

# Het STOP-principe als redder van het openbaar vervoer

**Hoelang het nog zal duren voor we echt van het coronavirus verlost zullen zijn weet niemand, maar zeker op het openbaar vervoer zal het nog lang een impact hebben. Welke rol kan het openbaar vervoer nog spelen? Hoe vermijden we dat iedereen in de auto stapt?**

Openbaar vervoer is per definitie collectief vervoer. Normaal gezien luidt de regel: hoe meer reizigers er meerijden, hoe efficiënter. Voor de coronacrisis lukte het al niet om iedereen in de spits een zitplaats te geven, laat staan 1,5 m afstand van elkaar te doen bewaren. Als dat echt nodig blijft, zullen we anders en minder moeten gaan reizen. Allemaal met de auto rijden zal ons echter niet vooruit helpen. Als iedereen dat doet, zitten we immers binnen de kortste keren terug in lockdown, maar dan in onze auto in plaats van thuis. De stilstand zal even erg zijn, met dat verschil dat ook wie voor essentiële verplaatsingen de weg op moet, zich vast zal rijden.

De oplossing zal driedelig moeten zijn: meer fietsen en wandelen voor kortere trajecten, meer telewerken en ons openbaar vervoer anders organiseren. Het wordt met andere woorden tijd om het STOP-principe nog eens boven te halen en consequent in de praktijk om te zetten. Door ruime en aangename fietspaden en trottoirs aan te leggen, kunnen we mensen aansporen om vaker te stappen of te fietsen. Dat is ook de filosofie in het Brusselse Mobiliteitsplan Good Move. Men wil de beperkte capaciteit van metro, tram en bus maximaal gebruiken voor mensen die iets verder reizen of zich minder vlot met de fiets of te voet kunnen verplaatsen. Net als Brussel bewijzen talrijke Europese steden dat je met een verkwast en wat paaltjes snel en goedkoop meer ruimte kunt geven aan voetgangers en fietsers.

Als fietsen of stappen niet haalbaar zijn, dan maar de auto? Hoewel België dat via de fiscaliteit of de enorme investeringen in extra autocapaciteit reeds lang impliciet promoot, blijft dat een heilloze en

inefficiënte keuze en bovendien nefast voor het milieu. De jongste weken is bewezen dat het voor veel werknemers niet nodig is om vijf dagen per week naar kantoor te reizen. Blijven telewerken kan helpen om de verkeersdruk naar beneden te krijgen.

Het openbaar vervoer zal het vertrouwen van de reizigers moeten terugwinnen met een vlekkeloze hygiëne en voldoende ruimte. Zoveel mogelijk reizigers in één rijktuig of bus stoppen kan nu niet meer. De reizigers spreiden is de boodschap. Weg dus met te smalle 2+3-bankjes in onze treinen of meer dan 100 op elkaar gepakte scholieren in één gelede bus. De touringcarsector kan wellicht ook nuttige extra capaciteit bieden. Een reserveringssysteem is voor onze vrij korte afstanden absoluut niet wenselijk, een app die een indicatie geeft van de te verwachten drukte kan wel nuttig zijn. Ten slotte kan tariefintegratie meer mensen ertoe aansporen voor de trein te kiezen in plaats van voor de compactere bus. Met name de S-trein kan hier een belangrijke rol spelen.

Hoe dan ook blijft na alle hiervoor genoemde maatregelen een bus met 15 passagiers aan boord, verre van vol dus, nog altijd efficiënter dan diezelfde passagiers verdeeld over gemiddeld 12 auto's. Een treinstel van drie Desiro's biedt normaal gezien 786 zitplaatsen. Als daarvan slechts de helft mag worden gebruikt, nog steeds 393... of een veelvoud van het aantal reizigers dat deze dagen in één bus mag. Met gemiddeld 1,1 personen in één auto vormen diezelfde 393 mensen een rij van meer dan 3 km...

Ten slotte moet een belangrijk sociaal vraagstuk worden opgelost. Onze herwonnen bewegingsvrijheid mag er niet alleen zijn voor mensen die een rijbewijs en auto bezitten. Voor jongeren, senioren, mensen met een beperking, mensen in armoede... is het openbaar vervoer van vitaal belang om te kunnen functioneren en sociaal isolement te vermijden. Dat was al zo voor de lockdown. Ervoor zorgen dat onze vervoersbedrijven ook na de coronacrisis financieel gezond blijven en hun vitale dienstverlening kunnen blijven aanbieden, is wat ons betreft dan ook een keuze waar iedereen baat bij heeft.



Desiro stopt in het station Drongen - met fietsenstallingen op de voorgrond.

Foto Rudy De Ceunynck

Stefan Styne, voorzitter