

Wandelafstand naar halte bepaalt tram- en busgebruik

Nabijheid belangrijker dan commerciële snelheid

LUC DESMEDT (REIZIGERSBOND), JOHAN DE MOL (UNIVERSITEIT GENT, REIZIGERSBOND), MARC BROECKAERT, ETIENNE VAN DAELE EN DIRK CLAES (REIZIGERSBOND)

Dit najaar worden de openbaarvervoerplannen in de vervoerregio's definitief vastgesteld. Daardoor zullen in vele steden ontsluitende buslijnen vanaf eind 2021 geschrapt worden. Op kernlijnen verdwijnen veel tussenhaltes op bestaande of 'rechtgetrokken' routes. Zeker in een stedelijke omgeving, met korte verplaatsingen, bepaalt de wandelafstand naar de meest nabije halte in hoge mate of mensen voor de auto kiezen of voor de bus of de tram. De Reizigersbond bepleit een moratorium op halteschrappingen in stedelijk gebied. Voorbeeld: gevalstudie Gent.

Het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021- vervoerregio Gent stelt onder meer: "De aanleg en de uitrusting van de halteplaatsen is een belangrijke schakel in het gebruik van openbaar vervoer (OV). Daarom moet bijzondere aandacht gaan naar de bereikbaarheid van de halte, het comfort alsook de verkeersveiligheid.

Nadere uitwerking van de juiste locaties van de haltes is voorzien na vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021."¹

Het Mobiliteitsbedrijf Gent kondigde tijdens een OV-themacommissie aan dat de halteafstanden tussen twee opeenvolgende (bestaande) haltes op eenzelfde lijn zouden worden herbekeken.

Tijdens de presentatie van het OV-plan aan de reizigersverenigingen stelde De Lijn dat er geen algemene norm was toegepast voor de maximaal aanvaardbare wandelafstand naar de meest nabije halte, en dat in het OV-plan 800 meter als indicatieve afstand werd gehanteerd².

Deze bijdrage toetst bovenstaande aankondiging en stellingen aan de binnen- en buitenlandse praktijk maar vooral aan de wenselijkheid om normen toe te passen om de wandelafstanden en de halteafstanden voor de reizigers comfortabel te houden.

GROTERE HALTEAFSTAND VERGROOT WANDELAFSTAND

Wandelafstand (loopafstand) en halteafstand zijn geen synoniemen:

- de wandelafstand (Nederland: loopafstand) is de afstand tussen de plaats van waar de reiziger vertrekt tot aan de meest nabije tram- of bushalte, en ook van de afstaphalte tot de eindbestemming;

- de halteafstand is de onderlinge afstand tussen twee opeenvolgende haltes op eenzelfde lijn.

Reizigers zijn zeer gevoelig voor de wandelafstand naar de halte. Veelal is de wandelafstand die nodig is om de auto of zeker de fiets te nemen, korter dan de wandelafstand naar en van de OV-halte. Vaak bevinden de auto en/of de fiets zich in of vlak bij de vertreklocatie (voor het vortransport). Dat is in mindere mate het geval voor de aankomstlocatie (voor het natransport).

Als voorbeeld nemen wij Gent. Het fijnmazige tram- en bushaltesnetwerk werd er de jongste decennia geruisloos grofmaziger. Zo verviel de halte Stadhuis, met als gevolg: geen bushalte meer tussen Korenmarkt en Sint-Jacobs. De halte Charles De Kerchovelaan verviel door een voorrangregeling voor tramlijn 1 aan het kruispunt Kortrijksesteenweg/R 40 (stadsrondweg). Bij de heraanleg van de Antwerpsesteenweg N70a en de Brusselsesteenweg N9 vervielen haltes.

In 2016 werden tientallen bushaltes in Gent ineens geschrapt. Door deze opheffingen ontstonden lokaal halteafstanden tot 700 meter.

De in 2010 in gebruik genomen tramhalte Sint-Denijslaan werd als te kort beschouwd voor de Albatrostrams en werd in 2017 opgeheven. Sindsdien bedraagt de halteafstand in deze woonwijk 850 meter.

De in het OV-plan geplande schrapping van tientallen haltes op ontsluitende Gentse buslijnen, ook in centrumnabije wijken, lokte in najaar 2020 bewonersprotest uit. Het een jaar lang niet bedienen van 10 bushaltes in Sint-Amandsberg mondde in april 2016 uit op een actie die een korte onderbreking van het verkeer op de R40 tot gevolg had.

WELKE AANVAARDBARE WANDELAFSTAND NAAR DE HALTE?

In 1979 stelde het adviesbureau Groep Planning, in opdracht van de toenmalige Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent (MIVG, voorloper van De Lijn): "Naarmate de afstand van de bestemming of oorsprong tot de halteplaats toeneemt, neemt de bereidheid om het openbaar vervoer te gebruiken af.

Uit onderzoek in Duitse steden is gebleken dat bij loopafstanden groter dan 700 meter vrijwel niemand meer het OV gebruikt. In de figuur is het relatieve aantal OV-reizigers per 100 woningen per loopafstandsklasse aangegeven tegenover het gemiddelde over het hele gebied binnen 700 meter loopafstand. Boven de 500 meter loopafstand heeft het OV nog slechts geringe betekenis.

Binnen een straal van 300 meter loopafstand wordt ca. 3 ½ keer zoveel van het OV gebruik gemaakt als gemiddeld in het gehele gebied tot 700 meter loopafstand. Bovendien blijkt dat binnen een

¹ Bijlage 2 bij Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoerregio Gent, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 20 april 2020.

² F. Van der Blij, J. Veger, C. Slebos, HOV op loopafstand. Het invloedsgebied van HOV-haltes. Congres Vervoersplanologisch Speurwerk, 2010, blz. 1-15 (www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs10_043.pdf).



Foto: vzw Reizigersbond

Het OV-plan schrapt deze modelhalte, waar minder mobiele reizigers op een comfortabele manier kunnen in- en uitstappen, aan het Minneplein in Gent.

zone tot 300 meter loopafstand ca. 50 % meer reizigers te verwachten zijn dan binnen een zone tot 400 meter loopafstand.”³ (zie figuur 1)

Ook het *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Gent (Mobiel Vlaanderen)* concludeerde in 2001 dat, eens verder dan 500 meter van de halte verwijderd, de personen die nooit of occasioneel het OV gebruiken in de meerderheid zijn. Het *Interimrapport Stadsontwikkeling* van Stad Gent (1977) poneerde 300 meter als aanvaardbare wandelafstand.

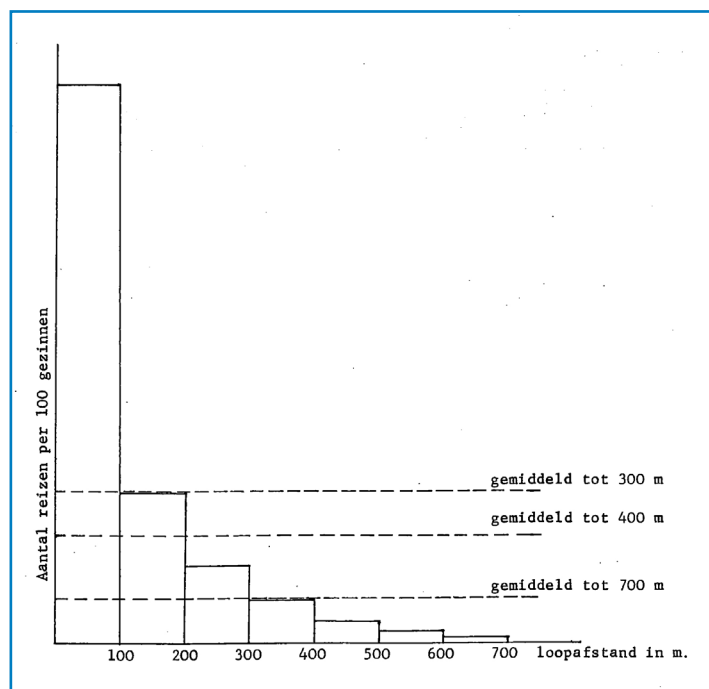
Naar aanleiding van de terugkeer van de tram in Luik wordt het busnet geherstructureerd. Ambitie: 88% van de bewonersadressen bevinden zich in 2022 op maximum 300 meter van een bushalte, en bijna 100% op minder dan 500 meter.⁴

Het rapport *Op één lijn...Kiezen voor het openbaar vervoer van de 21e eeuw!* uit 1998 wees op de gangbare loopafstand in Zürich: binnen een straal van 300 meter van elke voordeur is een OV-halte aanwezig.⁵ Sinds 1988 bepaalt een decreet dat elk adres binnen de bebouwde kom in Genève zich op maximum 300 meter (of 5 minuten te voet) van een halte moet bevinden.⁶

Een figuur, gepubliceerd door het Nederlandse kenniscentrum CROW, illustreert de afstandsvervalfunctie. Boven de 200 meter en zeker boven de 300 meter wandelafstand is de bereidheid om naar een

halte te wandelen, bijzonder gering⁷ (zie figuur 2).

Het uitvoeringsbesluit van het decreet basismobiliteit bepaalde de maximale wandelafstand naar een halte, zowel in grootstedelijk als in stedelijk gebied op 500 meter⁸. Volgens SumResearch is deze norm zelfs niet erg ambitieus⁹.



Beeld: vzw Reizigersbond

Figuur 1: adviesbureau én Gents vervoerbedrijf beperken in 1979 de wandelafstand naar een halte tot 300 meter.

³ Studie openbaar vervoer te Gent, deel I. Maatschappij voor het Openbaar Vervoer te Gent (MIVG) en Groep Planning, Brugge, 1979.

⁴ Liège: un réseau moderne, connecté, accessible. TEC/Transamo, 2020.

⁵ www.zuerich.com/de/besuchen/unterwegs.

⁶ www.ge.ch/legislation/rsg/flrsg_h1_50.html.

⁷ www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie/voetganger/loopafstanden-in-cijfers.

⁸ Besluit van de Vlaamse regering betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest, 29 november 2002.

⁹ P. Maes, "Stedelijke gebieden verdienen basismobiliteit", in *Verkeersspecialist* nr. 185, april 2012, p. 4-7.

Het *Toekomstplan De Lijn voor het stads- en streekvervoer 2000-2004* stelt voor stadsvervoer de gemiddelde snelheid van 25 km/uur voorop, met een gemiddelde halteafstand van 800 meter en een maximale wandelafstand van 800 meter¹⁰. In de praktijk vindt men zulke grote halteafstanden en invloedssfeer uitsluitend bij metrosystemen, sneltrams en hoogwaardig busvervoer (HOV). Deze verlopen integraal op eigen baan, inclusief tunnels en viaducten. Autobuslijnen die op de metro- en sneltramstations aansluiten, ontsluiten de wijken.

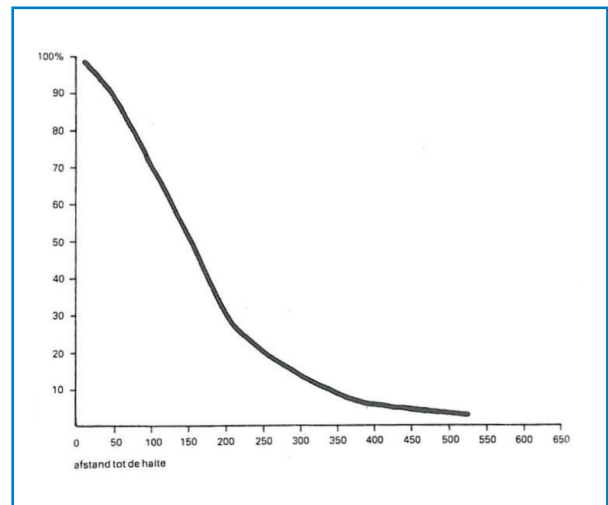
Uit de binnen- en buitenlandse voorbeelden, het Gentse OV-net zelf, de literatuur, de Zwitserse wetgeving én de recente planning in Luik blijkt dat de gebruikelijke 'praktijkwaarde' voor de maximale wandelafstand naar en van stedelijke haltes ongeveer 300 reële meter bedraagt (hemelsbrede afstand is korter). Deze vaststelling contrasteert met het *Toekomstplan De Lijn* én met de enige literatuurverwijzing in het OV-plan 2021.

NOORD-HOLLAND IS GENT NIET

De *Toets initieel voorstel Kernnet - aanvullend net* stelt: "De invloedssfeer van een magneet is 800 meter. Dit komt overeen met een acceptabele loopafstand tot een (hoogwaardige) openbaarvervoervervoering. Dit is een veel gebruikte praktijkwaarde die bijvoorbeeld ook in recent empirisch onderzoek werd teruggevonden."

Dit onderzoek betreft slechts reizigersgedragingen op enkele HOV-haltes van de Zuidtangent (Noord-Holland): hoogwaardige bussen die integraal op eigen baan rijden, met slagbomen beveiligde kruispunten, voortreffelijk aanrijdbare en toegankelijke haltes, een commerciële snelheid van 36 km/uur, vergelijkbaar met een metro. De bochtstralen zijn zo uitgevoerd dat vertramming mogelijk blijft.

Dit busbanennetwerk tussen Amsterdam, Schiphol en Haarlem, en de wandelafstanden naar de haltes (HOV-lijn 300: lengte



Beeld: CROW - Pedinga 1985

Figuur 2: afstandsvervalfunctie. Afnemende bereidheid om naar een halte die verder ligt, te wandelen.

40 km, 22 haltes), zijn geenszins vergelijkbaar met de randvoorwaarden voor OV-exploitatie in een historische stad met een bochtig patroon van smalle straten zoals Gent. Gemengd verkeer in een ruim zone 30-gebied, stapvoetse doortocht door een uitgestrekte voetgangerszone, zebrapaden, verkeerslichten zonder busvoorrang, kasseien, leveranciersverkeer, langspaarkeerplaatsen met parkeer manoeuvres, onbeveiligde gelijkvloerse kruisingen van tramlijnen, stilstand bij tramkruising aan draai- bruggen, verkeersknelpunten zoals de Dampoort, veel niet 'aanrijdbare' haltes, afspraken met de Fietsersbond over snelheidsmatiging van trams achter fietsers, beduidend kortere gemiddelde verplaatsingsafstanden dan verplaatsingen op de Zuidtangent, enz.

De *Toets initieel voorstel Kernnet - aanvullend net* vervolgt: "Voor de vervoerregio Gent zijn, naast de vervoersmagneten, ook bijzon-

Minimale halteafstanden in besluit Vlaamse regering

Op 13 oktober 2020 publiceerde het *Belgisch Staatsblad* het Besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2020 tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer.

Artikel 16 bepaalt: "Binnen de centrumsteden wordt naar een **minimale** afstand tussen halteplaatsen van 400 meter gestreefd. Voor de andere haltes wordt naar een minimale afstand tussen haltes van 600 meter gestreefd. Bij het bepalen van de inplanting van de haltes wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid tot de halte, de nabijheid van kruispunten, van attractiepolen en mobipunten en de afstand ten opzichte van woonzones en tewerkstellingzones."

De toelichtende nota stelt: "Een te korte afstand tussen haltes is nadelig voor een vlot openbaar vervoer. Bij voorkeur liggen haltes op een grotere afstand." De Mobiliteitsraad (MORA) van

Vlaanderen werd niet om advies over dit besluit gevraagd.

Het is onbegrijpelijk dat dit besluit de minimale en niet de maximale afstand tussen haltes vaststelt. Nochtans is een maximale afstand bepalend voor het comfort van de reiziger én voor de toegankelijkheid – in de brede zin – van de halte als 'verkooppunt'. Hoe verder haltes uit elkaar liggen hoe groter de wandelafstand wordt. Het onderdeel minimale afstand tussen haltes dient enkel de vervoermaatschappij en niet de OV-reiziger.

Opmerkelijk is dat het besluit geen rekening houdt met factoren die de moduswijzekeuze beïnvloeden. Zo bepaalt het verschil in wandelafstand van de afstaphalte resp. van de 'gevonden' autoparkeerplaats tot de eigenlijke eindbestemming in grote mate de keuze voor tram, bus of auto. In stadskernen vormt het – voorlopig nog – fijnmazige haltestelsel een troef in de concurrentieslag met de auto.

¹⁰ *Toekomstplan. Visie en plannen van De Lijn voor het stads- en streekvervoer 2000-2004 (1999).*



Foto: vzw Reizigersbond

Het pendelbusje AZ Maria Middelaars Gent bewijst dat 800 meter wandelen van halte naar bestemming té ver is.

dere voorzieningen op basisbereikbaarheid gecontroleerd: culturele centra, recreatieve centra, grote winkelcentra, grote sportcentra, hogescholen en universiteiten, ziekenhuizen en zorgcentra, natuurdoemenen." Binnen de R40 en zeker binnen de Kuip beantwoordt een onderlinge halteafstand van maximaal 300 meter aan de Gentse noden.

Een treffend voorbeeld voor het belang van de wandelafstand tot een halte is de OV-bediening van het AZ Maria Middelaars in de groene rand rond Gent. Na verbouwing van het ziekenhuis bleek dat de wandelafstand tussen de meest nabije Lijnhalte (Maalte) en de nieuwe hoofdingang te groot was geworden. Sindsdien wordt een zelfrijdend pendelbusje ingezet. De aankomende tram- en busreizigers nemen dit pendelbusje om de 600 meter te overbruggen tot aan de hoofdingang (plus ongeveer 200 meter tussen de Lijnhalte en de vertrekhalte pendelbusje). Dit bewijst dat, binnen een stedelijke context, een wandelafstand van ongeveer 800 meter van en naar een halte als té groot wordt ervaren. Ook op het domein van het Universitair Ziekenhuis Gent zelf zou een Lijnbushalte (huidige lijn 8) nuttig zijn.

ONDERLINGE AFSTAND TUSSEN TWEE OPEENVOLGENDE HALTEN IN GENT

Als richtnorm stelt het stadsbestuur dat er een fietsenstalling moet aanwezig zijn op maximum 100 meter van elk adres. In 1977 werd 300 meter als maximaal aanvaardbare wandelafstand naar en van een tram- of bushalte vooropgesteld.

De halteafstand beïnvloedt de wandelafstand naar de halte en staat tegenover de wandelafstand naar de autoparkeerplaats. Een tram- of buslijn vormt een link tussen concentratiepunten van stedelijke activiteiten en voorzieningen. Deze liggen niet homogeen verspreid in de stad. Stadsgebieden waar functies en

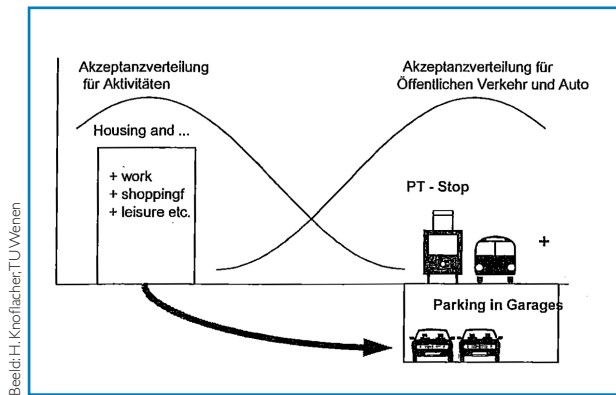
woningen sterk geconcentreerd zijn, hebben behoefte aan kleinere halteafstanden dan de gemiddelden, om dit gebied beter te ontsluiten.

In het bijzonder binnen de R40 zijn de verkeersverwekkende functies prominent aanwezig. Binnen de R40 zijn kortere halteafstanden dan gemiddeld des te meer verantwoord omdat – om de gewenste overstap van autogebruik naar OV-gebruik te bekomen – de wandelafstand tussen de afstaphalte en de eindbestemming korter moet zijn dan de gemiddelde wandelafstand tussen de 'gevonden' autoparkeerplaats en dezelfde eindbestemming. Volgens de Oostenrijkse professor verkeerskunde Hermann Knoflacher mag de wandelafstand naar de halte zeker niet langer zijn dan naar de ondergronds geparkeerde auto¹¹ (zie figuur 3)

Het opheffen of samenvoegen van halten zou een verwaarloosbare tijdswinst opleveren maar zou wel de concurrentiepositie van tram en bus tegenover het autogebruik nadelig beïnvloeden, des te meer aangezien alle halten binnen de R40 zich in een zone 30-gebied bevinden en aan de halten uitsluitend op verzoek wordt gestopt.

Tijdens de zomer in 2016 werden in Gent tientallen bushaltes – zonder overleg met de gebruikers – opgeheven. Daardoor werd de wandelafstand naar én van de bushalte 'automatisch' groter voor vele reizigers. De dienstregeling bleef ongewijzigd. Omdat aan de haltes enkel op verzoek wordt gestopt, werd weinig 'winst' geboekt, maar ontstond wel ongenoegen bij de mensen die 'hun' halte geschraapt zagen, zonder mogelijkheid om in beroep te gaan.

¹¹ Hermann Knoflacher, *A new parking organization*. TUWien, 2003.



Beeld: H. Knoflacher, TU Wenen

Figuur 3: de wandelafstand naar de OV-halte mag niet groter zijn dan naar de geparkeerde auto.

**MIVG-PLANNING:
300-330 METER HALTEAFSTAND**

In 1975 voorzag een MIVG-plan een gemiddelde halteafstand (tram en bus) van 330 meter. Ook Groep Planning (1979) rekenende met een invloedssfeer, gesteund op halteafstanden én wandelafstanden, van 300 meter.

In 1985 bedroeg de halteafstand op het Gentse net 331 meter voor de tramlijnen en 376 meter voor de buslijnen¹². In 2006 was de halteafstand al 370 meter en in 2020 (tramlijnen) 444 meter: plus 20%. Op 35 jaar tijd werd de halteafstand 34% groter. Het aantal tramhaltes nam tussen 2006 en 2020 af van 126 tot 94. 15 jaar geleden waren er dus 33% meer. In modeltramstad Basel daarentegen blijven de halteafstanden al decennia stabiel.

Volgens MIVB-gegevens bedraagt de gemiddelde halteafstand in Brussel ongeveer 400 meter. Zonder de grotere halteafstanden tussen de metrostations is de gemiddelde halteafstand tram/bus veel kleiner.

Het kenniscentrum CROW suggereert voor stedelijke tram- en buslijnen een maximale halteafstand van 350 tot 450 meter.

HALTEN ZIJN 'OV-VERKOOPPUNTEN'

De tram- en bushaltes vormen de 'toegang' tot het (voor)stedelijke vervoersnetwerk. Ze zijn feitelijke 'verkooppunten' en geen bron van tijdverlies. Ervaring toont aan dat halteschrappingen weinig winst opleveren. Aan haltes wordt immers uitsluitend op uitdrukkelijk verzoek gestopt.

Halteschrapping heeft wél ontevredenheid én reizigersverlies tot gevolg. Verwijzingen zoals "de vervangende halte bevindt zich op X meter van de geschrapte halte" maken abstractie van de initiële wandelafstand van het eigenlijke vertrekadres naar de geschrapte halte.

De verwijzing in het OV-plan 2021 naar een maximale wandelafstand van 800 meter is irrelevant voor het 'gewone' Gentse tram- en busnet. De Lijn steunt overigens niet op systematische tellingen door boordcamera's van alle ritten en alle reizigersbewegingen aan elke halte. De gebruikersstatistieken zijn gebaseerd op de valideringen van vervoerbewijzen en op tellingen op zicht. Sommige tellingen dateren uit 2014 of van voor de opening van een belangrijk attractiepunt (bijv. een woonzorg-

Basisbereikbaarheid in buitenstedelijk gebied

Het schrappen van haltes is niet alleen een probleem in het stedelijk vervoer. Het zal ook in het buitenstedelijke gebied invloed hebben op de mogelijkheden om het openbaar vervoer te gebruiken.

Vooreerst brengt het kernnet wijzigingen ('rechttrekkingen') aan bestaande buslijnen aan. Hierdoor wenst het openbaar vervoer bepaalde 'omwegen' niet meer te doorlopen maar wil het meer rechtaan rijden. Deze rechttrekking leidt hoe dan ook tot het afschaffen van haltes. In principe kunnen deze geschrapte 'omwegen' bediend worden door een vorm van aanvullend vervoer. Mogelijk zouden een aantal haltes op deze wijze wel behouden kunnen worden. Dit laatste is afhankelijk van wat de vervoerregio beslist om in te zetten voor het aanvullend net (en vervoer op maat) in deze gebieden. Bediening van geschrapte omwegen door aanvullend vervoer is afhankelijk van de financiële mogelijkheden en keuzes. Gelet op het beperkte budget mag men aannemen dat alternatieven (door aanvullend vervoer) voor deze geschrapte omwegen enkel haalbaar zijn indien de gemeenten hiervoor zelf bijkomende middelen ter beschikking willen stellen.

Eenzelfde beeld is te schetsen wanneer volledige lijnuitbatingen - rekening houdend met budgetneutraliteit - van het kernnet naar het aanvullend net worden gebracht. Ook daar zal de financiële kost, indien niet budgetneutraal, op het budget van de vervoerregio of de gemeenten worden gebracht. Als hiervoor geen middelen beschikbaar zullen zijn, verdwijnen mogelijk delen van lijnen en dus ook haltes. Traditioneel is in het buitenstedelijke gebied de afstand tussen haltes al veel groter dan in het stedelijke gebied. Daardoor zal het schrappen van lijnen (of delen ervan) en haltes een nog veel groter effect op het buitenstedelijke gebied hebben. De gevolgen van het streven om basisbereikbaarheid in de plaats van basismobiliteit te brengen, worden daardoor pijnlijk duidelijk.

centrum). Bovendien variëren gebruikersaantallen van dag tot dag. Een halteschrapping treft dus meer individuen dan de opstappers op een toevallige teldag. Leeftijd en mobiele zelfredzaamheid van de getelde reizigers blijven onbekend. Naarmate mensen minder mobiel zijn (mensen met stapproblemen, mensen met rollator of rolstoelgebruikers, ouders met buggy of boodschappentassen, enz.) vormen de langere halteafstanden een bijkomend probleem. Want de toegankelijkheid van de haltes en het comfort van de voetpaden zijn niet overal verzekerd. Doordat een aantal haltes niet of moeilijk toegankelijk zijn voor minder mobiele, is de afstand tot een toegankelijke halte nog veel groter of wordt de halte zelfs onbereikbaar.¹³

¹² Statistische informatie, MIVG, 1985.

¹³ Toelichting Mobiliteitsbedrijf Gent over Vervoersarmoede, 6 oktober 2020.

Vertaald naar het netwerk dat De Lijn nog in het OV-plan 2021 wenst te bedienen, betekent dit dat omzichtig moet worden omgegaan met bijkomende halteschrappingen. In onder meer Gent des te meer omdat de wegbeheerders systematisch vele bushaltes hebben uitgestulpt en uitgerust met dure aanrijdbare boordstenen. Deze modelhaltes niet meer gebruiken zou kapitaalsvernietiging betekenen en zou de afstand voor minder mobiele tot een toegankelijke halte nog verder verhogen. Er bestaan andere mogelijkheden om tijd te winnen zonder reizigersverlies¹⁴.

Bronnen van echt tijdverlies zijn onder meer oponthoud door automobilisten die minutenlang op de tramrails stilstaan om een vol parkeergebouw toch binnen te kunnen rijden, oponthoud door parkeer manoeuvres en stilstaande pakjesbestelwagens én dienstonderbrekingen door onoordeelkundig geparkeerde voertuigen, onnodig lang stilstaan aan de halte (buiten coronatijden) door niet alle deuren beschikbaar te stellen voor het opstappen, enz.

Zeker in coronatijden is het cruciaal om de vrees om (weer) tram en bus te nemen te ontzenuwen en het vertrouwen te herstellen¹⁵.

GROTERE HALTEAFSTAND? HOGER AUTOGEBRUIK

In deze concurrentiestrijd met als 'coronaveiliger' ingeschatte vervoermiddelen vormt de vlotte toegang tot het OV-netwerk een beslissend criterium. Indien de wandelafstand naar de meest nabije halte - mede door een té grote onderlinge halteafstand - de reële 300 meter overschrijdt, dan wordt kiezen voor coronaveiliger autogebruik aangemoedigd.

Precies het kunnen vinden van een autoparkeerplaats op acceptabele wandelafstand van de bestemming bepaalt grotendeels de keuze voor het autogebruik in plaats van tram of bus. Dankzij het circulatieplan nam het OV-gebruik in Gent met ongeveer 15% toe, bij gelijkgebleven OV-aanbod. Het verduurzamen van deze reizigerswinst mag niet worden gehypothekeerd door een verdere vermindering van het aantal 'verkooppunten' (haltes), zeker nu het aantal gelijkgrondse parkeerplaatsen systematisch wél wordt verlaagd.

In het bijzonder in de Gentse binnenstad verantwoordt de geconcentreerde aanwezigheid van scholen, kantoren, handelszaken én talrijke parkeergarages het behoud van nog kortere halteafstanden.



Wachtende automobilisten voor de ingang van een parkeertoren in Gent hinderen de tram.

Foto: vzw Reizigersbond

In smalle straten geraken niet verbreedbare trottoirs aan haltes snel volzet door wachtende reizigers, zelfs bij hoge OV-frequentie. Vooral voor kwetsbare OV-klantengroepen (scholieren, senioren, gehandicapten, kindervagenbegeleiders) moet worden vermeden dat zij, wegens een halteschrapping, opeenvolgend een aantal drukkere assen zouden moeten dwarsen voordat ze de 'vervangende' halte zouden kunnen bereiken, waar de startuimte voor wachtende reizigers door hun komst nog schaarser zou worden.

EEN MORATORIUM OP HALTESCHRAPPINGEN IN GENT?

Het Gentse OV-net 2021 voorziet niet in HOV maar in frequentere bediening van de 'invalswegen' door de vertrouwde tram en bus, evenals in bijkomende, overstapvrije, buslijnen tussen het stadshart en sommige deel- en randgemeenten. Dit frequentere aanbod maakt slechts kans op succes indien de bestaande halteafstanden – bijgevolg de huidige wandelafstanden – niet worden vergroot. Ook gezien de besliste uitbreiding van de lage-emissiezone buiten de R40 horen automobilisten een geloofwaardig alternatief – een nabije halte – aangeboden te krijgen.

Uit toetsing blijkt dat een gemiddelde wandelafstand van maximum 300 meter naar de meest nabije halte momenteel nog als praktijknorm geldt in Gent, en als dwingende norm geldt in OV-netten met groter reizigersgebruik, zoals Zürich en Genève. Tevens wordt die praktijknorm gehanteerd bij de geplande netherstructurering in Luik. De halteafstand beïnvloedt eveneens de wandelafstand naar de meest nabije halte.

Daarom omvat het OV-plan 2021 idealiter een moratorium op halteschrappingen en haltesamenvoegingen binnen de bebouwde kom in Gent. ■

¹⁴ L. Desmedt, J. De Mol, M. Broeckaert, D. Claes, "Regelmaat tram en bus belangrijker dan snelheid", in *Verkeersspecialist* nr. 245, april 2018, p. 16–19.

¹⁵ *Public transport is Covid-safe*. Union Internationale des Transports Publics, 21 oktober 2020.