

De verbeterende trap van de overstap

AUTEURS Jaap-Joost Melse, Guus Receveur & Thomas Rook
FOTOGRAFIE Alex Hansen

Reizigers zouden het idee moeten hebben dat bij het overstappen geen tijd verloren gaat. Toch blijken er in de praktijk fysieke en mentale barrières te zijn die een 'seamless journey' verhinderen. Bij beoordeling van de kwaliteit van een openbaar vervoersknooppunt is er veel aandacht voor de verblijfsfunctie, het design en de veiligheid. De kernfunctie, het overstappen, wordt echter vaak vergeten.

Bij een reis met het openbaar vervoer van deur tot deur zal de reiziger in de meeste gevallen minimaal één keer overstappen. Vaak is dit een overstap tussen verschillende vervoersmiddelen, dit gebeurt meestal op treinstations. Vooral bij binnenstedelijke centrumstations is de knooppuntfunctie van belang, omdat hier nationaal, regionaal en stedelijk openbaar vervoer samenkomt. Deze knooppunten leggen een grote claim op de (beschikbare) ruimte in het stadshart. Het is daarom noodzakelijk om zo'n openbaar vervoersknooppunt compact te ontwikkelen.

Fysieke barrières

Juist bij knooppunten van deze grootte moet de reiziger een aanzienlijke afstand afleggen om bijvoorbeeld van het treinperron naar het busplatform te komen. Regelmatig komen reizigers hoogteverschillen en looproutes tegen. Deze obstakels nemen kostbare (reis)tijd in beslag. De grote overstaptijden vormen een barrière in de aansluitingen van de ketenmobiliteit. In de huidige samenleving wordt de actieradius van reizigers steeds groter terwijl de reistijd juist afneemt. Wat dat laatste betreft is echter ook een tegenbeweging zichtbaar: reistijden worden weer langer door congestie, de kwaliteit van de infrastructuur en de capaciteit van de spoorwegen. De overstapminuten vormen een prominenter aandeel van de reistijd doordat reizigers zich steeds sneller verplaatsen. Voor pendelverplaatsingen van één uur per enkele reis wordt overstap- en wachttijd als verloren ervaren. Voor de

recreatieve reiziger is deze tijd echter onderdeel van zijn trip. De beleving van overstaptijd is dus afhankelijk van het doel van verplaatsing.

Weerstandsfactor

Met de zogenaamde weerstandsberekening kan worden aangetoond dat grote overstaptijden op belangrijke terminals waar de vervoersvoorzieningen ver uit elkaar liggen een behoorlijke barrière vormt. Uit onderzoek van TU Delft blijkt dat de weerstandsfactor van de overstap exponentieel toeneemt naarmate de tijdsduur van de overstap langer is en het ervaren comfort minder. Uit een aansluitend onderzoek van de Radboud Universiteit is bovendien geconcludeerd dat een bus-treinoverstap meer weerstand bij reizigers oproept dan trein-treinoverstapen. Dit komt doordat bij een bus-treinoverstap over het algemeen een grotere (loop-)afstand moet worden overbrugd. De weerstand die wordt veroorzaakt door barrières in de overstap uit zich in minder reizen met het openbaar vervoer en een toename van het autogebruik. Op veel openbaar vervoersknooppunten is er sprake van een niet-optimale indeling. Door overstaptijden te verminderen is er veel tijdswinst te behalen. Het ontwikkelen van openbaar vervoersknooppunten waarin verschillende vervoersvoorzieningen geconcentreerd zijn kan de overstaptijd aanzienlijk verkorten. Door bijvoorbeeld voorzieningen te stapelen worden de overstaproutes korter. Hierdoor neemt de barrièrevorming van de overstap af: het overstappen wordt minder negatief ervaren. Dit resulteert in een betere beleving van de reis. Het advies luidt daarom: ontwikkel slimme openbaar vervoerterminals waarin de verschillende vervoersmiddelen dicht bij elkaar stoppen.

Compacte stations

Om een goed alternatief te bieden voor de auto, denkt de Nederlandse Spoorwegen (NS) bij de herstructurering van haar huidige stations goed na over de locaties en concentraties van de verschillende verkeersvoorzieningen. De NS is hard bezig met het faciliteren van naadloze ketenmobiliteit: de jongste lichting stations heeft een compact ontwerp waardoor er korte overstaptijden zijn tussen de verschillende verkeersvoorzieningen. Een voorbeeld is station Duivendrecht: op dit knooppunt stoppen trein, metro en bus op verschillende hoogteniveaus vlakbij elkaar. De overstappende reizigers hoeven hierdoor slechts een kleine verticale afstand te overbruggen. De NS heeft prioriteit gegeven aan de herstructurering van de stations die aangesloten zijn op het Nederlandse traject van de hogesnelheidslijn (HSL). Niet elk station met een HSL-aansluiting heeft echter een hoogwaardig onderliggend openbaar vervoersnetwerk. Doordat het HSL-station vaak niet de eindbestemming vormt, hebben veel reizigers behoefte aan na-transport. Het laatste deel van de keten zou met een taxi overbrugd kunnen worden, maar in een drukke stad is het openbaar vervoer doorgaans sneller dan een auto.

Buitenlandse treinstations

Het is een misvatting dat de stations in Nederland internationaal gezien ver achterlopen. In Japan, een vooruitstrevend land op het gebied van openbaar vervoer, blijkt de 'seamless journey' behoorlijk ondergesneeuwd. Het is een reis op zich om in Kyoto van de hogesnelheidstrein



op de metro over te stappen. De Japanse reiziger is er aan gewend om voor een overstap meerdere hoogtebarrières en relatief lange afstanden te overwinnen, maar door de verschillende verkeersvoorzieningen dichter bij elkaar te brengen kan de beleving van de reiziger positief worden beïnvloed.

Het nieuwe Hauptbahnhof in Berlijn is wel goed ontworpen. Op het station komen drie verschillende modaliteiten samen. Hiertussen kan eenvoudig worden overgestapt. De kwaliteit van de moderne Nederlandse stations houdt het midden tussen die van de stations van Kyoto en Berlijn. Wat betreft de overstaptijden op de Nederlandse stations is er dus nog winst te behalen. Nieuwe ontwerpen zullen zich moeten gaan richten op compactheid en concentratie van de vervoersvoorzieningen. De kosten van een slimme herstructurering zijn te rechtvaardigen door de tijdwinst die iedere reiziger uiteindelijk kan behalen bij elke overstap.

Vervoersknooppunten hebben grote potentie, maar de belevingswaarde en de kwaliteit moeten hoog zijn om die te realiseren. Reizigers ervaren overstappen onder één dak én efficiënte vervoersaansluitingen als bijzonder prettig. Wachtijd moet zoveel mogelijk worden vermeden, omdat die in de beleving van reizigers driemaal langer duurt dan in werkelijkheid het geval is.

Mentale barrières

Het is onmogelijk om tienduizenden reizigers allemaal een naadloze verbinding te bieden op één openbaar vervoersknooppunt. Daarom moet naast het slim ontwerpen van stations ook gedacht worden aan

investering in de verbetering van de beleving van overstapbewegingen en wachttijd. Zodra de reiziger uit het vervoersmiddel stapt, zoekt hij naar vermaak. Nadat de noodzakelijke overstapinformatie is verworven en de reiziger op weg gaat naar de volgende keten in de verplaatsing, is het belangrijk om op een positieve manier zijn aandacht te trekken. Het is dus van belang om faciliteiten en dienstverlening te bieden. Ook in dit opzicht is het stationsontwerp van belang.

De wachtruimten zijn uiteraard de meest voor de hand liggende locaties voor vermaak, maar ook op andere locaties kan geprobeerd worden om de gevoelsmatige wachttijd te verkorten. Wanneer de reizigers zich van het ene perron naar het andere verplaatsen kan er vermaak zijn, bijvoorbeeld in de vorm van multimediaschermen waarop het laatste nieuws getoond wordt.

De beleving van een overstap onder één dak kent de minste weerstand.

Visitekaartje

Het centraal station bepaalt vaak de eerste indruk die men van een stad krijgt en is daarom een visitekaartje. Aantrekkelijke openbare ruimte rondom een station draagt bij aan een positieve beeldvorming van een stad. De laatste jaren is het belang hiervan doorgedrongen tot de verschillende gemeenten en bij het Rijk. De komst van de HSL vormde



een aanleiding voor het realiseren van een betere uitstraling voor de nieuwe centrale stations. Door de HSL wordt de stad internationaal beter bereikbaar en dit kan bijdragen aan het aantrekken van internationale bedrijven.

De positieve impressie die een hoogwaardige ruimte in en rondom een station van een stad geeft, gaat hand in hand met een prettige beleving van de overstap. Op een aantal plaatsen heeft men dit geprobeerd door het stadscentrum door te trekken tot in het station. Het is hierbij belangrijk dat de doorstroming en de overzichtelijkheid behouden blijven. Dit blijkt niet altijd eenvoudig doordat veel stations enigszins buiten het centrum liggen.

Het nieuwe station van Rotterdam is een goed voorbeeld van zo'n verbinding tussen verkeersknooppunt en stadscentrum. De plannen voor het station gaan gepaard met een herstructurering van het Weena en het Kruisplein. Deze verkeersweg verandert in een brede boulevard waardoor het prettig wandelen wordt van het station naar het centrum. Eventueel kan je deze afstand ook met de tram afleggen. Op deze wijze is het mogelijk het centrum direct te verbinden met het station. Gezelligheid en vermaak worden zo ook deels meegenomen tot in het station.

Concluderend kan gesteld worden dat zowel de beleving van de overstap als de tijd die overstappen in beslag neemt cruciaal is voor een goed geoliede reizigersmachine. Wanneer deze aspecten gecombineerd kunnen worden in een slim en compact overstapsysteem met minimale mentale en fysieke barrières, trekt dit meer reizigers aan. Een goed ontworpen openbaar vervoersterminal waar reizigers slechts beperkte afstanden hoeven af te leggen om over te kunnen stappen, is

essentieel in de ontwikkeling van naadloze ketenmobiliteit.

De Nederlandse Spoorwegen, lokale vervoerders, de overheid en de spoorbeheerder zouden de handen ineen moeten slaan en hun krachten bundelen. Met het ontwikkelen van innovatieve openbaar vervoerterminals kan een stap vooruit worden gezet in de gezamenlijke strijd tegen de automobiliteit.

Jaap-Joost Melse (jaapjoost_melse@hotmail.com) en Guus Receveur (guusrr@hotmail.com) zijn student Ruimtelijke ordening & Planologie aan de NHTV, Internationaal Hoger Onderwijs Breda. Thomas Rook (051319@nhtv.nl) is student Verkeerskunde aan de NHTV. Het schrijven van een artikel voor een vaktijdschrift was onderdeel van hun laatste studiejaar.

Literatuurselectie

Broecke, A. M. van den (1998) Knooppunten openbaar vervoer.

Deutsche Bahn AG. <www.hbf-berlin.de> Laatst bezocht juni 2009.

DynaVision Management Consultancy (1998) Ketenmobiliteit in de praktijk: verslag van de workshops Ketenmobiliteit gehouden tijdens de Intertraffic '98, Amsterdam 10 – 13 maart 1998. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.; Herweijer, M. [s.a.] Trends en plattelandbeleid. <www.rug.nl/staff/m.herweijer/> Laatst bezocht juni 2009.

Maartens, M. (2007) Alleen groeipotentie ov in en naar steden. OV Magazine.

Wageningen.; Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2000) Vervoersknooppunten en stedenbouwkundige kwaliteit. Den Haag; REISinformatiegroep bv. <www.9292ov.nl> Laatst bezocht juni 2009.