



BEELD VOLKSWAGEN SEDRIC

“Een innovatie gaat eerder niet door dan wel. Dat ligt meestal aan beleid”

Dat klopt, zegt Andy Wiemer, een woordvoerder van ProRail. “Maar we zien de trein wel steeds populairder worden, mede omdat gemeenten de auto vaker weren. We verwachten de komende tien jaar zelfs 30 tot 40 procent meer reizigers. We lopen al tegen de grenzen van ons systeem aan, dus dat vraagt grote investeringen in het spoor, onderhoud, beveiliging en de stations.” Wiemer ziet voor de trein ook een rol weggelegd om afgelegen gebieden te ontsluiten. “Tussen de Randstad en het oosten, zuiden en noorden moeten we zorgen voor snelle(re) intercityverbindingen. Zo is de drukke en populaire Randstad beter bereikbaar en wordt het wonen in die delen van het land aantrekkelijker.” Behalve voor uitbreiding, is er ook aandacht voor toegankelijkheid en duurzaamheid. “Op stations pakken we het energieverbruik van de liften aan en we gaan bijvoorbeeld alle perrons in Nederland op gelijke hoogte brengen, zodat elke trein straks een gelijke instap heeft voor mindervaliden. Bijna alle treinen rijden al op groene stroom en we investeren in automatisch – en dus nog preciezer en efficiënter – rijden.” Maar ook fietsenstallingen moeten uitbreiden. “We zien dat e-bikes, e-bakfietsen en andere mobiele met afwijkende vorm meer ruimte in beslag nemen.” Voor de finan-

ciering van al deze werkzaamheden kijkt de spoorbeheerder naar de overheid. Zou de subsidie op vliegen niet beter ingezet kunnen worden voor meer en beter treinverkeer? Wiemer: “Qua investeringen hebben we dat wel nodig. Uit welk potje dat moet komen, is aan het ministerie. Wij adviseren vanuit onze rol waaraan behoefte is.”

Het ov zal veranderen, maar blijft belangrijk, concludeert Van Wee. Dure ov-lijnen zullen vooral op weinig bereden trajecten verder worden afgebouwd. “Ik geloof ook niet dat het vervoer tussen de grotere steden wordt vervangen door allemaal individuele of gedeelde voertuigen. De steden kunnen dat niet aan. En de overheid heeft een regierol in het behouden van een minimaal niveau van bereikbaarheid, voor de mensen zonder rijbewijs of met een kleine portemonnee.”

De alternatieve voertuigen zijn nu nog schreeuwend duur, nog niet veilig of nog zo in ontwikkeling dat ze voorlopig niet zijn goedgekeurd. We hebben dan ook nog een lange weg te gaan, erkent ook Steinbuch. “De Stint was een prachtig voorbeeld van een start-up die een maatschappelijk probleem oploste. Maar door dat ongeluk op de spoorwegovergang in Oss in 2018 zijn de regels (terecht) enorm verscherpt. Een nieuw voertuig krijgt niet zomaar toegang tot de weg. Je moet door een hele batterij keuringen heen.”

UITGLIJDER

Nederland is overigens best vooruitstrevend, vindt Steinbuch. “We lopen voorop met subsidiemaatregelen en hebben een uitgebreide laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.” Ook blijken we – volgens analyses van KPMG – wereldwijd het best voorbereid op de komst van de zelfrijdende auto, mede dankzij onze digitale infrastructuur en een overheidsbeleid dat grootschalig testen van zelfrijdende auto's en vrachtwagens mogelijk maakt. En steden als Amsterdam testen heel wat af. “Maar de regelgeving moet gemoderniseerd worden. De overheid moet niet blijven hangen in het oude denken van leveranciers, beheerders, consumenten en producenten. Dat gaat allemaal door elkaar heen lopen. En het is nu nog een heel geklooi om als Vereniging van Eigenaren een laadpaal te krijgen.”

“Het is moeilijk om te voorspellen welke transportinnovatie het wel of niet redt”, zegt Van Wee. “Sterker nog, een innovatie gaat eerder niet door dan wel. En dat ligt niet zozeer aan de technologie, als wel aan beleid of de mens.” Hij snapt de strenge overheidsregels waar Steinbuch over spreekt wel, “en dat ze die gemotoriseerde stepjes bijvoorbeeld nog niet toestaan in Nederland. De minister kan zich niet nog zo'n uitglijder als het stintongeluk veroorloven. Maar je moet ook niet elke technologische vernieuwing bij één nadeel tegenhouden.” Steinbuch: “Laat die vele bloempjes bloeien, laat mensen kiezen, en dan zien we wat gaat overleven, en doodgaan wat het niet haalt.”

Van Wee is terughoudend: “Verwacht geen futuristisch straatbeeld in een jaar of dertig. Kijk dertig jaar terug. Wat is er sindsdien veranderd, behalve dat we meer online reisinformatie hebben, meer vliegen en elektrisch rijden? Auto's zijn schoner, maar functioneel weinig veranderd. De maatschappij blijft moeilijk te voorspellen.” ●