Vlaams Parlement

426 (2019-2020) – Nr. 1
ingediend op 14 juli 2020 (2019-2020)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier

over een geïntegreerd openbaarvervoersnetwerk: één netwerk, één dienstregeling, één tarief

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:
Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:
Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, An Moerenhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:
Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting 4
1.1. Impact van het autoverkeer 4
1.2. Het concept 5
1.3. Toepassing concept op het Belgische spoornet 6
1.4. Ingepast in het Vlaams mobiliteitsbeleid 7
1.5. Beleidsaanpak 7
2. Vragen en antwoorden van de leden 8
2.1. Tussenkomst van Björn Rzoska 8
2.2. Tussenkomst van Marino Keulen 8
2.3. Tussenkomst van Wim Verheyden 8
2.4. Tussenkomst van Lode Ceyssens 9
2.5. Tussenkomst van Els Robeyns 9
2.6. Tussenkomst van Bert Maertens 9
2.7. Tussenkomst van Mercedes Van Volcem 10
2.8. Tussenkomst van Jeremie Vaneeckhout 10
3. Antwoorden 10
Gebruikte afkortingen 13
Bijlage: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 18 juni 2020 een hoorzitting over een geïntegreerd openbaarvervoersnetwerk met Joeri Thijs (woordvoerder en expert Mobiliteit Greenpeace), Peter Meukens (TreinTramBus) en Guy Hendrix (TreinTramBus). De laatste twee zijn ook lid van de projectgroep Integrato.

Zij maakten gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Tijdens de vergadering waren alleen de commissievoorzitter en commissiesecretaris fysiek in de commissiezaal aanwezig. De vaste leden, plaatsvervangende leden en de toegevoegde leden van de commissie kregen de mogelijkheid om online aan de vergadering deel te nemen via het platform Zoom. Andere volksvertegenwoordigers konden alleen na motivering online aan de vergadering deelnemen.)

1. Toelichting

1.1. Impact van het autoverkeer

Joeri Thijs dankt namens TreinTramBus, Integrato, Bond Beter Leefmilieu, Inter-Environnement Wallonie en Greenpeace voor de uitnodiging. Hun pleidooi voor een nationaal mobiliteitspact en een geïntegreerd openbaarvervoersnetwerk brachten zij eerder al in het Federale en Waalse Parlement.

De coronacrisis heeft een ernstige impact op de mobiliteit: veel thuiswerk en minder gebruik van openbaar vervoer. Hun oproep werd al gelanceerd voor de uitbraak van het coronavirus. De prioriteit ligt nu bij de aanpak van de gezondheidscrisis maar ook de heropbouw van de economie wordt belangrijker met de dag. Hij pleit ervoor om hieraan te werken met een vooruitziende blik in lijn met de Europese Green Deal. Investeren in openbaar vervoer is daarbij essentieel, nu ook blijkt dat de verkeersdrukte herneemt.

De oproep tot een nationaal mobiliteitspact uit april 2019 blijft relevant. Hij werd ontwikkeld op basis van de visie van Integrato (zie verder). Het doel was om het debat te stimuleren over iets waar een vrij grote eensgezindheid over bestaat: de nood aan een beter openbaar vervoer in België. De oproep bestaat uit twee vragen aan de nieuwe ministers bevoegd voor Mobiliteit: ten eerste een langetermijnvisie op mobiliteit die wordt gedeeld door alle mobiliteitsautoriteiten in België en ten tweede een betere integratie van het openbaar vervoer met het spoor als ruggengraat. De oproep werd onderschreven door 55 organisaties en bedrijven, waaronder Unizo, de Gezinsbond, spoorvrachtoperator Lineas, en meer dan zevenduizend burgers.

De mobiliteit evolueert ontzettend snel, zoals de stijging van het aantal fietsers. Door de coronacrisis groeit dat aandeel van de fiets zelfs nog sneller. Er is een toename van autodelen en micromobiliteit. Een goed openbaar vervoer blijft echter belangrijk als alternatief voor de auto. Daarvoor zijn drie goede redenen. Er is de economische kost van de files: 4 tot 8 miljard euro per jaar volgens de OESO. Een tweede goede reden is de gezondheid: luchtvervuiling treft in het bijzonder kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen en is verantwoordelijk voor negenduizend voortijdige overlijdens per jaar. Verder zijn er ook de verkeersdoden. Een derde reden vormt het klimaat. De uitstoot van het verkeer bedraagt 22 procent van de totale uitstoot en 36 procent van de niet-ETS-uitstoot in België. En dit stijgt nog steeds waardoor het verkeer de grote achilleshiel is van het klimaatbeleid. De impact is tastbaar, bijvoorbeeld de impact van de droogte op de landbouw. De klimaatcrisis zal nog meer geld kosten aan de samenleving als ze niet ambitieus wordt aangepakt. De IPCC-rapporten zeggen nochtans duidelijk wat nodig is: om gevaarlijke en zelfversterkende klimaatopwarmingen te voorkomen, moet de uitstoot het komende decennium drastisch verminderen. Daarom is het essentieel om het spoorverkeer een volwaardige plaats te geven als alternatief voor auto- en vrachtverkeer.

1.2. Het concept

Guy Hendrix stelt vast dat er een grote vraag is om het openbaar vervoer te verbeteren. Het debat daarover gaat vaak over centen. Het voorstel van Integrato legt het accent op een andere inrichting van het openbaar vervoer. De modal shift is momenteel beperkt tot enkele procenten. De reden is dat potentiële gebruikers vaststellen dat het openbaar vervoer niet voldoet aan hun wensen zoals een te lange reistijd of een onbetrouwbare lijn. Daarom pleit Integrato voor een openbaar vervoer bestaande uit één netwerk, één dienstregeling en één tarief. Het gaat om een geïntegreerde visie waarin alle actoren van het openbaar vervoer vallen onder een algemene regie. Het netwerk moet toelaten om naadloos van het ene vervoermiddel naar het andere over te stappen met een betere reistijd. Een meer doorgedreven integratie van planning en dienstregeling van de verschillende vervoersmaatschappijen is noodzakelijk, vandaar de naam Integrato.

De focus ligt op het spoor omdat het de ruggengraat is van een dergelijk geïntegreerd netwerk. Vertrekpunt is het definiëren van een aanbod aan treinen op middellange termijn (2035) als strategische doelstelling. De bedoeling is om op vijftien jaar stap per stap naar dat doel te werken (zie slide 6 van de presentatie).

Vertrekpunt is een andere manier van de organisatie van het openbaar vervoer. Hij verwijst naar de planningsdriehoek die het geheel samenvat (zie slide 7). Momenteel wordt voor het opstellen van de dienstregeling uitgegaan van de bestaande infrastructuur en rollend materieel. De dienstregeling geldt dan voor een tot drie jaar. Integrato stelt een paradigmashift voor waarbij op lange termijn de gewenste dienstregeling wordt bepaald in samenspraak tussen alle vervoersmaatschappijen en betrokkenen. Stap voor stap kan dan op basis van dit richtsnoer geïnvesteerd worden op een tijdsspanne van vijftien jaar.

Dit concept is niet nieuw en bewijst zijn werkbaarheid in andere landen. In Zwitserland werd gedurende bijna dertig jaar op een systematische manier aan een geïntegreerd netwerk voor openbaar vervoer gewerkt (RAIL 2000). Ook Oostenrijk heeft dit planningsprincipe tien jaar geleden overgenomen: het Integraler Taktfahrplan. In Duitsland pasten verschillende deelstaten, zoals Beieren, dit principe ook al met succes toe. Twee jaar geleden besloot de Bondsregering om het principe toe te passen voor Duitsland in zijn geheel: Deutschland-Takt. De vraag stelt zich waarom het principe nog niet wordt toegepast in België. NMBS en Infrabel kennen het concept maar beweren dat het niet toepasbaar is in België omwille van het stervormig netwerk met Brussel in het midden. De projectgroep Integrato is de uitdaging aangegaan en heeft een dergelijk geïntegreerd spoornetwerk voor België uitgewerkt. De spreker toont een informatief filmpje over hoe het systeem in de praktijk werkt.

Het concept is volgens Guy Hendrix ook toepasbaar in België omdat de huidige NMBS-dienstregeling vertrekt van twee belangrijke principes die nodig zijn om het knooppuntenmodel tot stand te brengen. Het gaat om een gecadanceerde dienstregeling wat betekent dat een trein op een bepaalde verbinding elk uur op dezelfde minuut rijdt. Hij vertrekt om 8.17 u, 9.17 u, 10.17 u enzovoort. Daarnaast is een symmetrische dienstregeling noodzakelijk. Dat houdt in dat treinen die in tegenovergestelde richting op eenzelfde verbinding rijden mekaar kruisen op het uur en het halfuur. Cruciaal is waar de kruising plaatsheeft. De dienstregeling moet zo georganiseerd worden dat de treinen in de stations toekomen op het uur of halfuur. Dat maakt het mogelijk om een aansluitingsknoop te organiseren (zie slides 12, 13 en 14). Iedereen kan zo van eender waar naar gelijk waar overstappen op een tijdsspanne van enkele minuten. Eerst vertrekken de snelste treinen en daarna de lokalere treinen en bussen. De bedoeling is te komen tot minstens twee treinen op elke verbinding. Dat betekent om het halfuur. Het is niet meer van deze tijd dat men na het missen van een trein 58 minuten moet wachten op een volgende trein. Minstens elk halfuur een trein is noodzakelijk voor een aantrekkelijk openbaar

vervoer. Het heeft door de symmetrie als bijkomend gevolg dat treinen mekaar vier keer per uur kruisen en daar telkens een aansluitingsknooppunt mogelijk is. Daardoor ontstaat een aantrekkelijk aanbod en verlaagt de drempel om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Integrato heeft het concept toegepast op het bestaande Belgische spoornet.

1.3. Toepassing concept op het Belgische spoornet

Peter Meukens stelt het project Integrato voor. Het initiatief voor de uitwerking werd vijf jaar geleden genomen door Guy Hendrix die enkele burgers-experten bij elkaar heeft gebracht. Zij bestudeerden de buitenlandse voorbeelden en hoe dit om te zetten naar een Belgisch model. De ambitie is om het aantal reizigers die bewust kiezen voor het openbaar vervoer te verdubbelen. Het plan werd Integrato 2035 gedoopt omdat het in dat jaar tweehonderd jaar geleden zal zijn dat de eerste trein in België reed.

Hoe ging men te werk? Er werden essentiële knopen vastgelegd op basis van realistische rittijden. Ze stelden vast dat in België treinen vaak traag in en uit de stations rijden, in tegenstelling tot in het buitenland. De reden is dat men daarom meestal binnen 30 minuten een volgend knooppunt moet bereiken. Baanbrekend is dat voor de planning niet werd vertrokken vanuit Brussel, maar vanuit de periferie. Waar er weinig treinen en bussen zijn, moet er extra aandacht gaan naar de kwaliteit van de aansluiting. Niets is zo frustrerend en doet de reiziger afhaken dan een gemiste aansluiting. Er werd dus vertrokken van knooppunten in de rand zoals Turnhout, Hasselt en Kortrijk. Daarbij werd nagegaan welke de essentiële knooppunten zijn. In de provincie Limburg is er slechts een plek waar alle spoorlijnen mekaar kruisen en dat is Hasselt. Dat is dus een essentiële knoop. Een dergelijke manier van plannen zorgt uiteindelijk ook nog voor goede aansluitingen in Brussel.

Voor de uitwerking van het concept maakten de sprekers gebruik van een zelfgemaakt planningsinstrument, omwille van de hoge aankoopprijs van bestaande programma's. Als vrijwilligers beschikken zij niet over grote budgetten hiervoor. Zij maakten voor elke Belgische spoorlijn een Excelwerkblad (zie slide 19) waarin een onderscheid werd gemaakt tussen IC-, IR-, L- en S-treinen. Daarin werden de reistijden tussen de verschillende stopplaatsen opgenomen. Een dergelijk werkblad maakt het mogelijk om de cijfers te wijzigen en te zien welke de gevolgen zijn in de andere knooppunten. De minutieuze uitwerking ervan vergde heel wat tijd. Wat de projectgroep uitwerkte is een mogelijkheid, andere keuzes zijn mogelijk.

Slides 20, 21 en 22 tonen een concreet uitgewerkt voorbeeld van de knoop in Hasselt. Er komen lijnen vanuit het oosten (Luik en Tongeren), het zuiden (Landen en Sint-Truiden), het westen (Leuven, Aarschot en Antwerpen), het noorden (Mol, Genk en mogelijks Neerpelt). Het doel is dat alle treinen elkaar tegenkomen in het station van Hasselt op het uur en het halfuur. Een overstap van overal naar overal wordt mogelijk. Als men bijvoorbeeld van Bilzen naar elders moet, komt men met de trein aan in Hasselt om x.56 u of x.26 u. Wil men naar Brussel via Landen of naar Genk, dan is er na vijf minuten een nieuwe trein, namelijk vertrek om x.01 u en x.31 u. Wil men naar Antwerpen, dan vertrekt er 10 minuten later een trein enzovoort. In het knooppunt zijn weinig lijnen met elkaar verbonden (zoals Genk naar Sint-Truiden). Dat komt omdat eerst het gehele netwerk wordt gepland. De keuzes kunnen gemaakt worden op basis van bijvoorbeeld het aantal reizigers. De enige lijn die werd doorgetrokken is de verbinding tussen Leuven en Brugge waarbij vier rechtstreeks doorgaande treinen door Brussel werden voorzien. Het is de enige situatie waar Vlaamse provinciehoofdsteden rechtstreeks met elkaar moeten verbonden worden doorheen Brussel. De reistijd gaat echter niet langer duren omwille van een overstap. Slide 23 toont het Belgische netwerk als eindresultaat. De bedoeling is om dit verder openbaar te maken in de volgende weken en maanden. Het is dus wel degelijk mogelijk om in België een dergelijk concept toe te passen.

Het gaat om een resoluut multimodale aanpak omdat het overal leidt tot een fijnmazige bediening. Het gebeurt al in Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en in grote mate in Nederland. De sleutel tot succes is de gewenste dienstregeling. Die wordt bekeken vanuit de noden van de reiziger die centraal staat. Al het overige is hiervan de resultante, niet omgekeerd. In functie van de dienstregeling wordt het rollend materiaal aangekocht en worden stations ingericht. Een visie op lange termijn die stapsgewijs wordt uitgevoerd, is het doel.

De voordelen van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem situeren zich op drie niveaus. Voor de reiziger gaat het om een vlotte reis naar meer bestemmingen, een snellere verbinding van deur tot deur en een leesbaar en betrouwbaar aanbod. Voor de vervoersmaatschappijen zorgt het voor een stabiele planningsbasis, meer reizigers en inkomsten en een hogere productiviteit. Voor de overheden is er een duidelijk kader en een leidraad voor samenwerking tussen de verschillende overheidsniveaus. Verder zijn er gerichte investeringen en wordt een antwoord geboden op maatschappelijke noden.

1.4. Ingepast in het Vlaams mobiliteitsbeleid

Integrato past vlot in het toekomstige Vlaamse mobiliteitsbeleid met de basisbereikbaarheid. Dat gaat immers uit van een gelaagdheid met een treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Hiërarchisch gezien is het treinnet de kapstok waar de rest aan ophangt. Zo komt men tot een geïntegreerde dienstregelingsplanning onder het motto 'Bus en rail als één geheel'. Ook het Spartacusplan in Limburg is op een dergelijk concept met knooppunten gebaseerd. Het kan de reiziger niet deren of de trein een federale of gewestelijke bevoegdheid is. Hij wil zich gewoon verplaatsen en afhankelijk van zijn noden met een bus of een trein. Maar het moet als één systeem worden georganiseerd.

Niet alleen het spoorverkeer maar ook het stads- en streekvervoer kan bijgevolg kostenefficiënter worden georganiseerd omdat bussen minder lang moeten stilstaan. Er is daarenboven dringend een modal shift nodig. Integrato is een middel om dat duurzaam te realiseren. Wat de sprekers betreft, moet daar snel werk van gemaakt worden.

1.5. Beleidsaanpak

Guy Hendrix vraagt tot slot bijzondere aandacht voor wat de beleidsmakers, zoals de volksvertegenwoordigers, kunnen doen. De postcoronatijd biedt het moment om de zaken anders en beter te organiseren.

Een eerste stap is het geven van een mandaat en opdracht aan de verschillende administraties en openbaarvervoerbedrijven om het Integratoplan te bestuderen en af te toetsen. De projectgroep staat open om dit mee verder kritisch te bekijken en te verbeteren waar mogelijk. De uitgangspunten zijn goed en liggen vast maar aan de concrete toepassing kan met specialisten gesleuteld worden.

Ten tweede vraagt de spreker dat er in breed overleg gewerkt wordt aan de beoogde dienstregeling met horizon 2035. Dat breed overleg is ook mogelijk in andere federale staten zoals Zwitserland en Duitsland. Ook daar zijn verschillende beleidsniveaus bevoegd voor verschillende openbaarvervoersystemen. Daar slaagt men er wel in om samen te werken aan één plan.

Nadat die langetermijndoelstelling en visie zijn vastgelegd, is het aan elke autoriteit om binnen haar terrein en bevoegdheid dat doel te realiseren. Dat vertaalt zich in nieuwe beheersovereenkomsten en investeringsplannen.

Hij vraagt om hier werk van te maken en de sprekers bieden aan om hiermee werk van te maken.

2. Vragen en antwoorden van de leden

De *voorzitter* dankt de sprekers, net zoals de andere commissieleden, voor de interessante uiteenzetting en voor het feit dat zij als vrijwilliger, belangeloos, veel tijd hebben geïnvesteerd in het uitwerken van het concept.

2.1. Tussenkomst van Björn Rzoska

Björn Rzoska vraagt of de sprekers het plan al hebben afgetoetst met de NMBS en wat in dat geval de reacties waren. De ruggengraat wordt gevormd door het treinnet wat een federale bevoegdheid is, maar de Vlaamse overheid heeft ook een vertegenwoordiger in de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel.

Het plan sluit nauw aan bij de vervoerregio's. Werd het plan ook al aan hen voorgelegd? Hij hoopt dat het idee van treinknooppunten, net zoals de wandel- en fietsknooppunten ontstaan in Limburg, over het land kan worden uitgerold.

2.2. Tussenkomst van Marino Keulen

Marino Keulen lijkt het voorgestelde plan een beproefd concept te zijn in het buitenland. De sterkte van basisbereikbaarheid en Spartacus, de integratie van de verschillende aanbieders en het gelaagde systeem. Bij een knooppuntenmodel moet er gezorgd worden voor kwalitatieve overstapmogelijkheden. Uit onderzoek blijkt volgens de spreker dat de Vlaming een frisse tegenzin heeft voor dergelijke overstappen. Dat hangt ook samen met de organisatie en inrichting van de stations. Hoe kan dit bouwkundig worden vormgegeven?

Klop het dat door Brussel te ontlasten er minder vertragingen zullen zijn? Immers, zodra er daar iets fout loopt heeft dat gevolgen tot in de uithoeken van het land.

Wie in een grensstreek woont, ervaart dat het openbaar vervoer nationaal is georganiseerd met alle gevolgen voor de tijdsfrequentie en het rollend materieel dat er wordt ingezet voor grensoverschrijdende verbindingen. Alleen al in Limburg zijn er 18.000 Belgische grensarbeiders die in Nederlands Limburg werken. Kan het knooppuntenmodel voor hen een verbetering brengen? Is dat praktisch realiseerbaar?

In Nederland exploiteert de NS het hoofdspoorwegnet. Regionale spoorverbindingen zijn geprivatiseerd. Deze aanbieders nemen vaak ook de busverbindingen voor hun rekening. Is een dergelijk Nederlands model in Vlaanderen en België werkbaar?

2.3. Tussenkomst van Wim Verheyden

Mocht *Wim Verheyden* planner zijn bij de NMBS of De Lijn, dan zou hij het schaamrood op de wangen krijgen. Ondanks vele wijzigingen in de dienstregelingen werkt het openbaar vervoer nog altijd niet zoals het hoort te werken. Hij concludeert uit de presentatie dat bijkomende investeringen nodig zijn. Hij verwijst naar een vergelijkende Nederlandse studie uit 2011 'Leren van Zwitserland'. Daaruit blijkt dat Zwitserland de ruimtelijke ordening heeft afgestemd op het netwerk van het openbaar vervoer, en niet omgekeerd zoals Vlaanderen en Nederland.

Wat het Vlaams Belang in de commissie altijd beweert, komt naadloos overeen met de uiteenzetting van de sprekers: er moet geïnvesteerd worden in efficiëntie en comfort. Alleen als er een goed aanbod is van openbaar vervoer kan de modal shift lukken. Nu wordt het de automobilist een beetje moeilijk gemaakt in de hoop dat deze zal overschakelen naar de fiets of het openbaar vervoer. Het voorgestelde project is een goed alternatief hiervoor.

Het klopt dat de federale overheid bevoegd is voor het spoornetwerk, maar Vlaams Belang heeft er altijd voor gepleit om de NMBS te splitsen. Kan dat volgens de sprekers een oplossing zijn?

2.4. Tussenkomst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens stelt vast dat ook voor de sprekers de trein de ruggengraat is van het openbaar vervoer. Dat is in overeenstemming met het principe van de basisbereikbaarheid. Momenteel baseert De Lijn zich voor haar dienstregeling op die van de NMBS. Vinden de sprekers dit ook al een voorbeeld van een geïntegreerde aanpak?

De vervoerregioraden maken momenteel werk van hun vervoersplan. De NMBS is hierin vertegenwoordigd. Is het mogelijk om met de huidige dienstregeling van de NMBS een betere afstemming van het aanbod te realiseren?

Is het decreet Basisbereikbaarheid conform het voorgestelde integratieprincipe? Hebben de sprekers concrete aanbevelingen voor de op te stellen vervoersplannen? Wat is volgens de sprekers de eerste belangrijke maatregel om tot een verdere integratie van het openbaar vervoer te komen?

2.5. Tussenkomst van Els Robeyns

Els Robeyns vraagt wat de sprekers vinden van het feit dat de Vlaamse Regering niet verder zal werken aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De vervoerregio's zullen in de toekomst autonoom kunnen beslissen over de tarieven voor vervoer op maat. Dat staat haaks op het pleidooi van de sprekers voor één tarief. Wat is de mening van de sprekers hierover?

Tot slot vraagt ze aan de sprekers wat er in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn zou moeten staan om te komen tot het voorgestelde systeem en wat ze vinden van een mogelijke privatisering van het openbaar vervoer.

2.6. Tussenkomst van Bert Maertens

Bert Maertens meent dat het voorgestelde systeem heel goed overeenstemt met het basisbereikbaarheidsmodel en de regionale vervoersplannen. Vinden de sprekers dit ook?

Zou het efficiënter en gemakkelijker zijn om het voorgestelde model toe te passen indien Vlaanderen volledig bevoegd zou zijn voor het spoornetwerk?

In Zwitserland is het de regio die de tarieven en lijnen vastlegt. Op welke schaal is een dergelijk Tarifverbund van toepassing? Sommige van de vervoerregio's in Vlaanderen hebben maar enkele stations. Is een dergelijke schaal niet te klein? Wat is de ideale schaal?

Overstappen werkt demotiverend. Bestaat hierover onderzoek? Kan dat gedrag worden veranderd? Indien veel overstappen nodig zijn, is het belangrijk om goede mobipunten met extra dienstverlening te hebben.

Zien de sprekers ontbrekende verbindingen om hun model nog efficiënter te laten functioneren? Met welk vervoersmiddel zouden deze missing links moeten overbrugd worden: trein, tram of bus?

Hebben de sprekers bekeken wat de gevolgen zijn van mogelijke vertragingen op het model? Blijkt uit hun model dat er aanpassingen mogelijk of wenselijk zijn aan de huidige treinfrequenties?

2.7. Tussenkomst van Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem zegt dat de staatsstructuur het niet altijd makkelijk maakt om te komen tot een efficiënt openbaar vervoer. In Nederland werd het openbaar vervoer gekoppeld aan de ruimtelijke ordening die er veel beter is georganiseerd dan in Vlaanderen. Daar is geen lintbebouwing. Anderzijds maakt het gebrek aan investeringen in landelijke gebieden dat er weinig ruimtelijke ontwikkelingen zijn. De vraag is hoe men zich op een zo efficiënt mogelijke manier kan verplaatsen van A naar B en dus met een zo laag mogelijke kostprijs voor de overheid en voor de gebruiker. Dat kan te voet, per fiets, met de bus of trein enzovoort. Vertrekkende van MKBA's moeten de investeringen worden gepland.

2.8. Tussenkomst van Jeremie Vaneeckhout

Jeremie Vaneeckhout beschouwt het voorgestelde model vooral als een constructieve schop onder de kont van de beleidsmakers. De vraag kan gesteld worden waar men nu zou staan indien vijftien jaar geleden een dergelijk plan was uitgetekend met de nodige investeringen. Hij vraagt om de vis niet te verdrinken in een discussie over staatsstructuren. De voorbeeldlanden hebben ook niet-evidente staatsstructuren. De regionalisering van het openbaar vervoer heeft zeker niet alle problemen opgelost in Vlaanderen. Voor hem is een goede samenwerking over de grenzen van de verschillende bestuursniveaus heen belangrijk, net zoals het samen ontwikkelen van een geïntegreerde visie met het oog op 2035.

Wat zijn volgens de sprekers de grootste drempels bij De Lijn om dit systeem waar te maken? Wat is er nodig?

Hoeveel zullen de nodige investeringen bedragen over een tijdspanne van 15 jaar? Wetende dat de economische kostprijs van de files wordt berekend op 4 tot 8 miljard euro per jaar, is het voor Jeremie Vaneeckhout duidelijk dat er meer moet worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer.

In de praktijk blijkt dat de samenwerking met de NMBS in de vervoerregioraden niet evident verloopt. Hoe waren de ervaringen van de sprekers met de NMBS? Wordt er na de presentatie van het model in de Kamer hiermee ook federaal aan de slag gegaan?

3. Antwoorden

Guy Hendrix zegt dat er opzettelijk voor werd gekozen op een bepaalde periode in de luwte te werken en om te mikken op de nieuwe legislatuur 2019-2024. Momenteel is het echter wachten op een volwaardige Federale Regering. In de voorafgaande periode werden de plannen afgetoetst met academici, economische middens (VBO en Agoria), Vias enzovoort. Een jaar geleden hebben ze het project voorgesteld aan Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS, en een aantal NMBS-directeurs. Het model werd positief onthaald. Ze heeft in enkele hoorzittingen in het Federale Parlement al herhaaldelijk gevraagd naar een mobiliteitsvisie. Het model werd ook besproken met de FOD Mobiliteit en Vervoer. Ook zij vonden het een interessante denkpiste maar telkens wordt gesteld dat groen licht noodzakelijk is van de politieke overheid. De sprekers vragen daarom aan de regering om de nodige instructies te geven aan hun vervoersmaatschappijen en administraties om dit nader te bekijken. Na de hoorzittingen in verschillende parlementen is er ook interesse vanuit verschillende politieke partijen. Men hoopt dat het idee zo ingang vindt en wordt verspreid.

Over de institutionele kant van de zaak wensen de sprekers geen uitspraken te doen. Dat is een taak van de politici. De sprekers zijn experten met een zekere kennis en ervaring van vervoer en mobiliteit.

Het decreet Basisbereikbaarheid en de vervoerregio's zijn volgens Guy Hendrix een interessante evolutie. Het is een goede zaak dat lokale besturen meer inspraak hebben over de organisatie van het openbaar vervoer. Zij hebben de lokale kennis. Een plan als Integrato vraagt echter ook een centrale regisseur. Dat is geen pleidooi voor hercentralisatie. In Zwitserland bijvoorbeeld werd een dergelijke openbaarvervoersautoriteit in het leven geroepen. Deze kan het geheel, één geïntegreerd systeem, dan overzien.

Peter Meukens zegt dat het grote verschil tussen België en de buurlanden, die ook verschillende bestuursniveaus kennen, is dat de ultieme beslisser ontbreekt. De verschillende niveaus moeten samenwerken. Ook met de opdeling in vijftien vervoerregio's bestaat het risico op wat hij tochtgaten noemt in grensgebieden. Die bestaan nu al rond de grens tussen Vlaanderen enerzijds en anderzijds Wallonië en Nederland. Er moet worden vermeden dat dit ook gebeurt binnen Vlaanderen tussen de vervoerregio's. Het pleidooi van de sprekers voor één tarief betekent dat ze geen voorstander zijn van verschillende tarieven naargelang de vervoerregio voor vervoer op maat.

In Zwitserland wordt de infrastructuur gebouwd in functie van de gewenste treindienst. Dat bepaalt ook de keuze voor een lightrail, een bus enzovoort. Dat is ook het geval voor Spartacus. In Limburg werd gekozen voor een tramverbinding omdat deze sneller rijdt dan een bus en tijdig toekomt in het knooppunt. De basisbereikbaarheid past in het systeem van Integrato.

Of het afstemmen van de dienstregeling van De Lijn op die van de NMBS een vorm van integratie is, hangt af van situatie tot situatie. Bij een hiërarchisch opgebouwd systeem vertrekt men van de snelste treinen op het hoogste niveau. Dat heeft te maken met prioriteiten. Integratie is pas mogelijk als men werkt met knooppunten en zorgt voor goede aansluitingen.

Peter Meukens bevestigt dat reizigers niet graag overstappen. De angst om een aansluiting niet te halen hebben ze echter niet in Zwitserland. Daar kan men erop vertrouwen dat een aansluiting lukt. Dat is een zeer belangrijk element voor Vlaanderen. Op dit moment slaagt De Lijn er op te weinig plaatsen in om goede aansluitingen te realiseren tussen bussen onderling en tussen bus en tram. Er is soms een probleem van goede infrastructuur en looproutes – de chauffeur ziet een achteropkomende reiziger niet toekomen – en goede dienstregelingen. Hij stelt ook bijvoorbeeld vast dat in de routeplanner van De Lijn de aansluitingen aan Genk-station tussen bus en bus niet worden opgenomen omdat er drie minuten tussen zit. De routeplanner gaat er echter van uit dat standaard vijf minuten nodig zijn.

Vertragingen zijn niet uit te sluiten door bijvoorbeeld noodweer. De exploitatie van de trein is echter eenvoudig, dus deze zou eigenlijk zo stipt mogelijk moeten rijden. Tegelijk moeten de lokale besturen en het gewest zorgen voor een goede doorstroming op hun wegen. Daarvoor is nog een grote stap voorwaarts nodig.

Nog wat het overstappen betreft, zegt de spreker dat men van een station of mobipunt een soort van overstapmachine moet maken: het moet zodanig worden ingericht dat men op een korte tijd veel reizigers op de juiste plek krijgt. Hij geeft het voorbeeld van een trein waarvoor men drie minuten voor vertrek aankondigt dat hij verandert van spoor 1 naar spoor 20. Bij de opmaak van hun plan hebben de ontwerpers al vastgesteld dat stations zullen moeten aangepast worden omdat er meer treinen in het knooppunt zullen staan dan vandaag mogelijk is. Het gaat om gerichte investeringen.

Een tariefverbond betekent dat een reiziger in een bepaald gebied met één vervoerbewijs alle openbaar vervoer kan gebruiken. Dat gebied kan ook gelaagd zijn. Hij noemt wat dat betreft het huidige systeem achterlijk. Als hij van Hasselt naar Genk

wil kan hij dit doen met de trein of de bus. Als er echter een van beide mogelijkheden wegvalt, dan kan hij niet met zijn treinticket op de bus en met het busticket niet op de trein. De Lijn heeft, momenteel nog, één tarief voor heel Vlaanderen.

Nog wat de schaalgrootte betreft, verwijst Peter Meukens naar de deelstaat Noordrijn-Westfalen die met 11 miljoen inwoners en inzake oppervlakte groter is dan Vlaanderen. Er zijn verschillende tariefverbonden, bijvoorbeeld rond Aken, Düsseldorf en Keulen. Waar er zogenaamde tochtgaten zijn, kan men met één ticket over de verbondsgrenzen reizen. In Büren op de grens van het Aachener Verkehrsverbund en het Verkehrsverbund Rhein-Sieg zijn er twee automaten naast elkaar, voor elk een. En bovendien bestaat er voor de hele deelstaat het NRW-tarief dat geldig is op alle bussen, trams en treinen, met uitzondering van de ICE-treinen (lange afstand). Een gelaagde opbouw is dus mogelijk en nodig. Als men het openbaar vervoer niet kan verkopen als één systeem zal men autogebruikers niet kunnen overtuigen.

Er zijn enkele beperkte missing links zoals bijvoorbeeld tussen Aalst en Dendermonde en Dendermonde en Puurs. Daarover kan gediscussieerd worden.

De eerste belangrijke maatregel die moet genomen worden bij De Lijn om tot verdere integratie te komen, is dat de vervoersmaatschappij moet geloven dat het mogelijk is om met de voorgestelde knooppunten te werken. De Lijn stelt dat in het beste geval een buslijn in één knooppunt aansluiting kan geven. Het is volgens de spreker perfect mogelijk om op meerdere plaatsen te zorgen voor aansluiting, mits de nodige bijkomende maatregelen.

Ooit zal men de stap moeten durven zetten. Er is de bestaande staatsstructuur maar die is niet gebetonneerd. Er moet vooral gekeken worden wat samen mogelijk is. En dan is veel mogelijk.

Joeri Thijs antwoordt namens Greenpeace dat zij op een rationele manier kijken naar een privatisering van openbaar vervoer. In het buitenland bestaan er heel slechte voorbeelden zoals in Groot-Brittannië waar de privatisering wordt teruggedraaid omdat de kwaliteit en veiligheid in het gedrang kwam. Maar Nederland bewijst dat het ook anders kan. De regionale lijnen zijn er geprivatiseerd maar, en dat is een belangrijke voorwaarde, de regie blijft er bij de overheid. De overheid moet een basis aan investeringen in het openbaar vervoer doen.

Tot slot merkt hij op dat ook de milieubeweging net zo erg onder de indruk was na hun eerste gesprek met de bedenkers van Integrato, eind 2019/begin 2020. Wat de vragen over de staatsstructuur betreft, deelt hij de oproep van de eerdere sprekers: pak de zaken samen aan. Dit model werd voorgelegd aan alle beleidsniveaus en allerlei operatoren en experten. Het is nu aan de verschillende parlementen om aan hun ministers een mandaat te geven zodat zij op hun beurt een mandaat kunnen geven aan de vervoersorganisaties. Dat moet vertaald worden in een nationale mobiliteitsvisie of -pact. Dat behoeft geen lang debat. Wat werd voorgesteld sluit nauw aan bij wat er al bestaat, ook in Vlaanderen. Hij roept op om hier werk van te maken omwille van de drie in zijn inleiding uiteengezette redenen: de huidige economische kost van de files, de huidige gezondheidskost en de klimaatcrisis die een andere aanpak van de mobiliteit vergt.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ETS	emissions trading scheme
FOD	Federale Overheidsdienst
IC	Inter City
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IR	Inter Regio
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NRW	Noordrijn-Westfalen
NS	Nederlandse Spoorwegen
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
VBO	Verbond van Belgische Ondernemingen