Tussenkomst Karin Brouwers plenaire zitting Senaat 20 mei 2016

Beste collega's,

"Files ondermijnen onze aantrekkingskracht voor investeerders en hebben hoge economische en milieukosten," dit is één van de - weinig verrassende - conclusies waar de Europese Commissie afgelopen woensdag toe besloot in haar landenspecifieke aanbevelingen. Vlaanderen en Brussel slibben dicht. Twee op de drie verplaatsingen maakt de Vlaming met de auto. De afgelopen 10 jaar is ons wagenpark met 15% gegroeid tot bijna 5.6 miljoen personenwagens in 2015, onder andere door het fiscaal gunstregime voor bedrijfswagens.

Niet alleen de Europese Commissie trekt aan de alarmbel. Deze week konden we ook een striemend opiniestuk lezen van enkele topmanagers in De Standaard. Zij schuiven 5 werven – waaronder mobiliteit - naar voor voor de "failed state" die België zou zijn. En ook al is die term zwaar door de bocht en zijn er bij hun analyses heel wat pertinente kanttekeningen te plaatsen, het voorstel van de topmanagers heeft de verdienste van constructief te zijn. Ze stellen samenwerking en overleg centraal. Iets wat wij alleen maar kunnen ondersteunen.

En ik wil de heer Lauwers van MIVB hier toch nog even citeren: "Van zodra de Gewesten bevoegd waren voor de nieuw verworven beleidsdomeinen, hadden ze de neiging zich op zichzelf terug te plooien en weinig rekening te houden met wat er op enkele kilometers buiten het eigen grondgebied gebeurde. Wat in een eerste fase een voordeel was – een sterke focus om de eigen problemen aan te pakken – werd een nadeel: minder efficiënte oplossingen door gebrek aan integratie en samenwerking". Einde citaat

We stuiten dus op de limieten van de bestaande staatsstructuur waar het gaat over grensoverschrijdende problemen. Samenwerkingsfederalisme is hier voor CD&V de enig werkbare oplossing.

Samenwerking en overleg zijn ook de sleutelwoorden om tot een geïntegreerd openbaar vervoer te komen. En dit geïntegreerd openbaar vervoersysteem is nodig om mensen te overtuigen om de wagen aan de kant te laten staan, uit de files op trein, tram, bus en metro te stappen. Dat er op het vlak van samenwerking en overleg iets schort hebben de hoorzittingen die wij het afgelopen jaar hebben gehouden duidelijk aangetoond. Er is geen gebrek aan overlegorganen. Integendeel. Er zijn er zoveel dat men door de bomen het bos niet meer ziet. Echter bestaan er veel enkel op papier en zijn er die nooit samen komen. De overlegorganen hebben vaak geen dwingende agenda of finaliteit.

Eenzelfde vrijblijvendheid vinden we terug in de beheerscontracten tussen de overheid en de operatoren. In al deze contracten wordt - zonder uitzondering - het belang van intermodaliteit tussen de openbaarvervoersmodi in de verf gezet.

Er is echter geen stok achter de deur om de naleving ervan af te dwingen zodat ze vaak dode letter blijven.

Een pertinent voorbeeld hiervan – en tevens de aanleiding voor dit informatieverslag – is de totstandkoming van het vervoersplan 2014 van de NMBS. Ondanks herhaaldelijk aandringen van De Lijn heeft de NMBS dit plan zonder overleg uitgewerkt. Slechts 3 maanden voor het in voege gaan werd het plan formeel aan De Lijn overgemaakt. Hierop diende zij in allerijl wijzigingen door te voeren aan de uurregeling van bijna 400 van de 1.000 buslijnen. Reizigers konden daardoor ook slechts laattijdig worden geïnformeerd.

Niet alleen op het vlak van de dienstregeling ook op het vlak van de uitbouw van een gebruiksvriendelijke infrastructuur, het verstrekken van informatie en communicatie, het bepalen van tarieven en ticketing is de afstemming vaak ver te zoeken wat het gebruiksgemak voor de reiziger niet ten goede komt. Ik wil graag nog één voorbeeld geven. Een voorbeeld dat ik vaak in de commissie heb aangehaald omdat het goed weergeeft waar het fout loopt. Een kind van gescheiden ouders waarbij de moeder in het Vlaams Gewest woont en de vader in het Waals Gewest moet om met de bus te pendelen van school naar huis twee abonnementen hebben, één van De Lijn en één van de TEC. Dit betekent dubbele kosten voor iemand die niet meer gebruik maakt van het openbaar vervoer dan iemand die zich maar binnen één Gewest verplaatst. Binnen Brussel zijn dergelijke gecombineerde abonnementen wel mogelijk. De JUMP- en MOBIB-kaarten die er toegang geven tot alle operatoren van het grondgebied zijn voorbeelden van hoe het moet en moeten uitgebreid worden naar de rest van het land.

Voor de reiziger zou het niet mogen uitmaken of hij op een bus zit van De Lijn of de TEC. Om de concurrentie met de auto aan te kunnen moeten de schotten tussen de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen worden opengebroken en moet overstappen zonder enige hindernis kunnen geschieden. Infrastructuur, informatie, ticketing, vervoersaanbod moeten optimaal op elkaar afgestemd worden.

Eén van de belangrijkste lessen die onze fractie heeft getrokken uit de verschillende hoorzittingen is dat de vrijblijvendheid uit het overleg en de samenwerking moet worden gehaald. Het heeft geen zin om zich kapot te vergaderen als hier geen finaliteit aan verbonden is. Wij pleiten dan ook om alle overbodige overlegstructuren te schrappen. We ijveren voor één doeltreffend beslissingsorgaan dat de regie voert over alle operatoroverschrijdende knelpunten inzake o.a. netwerk, tarieven, publicatie, …. De Gewesten en de federale overheid moeten de krijtlijnen van deze integratie vastleggen in een omvattend Samenwerkingsakkoord. Wij spiegelen ons graag aan het voorbeeld van Viapass.

Dit is een voorbeeld van hoe de Gewesten erin geslaagd zijn om een moeilijk en delicaat proces, namelijk de kilometerheffing voor vrachtwagens, samen tot een

goed eind te brengen. In een Samenwerkingsakkoord hebben ze de contouren vastgelegd en vervolgens heeft ieder binnen zijn eigen bevoegdheden hier invulling aan gegeven.

Ook vragen we dat in dit beslissingsorgaan een gemeenschappelijk mobiliteitsplan wordt uitgetekend. Dit plan wordt vervolgens doorvertaald in de verschillende vervoersplannen van elke vervoersmaatschappij afzonderlijk die optimaal op elkaar afgestemd zijn.

We hebben in de hoorzittingen gemerkt dat het momentum daar is om tot een echte samenwerking te komen. Waar vroeger de verschillende operatoren elkaar als concurrenten zagen, is ondertussen het inzicht gerijpt dat samen werken loont. Een voorbeeld hiervan is dat de NMBS zich geëngageerd heeft om voor haar nieuw vervoersplan dat in 2017 in voege gaat uitvoerig de andere operatoren te betrekken en te consulteren.

Tot slot wil ik nog even aanstippen dat intermodaliteit niet alleen over de afstemming tussen trein, bus, tram en metro gaat maar dat ook de fiets een steeds belangrijkere plaats inneemt in de vervoersketen. In ons verslag nemen we dan ook heel wat aanbevelingen op aan de operatoren om het fietsgebruik te vergemakkelijken.

Om te besluiten wil ik nog even terugkomen op het opiniestuk van de CEO’s. Ons federalisme is niet eenvoudig maar als men goed samenwerkt is heel wat mogelijk. Een duidelijke taakverdeling, een sterke sturing en een gemeenschappelijk project moet dit mogelijk maken. En dat gemeenschappelijk project is er en urgenter dan ooit: een sterk en kwaliteitsvol openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de wagen. Wij hopen dat de verschillende overheden en operatoren onze aanbevelingen ter harte nemen en we zo die ambitie mee vorm kunnen geven.