

Het kortste interview. Thierry Vanelslander - 'Toegangspoortjes in stations: extra drempel'







De regering wil experimenteren met toegangspoortjes om de veiligheid in stations te verbeteren en zwartrijden tegen te gaan. Maar er is ook kritiek. 'Ze zijn meer een belemmering', zegt transporteconoom Thierry Vanellander (UA).

Wat is minister van Mobiliteit Jean-Luc Crucke (Les Engagés) van plan?

"Zoals ik het begrepen heb, wil hij een testproject opstarten waarbij in vijf grote treinstations toegangspoortjes worden geplaatst. De bedoeling is om een aantal ongewenste fenomenen tegen te gaan, zoals drugsgebruik in de stations en zwartrijden.

"Welke stations het precies worden, is nog niet duidelijk. Maar ik denk dat plaatsen als Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal voor de hand liggende opties zijn."

Vorig jaar nog sprak Crucke over een 'negatieve businesscase'. Nu is hij blijkbaar van gedacht veranderd. Zijn de kosten van die toegangspoortjes niet groter dan de baten?

"Dat denk ik eigenlijk wel. De kostprijs is nog niet gecommuniceerd, maar het wordt alleszins een serieuze aanbesteding. Het is moeilijk om een echte kosten-batenanalyse te maken, want de kosten van zwartrijden of van onveiligheid in de stations zijn moeilijk te berekenen.

"Maar het probleem is vooral dat die poortjes niet werken om die fenomenen tegen te gaan. Dat zie je bijvoorbeeld in de Brusselse metro: zwartrijders klimmen er gewoon over. Als je drugsgebruikers wil tegenhouden, zou je met poortjes heel het station moeten afsluiten."

Maar dan schop je de winkeliers tegen de schenen die in grote stations een zaak hebben.

"Inderdaad, zij vrezen dan dat ze klanten verliezen die iets komen kopen zonder dat ze de trein nemen. Zulke mensen wil je juist in het station hebben, want hun aanwezigheid zorgt voor sociale controle en dus voor meer veiligheid."

Je kan dan ook binnen geen ticketje meer kopen aan de automaat. Mogen we ervan uitgaan dat de poortjes aan de spoorwingen komen?

"Dat zou inderdaad goed kunnen. Maar daar heb ik ook mijn bedenkingen bij. Als ik naar Antwerpen-Centraal ga, dan voel ik me vooral onveilig in de fietsenparking, niet in het station zelf. Hoe gaan toegangspoortjes daar dan tegen helpen?

"Als je alle spoorwingen van poortjes moet voorzien, dan wordt het echt een zware investering, want dat zijn er in een station heel veel."

En gewone reizigers verliezen er tijd mee?

"Klopt, als de poortjes goed werken, valt dat nog mee. Maar aan de luchthaven van Zaventem, waar er al zulke poortjes zijn geplaatst, haperen ze regelmatig. Als reizigers minuten kwijtspelen om voorbij het poortje te geraken, kan het zijn dat ze hun trein missen. Dat zou bij hen tot veel frustratie leiden."

U bent het eens met de vakbonden en met organisatie TreinTramBus, die het idee afschieten?

"Ik ga ermee akkoord dat geld steken in dit soort zaken de veiligheid in de stations niet ten goede komt. Ik denk dat er andere mogelijkheden zijn om die te verbeteren."

"Securityagenten en camera's zetten volgens mij meer zoden aan de dijk, omdat reizigers dan ook zien dat het station bewaakt wordt en de agenten kunnen aanspreken. Poortjes zijn een extra drempel voor álle reizigers. Nog een ontmoediging om de trein te nemen."

Waarom denkt u dat Crucke van mening is veranderd? Is dat omdat treinconducteurs - terecht - klagen over het gevaar bij hun werk?

"Ik lees dat de NMBS een grote voorstander is van het plan, dus ik denk dat de druk vooral van de spoormaatschappij komt. Ik begrijp de klachten ook. Maar nog eens: ik betwijfel of dit een goede manier is om de veiligheid aan te pakken."

Nochtans worden ze ook in het buitenland gebruikt. Om in grote Portugese stations de trein te nemen, moet je een poortje passeren.

"Inderdaad, een aantal Nederlandse stations is er eveneens mee uitgerust. Maar ook daar durven ze al eens haperen. Heel gebruiksvriendelijk kan je ze niet noemen." (yv)