



OPROEP TOT EEN NATIONAAL MOBILITEITSPACT IN 2019

**OP WEG NAAR EEN EFFICIËNT,
TOEGANKELIJK EN KLANTVRIENDELIJK
OPENBAAR VERVOER**

We vragen de nieuwe regeringen, en met name de vier nieuwe mobiliteitsministers, om zo spoedig mogelijk een nationaal mobiliteitspact goed te keuren.

De ondertekenaars van deze tekst vragen aan de beleidsmakers die in mei 2019 verkozen zullen worden, om zo snel mogelijk een mobiliteitspact op nationaal niveau te sluiten, naar het voorbeeld van het energiepact. Dit pact moet een globale en gezamenlijke visie op mobiliteit opleveren die doeltreffend, duurzaam is. Een klantvriendelijke visie die ten dienste staat van de maatschappij en niet enkel vervoer binnen en tussen steden omvat, maar ook vervoer in landelijke gebieden. Deze oproep legt de nadruk op de reorganisatie van het spoorvervoer, het stads- en streekvervoer van uiteengegintegreerde visie als een prioriteit voor het personenvervoer.

De beleidsmakers kunnen daarvoor rekenen op de steun en expertise van burgers, en van gespecialiseerde organisaties in de publieke en private sector.



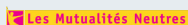
Trein Tram Bus.be

beweging voor beter openbaar vervoer

GREENPEACE



Clean Energy Invest



Natuur en milieu, we gaan ervoor



tous à pied



KRISKRAS

JOUW LOGO HIER?

Enkele essentiële acties die met een mobiliteitspact moeten worden geïnitieerd:

- Een geïntegreerde aanpak van onze mobiliteit die ook alle vervoerswijzen en hun externe kosten omvat. De visie op mobiliteit in dit pact moet in lijn zijn met de fiscaliteit, infrastructuur, ruimtelijke ordening en het klimaatvraagstuk.
- Een garantie dat deze geïntegreerde aanpak van onze mobiliteit:
 - het STOP-principe - dat prioriteiten aanduidt in de verschillende verplaatsingen - toepast, ook bij investeringen: voorrang aan voetgangers, dan fietsers, vervolgens het openbaar vervoer en pas dan privé-voertuigen;
 - zorgt voor de ontwikkeling van wandelen en fietsen, twee duurzame vormen van mobiliteit die het openbaar vervoer aanvullen en congestie in stedelijke centra en daarbuiten verlichten;
 - systematisch rekening houdt met bepaalde categorieën mensen (mensen met beperkte mobiliteit, kansarmen, kinderen en studenten, senioren, enz.) voor elke vervoerswijze, via fysieke ingrepen en financiële stimuli;
 - rekening houdt met de nood aan een modal shift, zowel voor personen- als voor goederenvervoer.
- De ontsluiting van bedrijvzones met duurzame modi (opening of uitbreiding van bus- of tramlijnen, shuttles, ter beschikking stellen van fietsen, combinatie van verschillende vervoerswijzen, ...) en voldoende promotie van deze oplossingen (zoals toelichting, communicatie en ondersteuning).
- Het gebruik van innovatieve technologieën prioritair voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer of gedeelde mobiliteit om te evolueren naar een multimodale en klimaatvriendelijke mobiliteit.



Essentiële maatregelen die dit pact moet bevatten om de aantrekkelijkheid en efficiëntie van het openbaar vervoer te verbeteren:

- De inrichting van het openbaar vervoer met het spoor als structurerende vervoerswijze voor dagelijkse mobiliteit zowel op nationaal als op Europees en internationaal niveau, zodat alle mogelijkheden benut worden om het personen- en goederenvervoer te verbeteren:
 - Een samenwerkingsakkoord tussen de federale en regionale overheden goedkeuren, waarbij de verschillende entiteiten zich verbinden tot de geleidelijke invoering van een geïntegreerd openbaarvervoersnetwerk op nationaal niveau.
 - Reorganisatie van het spoorverkeer tegen 2035 volgens het principe van geïntegreerde dienstregelingen (met regelmatige intervallen) die de uitbreiding van multimodale aansluitingsknopen (trein/bus/andere oplossingen) en veralgemeende halffrequentie mogelijk maakt. Binnen elke entiteit (federaal en regionaal) een "Aanbestedende overheidsinstantie" (AOI) in het leven roepen die moet zorgen voor een nauwe samenwerking tussen alle actoren, zodat het mogelijk wordt een aanbod voor geïntegreerd openbaar vervoer rond het spoor op poten te zetten. Deze AOI's zouden als doelstelling moeten hebben:
 - Ervoor zorgen dat de volgende beheersovereenkomsten van de NMBS en Infrabel (verwacht in 2020) ontworpen wordt als eerste stap naar deze reorganisatie van het treinaanbod (federale AOI).
 - Vanaf nu het belang en de relevantie van de spoorinvesteringen beoordelen volgens hun nut voor de uitvoering van bovenstaand spoormodel (federale en regionale AOI's).
 - De dienstregelingen en stromen van ander openbaar vervoer (bus, tram, metro) organiseren rond aansluitingsknopen en in synchronisatie met treindienstregelingen (regionale AOI).
 - De knooppunten inrichten als servicepunten voor de reizigers: aangename, nette, veilige en praktische ruimtes, die toegankelijk zijn voor mensen met beperkte mobiliteit en met diensten op maat van alle aanwezige vervoersmiddelen.
 - Het comfort aan boord van het openbaar vervoer vergroten: netheid, multifunctionele opstapplatformen (voor kinderwagens, rolstoelen, fietsen, enz.), aanwezigheid van stiltecoupés en werkplekken, enz.
 - De integratie van de tarieven organiseren (de mogelijkheid om het openbaar vervoer te combineren met dezelfde vervoersbewijzen en globale formules) en de fysieke integratie (gemeenschappelijke bus-treinperrons, gelijke toegang tot voertuigen, etc.).
- De rol van de spoorwegregulator versterken.
- Specifieke rijpaden toewijzen voor goederenvervoer per spoor, naast de rijpaden voor passagierstreinen die zijn vastgesteld op basis van dienstregelingen met regelmatig interval.
- Ervoor zorgen dat de evolutie van het Belgische spoorwegnet geïntegreerd wordt in de evolutie van het Europese spoorwegnet. België moet binnen de Europese Unie pleiten voor een kwalitatief hoogstaand en geharmoniseerd Europees spoorwegnet (regelgeving, interoperabiliteit, veiligheidssysteem, transportprijzen, enz.).

Wat is een dienstregeling met regelmatig interval? Wat is een aansluitingsknoop?


Als iemand het Belgische spoorwegnet van bovenaf zou observeren, zou die zien dat de treinen elkaar in het huidige systeem bij een uurfrequentie kruisen op het volle uur en het halfuur ('00 en '30). Dat kruisen gebeurt nog te vaak onderweg. Het resultaat is dat aansluitingen in stations beperkt zijn en dat het soms lang wachten is op een aansluiting met een trein om je reis verder te zetten.

Door een geïntegreerde dienstregeling met een halfuurfrequentie te ontwikkelen, zorgen we ervoor dat treinen elkaar vaker (op het uur x.00, x.15, x.30 en x.45) kruisen en dat in bewust uitgekozen stations in het hele land. Deze stations worden "aansluitingsknopen", plaatsen waar meer verbindingen mogelijk zijn met kortere wachttijden.

Klinkt dat onhaalbaar? Dit systeem wordt al met succes toegepast in Zwitserland en Oostenrijk. Ook Duitsland rolt het steeds meer uit. In ons land is bijvoorbeeld het station van Ottignies al een knooppunt dat op deze manier werkt. Het doel is om dit principe uit te breiden naar zoveel mogelijk stations.

Vervolgens worden de dienstregelingen van de bussen afgestemd op die van de treinen, wat leidt tot de ontwikkeling van "mobipunten" rond deze aansluitingsknopen, waar vervolgens gebruik kan worden gemaakt van verschillende vervoerswijzen (gedeelde voertuigen, fietsen, scooters, enz.).

Het systeem van geïntegreerde dienstregelingen met regelmatige interval en aansluitingsknopen biedt verschillende voordelen.

-  Een goed gebruik van de bestaande maar ook verwaarloosde spoorinfrastructuur, met inbegrip van het streekvervoer, zonder grote investeringen in nieuwe infrastructuur. Het model impliceert goed onderhouden infrastructuur en is gebaseerd op gerichte investeringen.
-  Exploitatiebudgetten met een beperkte groei. Het model ambieert een verdubbeling van het aanbod zonder de exploitatiekosten te verdubbelen, dankzij een aanzienlijk schaalvoordeel (meer gebruik van rollend materieel, minder lange wachttijden bij eindhaltes, ...).
-  Een toename van de bestemmingen die bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en zo de aantrekkelijkheid van het aanbod vergroten.
-  Een wederzijdse versterking van de verschillende netten (trein, tram, bus) die een grotere dekkingsgraad van het openbaar vervoer verzekert.

Onze drijfveren

Vandaag zijn maar weinig mensen tevreden met de mobiliteit in België. Een grondige hervorming dringt zich op. Gemaakte keuzes inzake verkeer, en vooral dan op het vlak van wegvervoer, tonen een gebrek aan een langetermijnvisie en afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus. De huidige situatie biedt geen antwoord op de vele uitdagingen waar de transportsector voor staat:

De klimaatverandering

- De uitstoot van broeikasgassen door het verkeer neemt toe: tussen 1990 en 2017 steeg die in België met 25%.
- Volgens het VN klimaatpanel IPCC hebben we nog 11 jaar om de trend te keren en onomkeerbare en catastrofale gevolgen van de klimaatverandering te vermijden.
- Tegen het einde van de eeuw zouden de jaarlijkse kosten van de klimaatverandering oplopen tot 190 miljard euro, met een geschat nettoverlies van 1,8% van het Europese BBP.

De gezondheid

- Er zijn verschillende bronnen van luchtvervuiling, maar typisch voor de uitlaatgassen van het wegverkeer is dat we er dagelijks rechtstreeks en van nabij mee te maken hebben.
- Luchtvervuiling treft iedereen, ook de automobilisten zelf die in hun wagen aan hoge concentraties schadelijke stoffen zijn blootgesteld.
- Luchtvervuiling maakt mensen ziek. In België veroorzaakt ze elk jaar bijna 10.000 vroegtijdige sterfgevallen. Luchtvervuiling kost ons jaarlijks 17 miljard euro en de helft van die kost is te wijten aan uitlaatgassen van het verkeer.

De economie

- In 2018 verloor de Brusselaar gemiddeld 141 uur door verkeersopstoppingen tijdens piekuren, de Antwerpenaar zelfs 195 uur.
- Volgens de OESO bedraagt de jaarlijkse kost van de files 1 tot 2% van ons BBP (bruto binnenlands product): tussen de 4,2 en 8,4 miljard euro.
- In 2018 beweerde 43% van de bedrijven dat de fileproblemen en de weginfrastructuur een negatieve impact hebben op hun beslissingen om te investeren.

1 - "Aandeel van de verschillende sectoren in de totale uitstoot" op <https://www.klimaat.be/nl-be/klimaatverandering/belgie/belgische-uitstoot/belangrijkste-sectoren/>

2 - European Environment Agency, Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2016, sur <https://www.eea.europa.eu/publications/climate-change-impacts-and-vulnerability-2016>, p.283. Cijfers voor het referentiescenario SRES A1B

3 - European Environment Agency, Air quality in Europe - 2018 Report, p.64.

4 - « Economische kost van vroegtijdige overlijdens te wijten aan luchtvervuiling », in WHO Regional Office for Europe, OECD (2015). Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth.,

http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0004/276772/Economic-cost-health-impact-air-pollution-en.pdf, p.24 et 39.

5 - <http://inrix.com/scorecard/>.

6 - OECD (2013). OECD Economic Surveys: Belgium, p.80.

7 - Ernst & Young, Baromètre de l'Attractivité belge, [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018/\\$FILE/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018/$FILE/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018.pdf), p.7.

