te pikken. De reiziger wacht niet meer op het perron, maar op een centrale wachtlocatie.

Compacte busstations hebben een aantal verbeteringen voor de reiziger opgeleverd. Ze ogen aantrekkelijker, de dynamische reisinformatie is een prettig hulpmiddel en de compactheid leidt tot kortere loopafstanden. Maar er zijn ook nadelen. Het belangrijkste is de gebrekkige voetgangersveiligheid. Doordat bussen in eerste instantie gebruikmaken van een aparte bufferruimte voordat er naar het perron wordt gereden, maken de bussen meer af- en aanrijdbewegingen dan op een traditioneel doorstroomstation. Daardoor neemt de kans op conflicten toe. Bovendien weten reizigers door de dynamische toewijzing van de haltes pas op het laatste moment waar de bus halteert. Groepen gehaaste reizigers lopen dan tussen de vertrekkende bussen door. Dat leidt tot chaotische en gevaarlijke situaties, die dagelijks te zien zijn op bijvoorbeeld het busstation in Eindhoven.

Het comfort van de dynamische busstations laat te wensen over. De ruimte die door de aanleg van de compacte busstations is bespaard, komt meestal niet ten goede aan extra loop- en verblijfruimte voor de reiziger, maar aan de bouw van lucratief vastgoed. Vaak ontbreekt een wachtgelegenheid. Waar de reiziger vroeger in een tochtigeabri op het perron stond, staat hij nu onder een tochtig afdakje op de kop van het busstation. Soms ontbreekt zelfs het afdakje: in Den Bosch staat de reiziger alleen droog in het naastgelegen fastfoodrestaurant. En dat terwijl bij dynamische busstations op het centrale wachtpunt eenvoudig een overdekte wachtruimte gerealiseerd kan worden.

Doordat in het ontwerpproces bus en vastgoed prioriteit hebben gekregen boven de belangen van de reiziger zullen de compacte, dynamische busstations keuzereizigers moeilijk kunnen verleiden. Autobezitters gaan niet in de regen staan wachten op een bus. Het buitenland leert dat het wel degelijk mogelijk is een busstation te ontwerpen dat compact is én recht doet aan de belangen van de reiziger. Misschien wel het mooiste busstation van Europa is te vinden in Göteborg. Vanuit het treinstation loopt de reiziger overdekt naar het busstation, dat een grote, luchthavenachtige hal heeft: brandschoon en modern. Winkels en horeca vergroten het gemak en de sociale veiligheid. Er is voldoende loopruimte, comfortabele wachtgelegenheid en duidelijke reisinformatie.

De bussen staan buiten, achter grote deuren, aan haltes in zogenaamde visgraatopstelling: schuin naast elkaar met de voorkant tegen het busstation. De deuren van de 'gate' gaan pas vlak voor vertrek open. Het busplein is geheel afgescheiden van de passagiers, waardoor verkeersonveilige situaties uitblijven.

Over de gehele wereld zijn in grote steden busstations te vinden met soortgelijke lay-out en met een hoog kwaliteitsniveau. Zo heeft het enorme busstation van Glasgow een vergelijkbaar ontwerp, inrichting en voorzieningenniveau, zij het iets soberder. De situatie in Göteborg en Glasgow is echter moeilijk vergelijkbaar met de Nederlandse. Het zijn busstations voor de langeafstandsreiziger, waarvoor comfort en beleving zwaarder meetellen. Bovendien leidt de hogere reizigersopbrengst tot hogere budgetten voor reizigersvoorzieningen. Dergelijke langeafstandsliniediensten kennen we in Nederland nauwelijks. Het is dus niet reëel om in Nederland hetzelfde ambitieniveau na te streven. De situatie in het Britse Bury St. Edmunds laat zien dat ook met beperkte budgetten een comfortabel en veilig busstation gerealiseerd kan worden. Bury St. Edmunds is een centrumstadje met 35.000 inwoners. Er komen voornamelijk stads- en streekbussen, waardoor de situatie goed vergelijkbaar is met Nederland. De reizigersvoorzieningen zijn geconcentreerd op een centraal reizigersplein, waar een Travel Center, een kiosk en een wachtruimte te vinden zijn. Rondom halteren de bussen in visgraatopstelling. Ook hier hebben reizigers en bussen hun eigen, afgescheiden ruimte. Vele kleine busstations in Groot-Brittannië hebben een vergelijkbaar comfortniveau.

Nederland kan van het buitenland leren. De praktische ideeën achter busstations in steden als Göteborg, Glasgow en Bury St. Edmunds lenen zich uitstekend voor toepassing in Nederland.

Visgraatopstelling

De visgraatopstelling is compact, overzichtelijk en verkeersveilig en wordt daarom vrijwel overal ter wereld toegepast. Alleen in Nederland niet. Bij Nederlandse vervoerders heerst de opvatting dat bussen met passagiers veiligheidshalve niet achteruit mogen rijden. Wettelijk is het niet verboden. Het lijkt beter deze 'ongeschreven wet' los te laten. Achteruit rijden vergroot weliswaar de kans op aanrijdingen tussen bussen, maar met technische hulpmiddelen en heldere regelgeving is de kans op aanrijdingen minimaal. Bovendien zal een eventuele aanrijding met lage snelheid gebeuren, waardoor de kans op ernstig letsel nihil is. Die risico's worden echter ruimschoots gecompenseerd door de extra voetgangersveiligheid. Conflicten tussen bussen en voetgangers, met een veel groter risico op zwaar letsel, blijven immers uit.

Integratie van bus- en treinstation In het ideale geval zijn bus- en treinstation onder één dak geïntegreerd, waardoor de overstappende reiziger niet meer naar buiten hoeft. Door goede samenwerking met de spoorsector kan één geïntegreerde ov-terminal worden gecreëerd. Helaas is er vaak te weinig oog voor de voordelen van integratie. Het is in Nederland al lastig genoeg om reisinformatie voor busreizigers in een stationshal geplaatst te krijgen. Dit, terwijl een groot deel van de treinreizigers de bus als voor- of natransport gebruikt. Een naadloze aansluiting van trein op bus betekent dus ook een kwaliteitsverbetering voor veel treinreizigers.

Comfortabele wachtruimtes Een comfortabele wachtruimte met goede reisinformatie is belangrijk voor het verleiden van keuzereizigers. Winkels en horeca maken de wachtruimte prettiger, sociaal veiliger en genereren inkomsten voor de ondernemers en de



beheerder van het busstation. Bij integratie met het treinstation kan synergie ontstaan door één gezamenlijke wachtruimte te realiseren. De kosten worden dan verdeeld over verschillende partijen, terwijl de horeca profiteert van een grotere groep klanten. Ontwerpen vanuit de reiziger De busstations in Glasgow en Göteborg blinken uit in heldere looproutes, goede informatievoorziening en kwaliteitsuitstraling van de gebruikte materialen. Het heeft geen zin alle details klakkeloos te imiteren - busstations zijn immers maatwerk - maar er is in ieder geval goed rekening gehouden met de wensen van de reiziger.

In Nederland lijkt de bus prioriteit in het ontwerpproces prioriteit te krijgen boven de reiziger. De belangrijkste boodschap van de buitenlandse voorbeelden is dat we busstations moeten ontwerpen die zowel de reiziger als de vervoerder en wegbeheerder dienen. Niets staat compacte, comfortabele en veilige busstations mét visgraatopstelling meer in de weg.