



- Maurits van den Toorn
- Woonplaats: Leiden
- Functie: journalist
- Project: kennis maken met verkeer en vervoer in Japan als 'input' voor journalistieke en andere publicaties



Sapporo. De meeste trams in Japan zijn relatief klein en behoorlijk op leeftijd, al zijn ze vaak flink gemoderniseerd.



Iedereen wacht altijd keurig in de rij op trein of tram, in dit geval op de interlokale tram naar Enoshima.



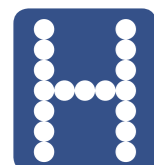
De trots van het spoorbedrijf is de Shinkansen, hier bij binnenkomst op het centraal station van Tokio.



Diagonaal oversteken in Matsuyama.

Alles maakt geluid in Japan

Doel van mijn reis is kennismaken met het openbaar vervoer in zoveel mogelijk facetten en dat lukt prima, drie weken lang. Japan is een paradijs voor gebruikers en liefhebbers van het openbaar vervoer. Dat had ik al vaker gehoord en het is ook echt zo. Als gebruiker kom je efficiënt en vlot op je bestemming. Als liefhebber kun je bovendien plezier beleven aan praktisch alles wat er ooit aan vervoermiddelen is bedacht: monorails, magneetzweefbanen, bandenmetro's, geleide bussen, funiculaires...



et verkeerslicht blipt, het treintoilet pingt, de roltrap zegt iets, de lift praat tegen je aan, enzovoort. Het is een van de eerste dingen die me na aankomst in Japan opvallen: bijna alles maakt geluid. Het land heeft een soort auditief behang dat je na een dag of wat amper nog hoort. Ik betwijfel de effectiviteit van die overvloed aan goedbedoelde waarschuwingen, want dat zijn het tenslotte. Maar de effectiviteit van het openbaar vervoer in Japan staat buiten kijf.

Bovenaan de piramide staat Shinkansen, het beroemde hogesnelheidsnet dat nog steeds ontzag inboezemt. Niet vanwege de snelheid, maar door de ongelooflijke efficiëntie waarmee het systeem wordt geëxploiteerd. Een trein wordt na aankomst op zijn eindpunt meteen door een ploeg van wel dertig of meer schoonmakers onderhanden genomen en kan al na een minuut op tien weer op pad. Zo lukt het om op de betrekkelijk krappe infrastructuur een vierminutendienst te onderhouden tussen Tokio en Osaka.

Ideale voorbeeld

Na een dag of wat reizen begin ik te snappen waarom NS en ProRail de Japanse spoorwegen als het ideale voorbeeld zien. De frequenties zijn hoog en de punctualiteit is verbluffend, wat geaccentueerd wordt door het per halve minuut verspringen van de stationsklokken. Elke trein stopt tot op de centimeter op de aangegeven plaats, iedereen stapt snel in en uit en na een heel kort stationnement rijdt de trein alweer. De gewone sneltreinen zijn weliswaar langzamer dan de shinkansen, maar net zo comfortabel. De reisinformatie is voortreffelijk (ook in het Engels) en het is overal brandschoon.

Het is mooi als NS probeert om best practices over te nemen, maar met één ding gaat dat echt niet lukken: Japan heeft de ideale passagiers. Iedereen stelt zich op het perron keurig op achter elkaar, vaak binnen de lijnen die aangeven waar je voor welk rijtuig moet

zijn. Het is een vorm van discipline die wij niet kunnen opbrengen, zelfs al proberen we het. Je merkt het ook meteen als er op het perron een groepje langneuzen is, de Japanse benaming voor westerlingen. Die slagen er hooguit eventjes in om in de buurt van de lijnen te blijven staan en beginnen dan al gauw rond te drementelen.

Toezicht alom

Het wemelt overal van het personeel, standaard voorzien van witte handschoenen. Op drukke stations heb je soms zelfs opzwaaiers die de reizigersstromen de goede kant op sturen. De stations hebben toegangspoortjes, maar als gebruiker van een Japan Rail Pass zonder chip kan ik die altijd via een bemensde toegang ontwijken. Een aardig onderscheid met Nederland is dat de poortjes open staan – sneller doorlopen dus – en pas dicht gaan als je probeert in te checken met te weinig saldo of een verkeerde kaart. Dan zou je trouwens nog kunnen doorlopen, want je weg wordt slechts geblokkeerd door een paar zachte kunststoffen flappen, maar zoiets is in Japan not done.

Ouderwets

Niet alles is overigens ultramodern en efficiënt. De trambedrijven zijn zelfs bepaald ouderwets te noemen. Het gaat overal om kleine restanten van wat ooit grote netten waren, met trams die er soms al een halve eeuw of meer op hebben zitten. Ook de sobere halteaccommodatie is nauwelijks meer van deze tijd. Alles is wel keurig onderhouden en er wordt inmiddels op bescheiden schaal gemoderniseerd. Zo heeft bijna elk trambedrijf tegenwoordig een paar lagevloertrams, maar die worden per stuk aangeschaft. Merkwaardig dat in zo'n efficiënt land niet een paar bedrijven samen een serie aanschaffen, dat zou toch schaal- en dus prijsvoordelen opleveren.

Extra bescherming

Ook op straat is er veel toezicht. Geen bouwplaats of er staat weliemand die waarschuwt dat het toch écht verstandiger is om aan de overzijde van de straat verder te lopen. Als de tramhalte wegens verbouwing buiten dienst is, staat er een functionaris die wijst waar de tijdelijke halte is (pakweg vijftig meter verderop, ik had 'm al gezien, maar

toch dank u wel). En op kruispunten met verkeerslichten krijg je als voetgangers soms nog extra bescherming in de vorm van klaarovers met gele vlaggen. Als rechtgeaarde Nederlander denk ik bij al dat dienstbetoon al snel 'wat kost dat niet?', maar dat is gelukkig niet mijn zorg.

Over kruispunten gesproken: echt heel handig is soms de mogelijkheid om diagonaal over te steken, uiteraard onder begeleiding van het goedkeurend bliiep-bliiep-bliiep van de verkeerslichten. Dát is nou een best practice die we hier best eens mogen overnemen.

Op www.verkeerskunde.nl/rddw vindt u deze en eerdere bijdragen.