

Mobilys

Studiedagen over de Mobiliteit Woensdag 2, donderdag 3 en vrijdag 4 november 2005

Conclusies

Samen nadenken voor een beter begrip en betere beslissingen

Het is evident dat het openbaar vervoer een essentiële schakel is in een goed mobiliteitsbeleid. Om beslissingen op dat vlak te kunnen nemen, is het noodzakelijk dat er een algemeen beeld is van de mobiliteitsbehoeften, en dus ook van de standpunten van de verschillende betrokken actoren.

*In die context organiseert de NMBS-Groep, die een belangrijke bijdrage wil leveren in dit debat, **drie studiedagen** over de **mobiliteit**. Die studiedagen dragen de naam **Mobilys** en ze vinden plaats in Brussel, van **woensdag 2 tot vrijdag 4 november 2005**.*

Tijdens die studiedagen wil de NMBS-Groep experts en belanghebbenden - zowel binnenlandse als internationale - rond de tafel brengen om te debatteren over een aantal thema's in verband met mobiliteit. De bedoeling is om de verantwoordelijken te sensibiliseren en de beslissingsprocessen in het domein van de mobiliteitspolitiek te bevorderen.

Door het grote aantal uitwisselingen, de verschillende ervaringen en de relevantie van de ideeën die zullen worden ontwikkeld, zullen die studiedagen toelaten om samen na te denken over de grote onderwerpen rond mobiliteit. Zo zullen we er een beter zicht op krijgen, wat ons in staat zal stellen om betere beslissingen te nemen. De spoorwegen en het openbaar vervoer in het algemeen hebben namelijk nog een belangrijke rol te vervullen in onze toekomstige mobiliteit.

De presentaties van de sprekers die hebben deelgenomen aan Mobilys, kunnen vanaf maandag 7 november worden geconsulteerd op de internetpagina's van de NMBS-Groep (www.nmbs.be).

Conclusies van de eerste ronde tafel

Stations en urbanisme

Architectuur, immobiëlen en stedenbouwkundige ontwikkeling van de stationsbuurten

Aan welke eisen moet het moderne station beantwoorden om optimaal te kunnen inspelen op de behoeften van de reizigers en aansluiting te vinden met het stadsweefsel?

De rode draad doorheen de verschillende gesprekken was dat nieuwe stationsconcepten van in het begin als totaalconcept moeten worden benaderd. Hierbij moeten alle actoren zoals overheid, promotoren, vervoersmaatschappijen,... worden betrokken. Alleen zo kan het evenwicht worden gevonden tussen de verwachtingen van zowel de reizigers als omwonenden en passanten.

De ontwikkeling of renovatie van een station is dikwijls een motor voor de ontwikkeling van de stationsbuurt en stad. Belangrijk hierbij is dat het station niet langer uitsluitend een poort naar de trein is, maar zijn deuren open zet zodat het een ontwikkelingspool in de stad wordt. Snelheid en welbehagen (fluidité & bien-être) zijn hierbij sleutelwaarden.

Snelheid

Wil de trein een oplossing zijn voor het mobiliteitsprobleem, dan moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Er moet een performante infrastructuur zijn met vlotte verbindingen, er moet performant materieel zijn dat zich snel over deze infrastructuur kan verplaatsen en er is een vlotte toegang tot het station nodig. Het heeft immers géén zin om met snelle treinen te rijden als het station onbereikbaar is voor de klant of als hij er eens aangekomen zijn weg niet vindt.

Uit de gesprekken kwam naar voor dat bij het plannen van nieuwe stationsprojecten met volgende factoren rekening moet worden gehouden:

- Het station is de enige plaats waar de verschillende vervoersmiddelen (trein, bus, taxi, fiets, tram,...) samenkomen. Doorgedreven overleg is van bij het begin nodig, zodat alle vervoersmiddelen vlot op elkaar aansluiten.
- Het station moet vlot bereikbaar zijn. Deze vlotte toegang wordt bepaald door de ligging. In een ideaal geval wordt een directe aansluiting met de snelweg gemaakt zoals in de projecten voor Gent, Luik en Leuven. In vele grootsteden is deze aanpak echter onmogelijk, omdat het stadsweefsel hierdoor te veel zou worden verstoord. In zo'n gevallen moet in een vlotte toegang met bijvoorbeeld voorstadsnetwerken worden voorzien.
- Met betrekking tot parkeerplaatsen zijn er verschillende benaderingen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen vertrekstations (over het algemeen kleinere stations) en bestemmingsstations. Bij vertrekstations is

de nabijheid van een parking ideaal als aantrekkingspool. Bij de bestemmingsstations die over het algemeen in de grootsteden liggen, is een parking nabij de stations zowel financieel als qua beschikbare plaats niet mogelijk. Hier kan in een beperkt aantal parkingplaatsen voor kortparkeren of voor reizigers die op zeer vroege of zeer late uren aankomen/vertrekken worden voorzien.

Welbehagen

Het station moet een aangename plaats zijn om te komen. Zowel voor de reiziger als de omwonende. Er moet met volgende kwaliteitsregels rekening worden gehouden:

- Het station moet doorwaadbaar zijn. In het verleden vormden stations een fysieke barrière voor de ontwikkeling van de stad. Steden ontwikkelden zich tot aan het station en erachter niet. Nieuwe stationsconcepten mogen geen voorkant of achterkant meer hebben. Brede doorgangen en pleinen aan beide kanten van het station moeten dit tegengaan. Zo kan de stad zich natuurlijk ontwikkelen rondom het station.
- Samen met overheid en projectontwikkelaars moet worden gestreefd naar een mix van kantoren, woningen, winkels, hotels, cinema, congresruimten,... Er bestaan hierbij verschillende manieren om met overheid en privé-partners samen te werken. De spoorwegen moeten hier niet noodzakelijke de rol van projectontwikkelaar op zich nemen, maar moeten erover waken dat de stationsbuurt op de juiste wijze wordt ontwikkeld.
- Het is van het grootste belang dat de nodige zorg wordt besteed aan het realiseren van deze mix. Zo maken bijvoorbeeld kantoren rondom stations het woon-werkverkeer per trein extra aantrekkelijk, waar alleen kantoren tot gevolg zouden hebben dat stationsbuurten 's avonds en in het weekend in spookbuurten veranderen.
- Commerciële ruimtes leveren een belangrijke bijdrage in het aantrekkelijk maken van wonen en werken rondom een station. Hierbij moet worden gelet op de complementariteit. Het heeft immers geen zin om rond stations activiteiten te organiseren die op dezelfde uren als het piekverkeer hun hoogtepunt kennen. Dit zou de vlotte toegankelijkheid, één van de basisvereisten voor een station, in gedrang brengen. Er moet bijgevolg naar een evenwicht worden gestreefd tussen de snelheid van de reiziger en de rol van het station in de stad.
- Bij de ontwikkeling van commerciële zaken zijn ruime openingstijden (bv. 7/7 tot 21u), goede dienstverlening, veiligheid en netheid van groot belang.
- Een heldere en mooie architectuur draagt bij tot een groter veiligheidsgevoel en verhoogt de sociale controle. Daarnaast moet de architectuur van het station bijdragen tot de toegankelijkheid en het comfort van de reizigers.

Het station is niet alleen het eerste contactpunt van onze klanten met onze dienstverlening; het is ook het eerste contactpunt met de stad waarin ze aankomen.

Vandaar het belang voor zowel de spoorwegen als de overheid om de nodige belangstelling aan deze ambassades te geven.

Conclusies van de tweede ronde tafel

Veiligheidsaspecten van het spoorvervoer

De veiligheid van het treinverkeer is altijd een belangrijke doelstelling geweest voor de NMBS-Groep. De NMBS-Groep blijft verder enorme inspanningen leveren om de veiligheid te verhogen en dat op alle mogelijke vlakken : het technische concept (infrastructuur en rollend materieel), de organisatie van het werk, het vervoer van (gevaarlijke) goederen, de opleiding van het personeel...

Op weg naar « zero fault » zijn de zwakke schakels uiteraard die waar de menselijke tussenkomst bepalend is. Niet alleen die van het besturingspersoneel, maar ook die van derden die zich op het domein van de spoorweg kunnen bevinden.

Verstrooidheid, vermoeidheid, zelfs – zoals er de nadruk op werd gelegd tijdens de vergadering over het openbaar vervoer en het veiligheidsgevoel van de reizigers – de vaste wil om een verbod naast zich neer te leggen, kunnen catastrofale gevolgen hebben.

Om dat risico te verminderen heeft de NMBS-Groep zich ertoe verbonden om twee van die knelpunten weg te werken : de onwettige overschrijdingen van seinen en overwegen.

- ➔ Om een einde te maken aan de overschrijding van de seinen heeft de NMBS-Groep de keuze gemaakt om, naast de toegenomen inspanningen op het vlak van de opleiding en de follow-up van haar bestuurders, het volledige netwerk (hoofdsporen) uit te rusten met ETCS, een Europees geautomatiseerd controlesysteem voor het treinverkeer.

Op het moment dat deze beslissing werd getroffen, in 2001, was het ETCS nog in de ontwikkelingsfase, maar het bood een dubbel voordeel: de **veiligheid** werd gevoelig verbeterd door de garantie dat de treinen stoppen voor elk (rood) sein en het beantwoordde aan de Europese vereiste van **interoperabiliteit** van een hele reeks technische uitrustingen (waaronder het systeem van de bedieningscontrole) die traditioneel apart worden ontworpen door elk net.

Op Europees vlak zijn de veiligheid en de interoperabiliteit de twee actiepolen geworden van het Europees Spoorwegagentschap.

De invoering van ETCS – ERTMS na toevoeging van de GSM-R-technologie – komt trager op gang dan oorspronkelijk gepland en de technische specificaties zijn nog niet definitief bekrachtigd op Europees niveau. Ook werd nog geen economische analyse (kosten/batenstudie) uitgevoerd en de pijnlijke kwestie wie deze zware investeringen voor zijn rekening moet nemen, werd nog niet geregeld.

Deze verschillende punten ophelderen zal de taak zijn van de Europese coördinator.

Maar de NMBS-Groep heeft beslist niet werkloos toe te kijken in afwachting van deze Europese ontwikkelingen : ze rekent erop binnen afzienbare tijd haar infrastructuur en rollend materieel uit te rusten met een overgangssysteem, gebaseerd op de bestaande technologie (TBL) en waarmee een veiligheidsniveau kan worden bereikt dat vergelijkbaar is met dat van ETCS. De overstap naar het toekomstige systeem ETCS is voorzien op middellange termijn.

- De enige oplossing voor de "spontane" overschrijdingen van de overwegen lijkt te zijn dat ze worden afgeschaft rekening houdend met het onverantwoord gedrag van bepaalde bestuurders die lak hebben aan elke veiligheids-campagne voor een veilig wegverkeer.

Maar op dit vlak, net zoals op heel wat andere, is de NMBS Groep niet de enige onderneming die hierover een beslissing moet treffen en actie ondernemen. Welnu, de gemeenten bleken tot nu toe niet echt enthousiast over de idee dat er aanpassingswerken moeten worden uitgevoerd aan het wegennet...

Veiligheid is een zaak van iedereen. De NMBS-Groep blijft haar know-how, goede wil en een groot deel van haar investeringsbudget ter beschikking stellen.

Conclusies van de eerste openbare zitting

Het openbaar vervoer en het veiligheidsgevoel van de reizigers

1. Sociale veiligheid is een maatschappelijk fenomeen

De trein – en in ruimere zin het openbaar vervoer – hebben er lang toe bijgedragen aan de bevolking een veiligheidsgevoel te geven : weten dat enkele huizen verder een station open was tot laat op de avond, of dat er een tram ging langsrijden in een straat waar u zich een beetje alleen voelde, gaf meer zekerheid, verstevigde de sociale controle en beklemtoonde het gevoel beschermd te zijn door de gemeenschap.

De laatste jaren zien we echter op de meeste openbare plaatsen een enigszins vervelend maatschappelijk fenomeen ontstaan van kleine criminaliteit en, meer algemeen, van een zekere agressiviteit t.o.v. de “gewone man” in de stad. De NMBS-Groep ontsnapt daar uiteraard niet aan en bij ons wordt het in de meeste gevallen door zwartrijders veroorzaakt.

Wij willen het fenomeen niet dramatiseren: de trein nemen is statistisch gezien niet meer risicovol dan zich op de openbare weg bevinden. Maar het gevoel van onveiligheid dat deze daden van agressie of onwillevendheid veroorzaken, is aanzienlijk en berokkent ons merkimage schade.

Het is essentieel dat de gewettigde verwachting van ons personeel en van onze klanten om zich veilig te kunnen verplaatsen, ons ertoe aanzet om een zero-tolerancebeleid te voeren: elk geval is er één te veel.

Willen wij dat onze klanten en ons personeel zich verder zorgeloos kunnen gedragen op het spoorwegdomein, dan moeten wij blijvend en continu acties ondernemen tegen dit agressieve gedrag.

Deze acties worden georganiseerd op vier vlakken: preventie, waakzaamheid, reactie en sancties.

Maar het is evident dat de vervoermaatschappijen dit fenomeen niet alleen zullen kunnen oplossen. De sociale veiligheid is een maatschappelijk probleem en de overheid heeft vanzelfsprekend een belangrijke rol te vervullen bij de aanpak ervan. De verschillende openbare vervoermaatschappijen kunnen de problemen op het gebied van de sociale veiligheid in en om de stations niet alleen opvangen, laat staan oplossen. Meer bepaald op het vlak van de **preventie** is het de bedoeling zeer vroeg in te grijpen op het vlak van de opvoeding en de omkadering, de **reactie** en de **sanctie** kunnen alleen maar in nauwe samenwerking met de politie en de gerechtelijke overheid en de **waakzaamheid** is een zaak van iedereen, klanten en publiek inbegrepen.

2. De inspanningen van de NMBS-Groep om de veiligheid te verhogen

Door op te roepen tot een gezamenlijke actie is de NMBS-Groep niet werkloos blijven toekijken en heeft een ganse reeks preventieve en curatieve maatregelen getroffen: opleiding van het personeel dat met agressie te maken kan krijgen,

begeleidingsmaatregelen, zoals coaching, psychologische begeleiding, versterking van de ploegen op de meest gevoelige lijnen, hergroepering van de reizigers om de sociale controle te vergroten en het toezicht te vergemakkelijken, enz.

Bovendien is er een nauwe samenwerking tussen de NMBS-Groep en de federale politie. De uitbreiding van de bevoegdheden van Securail en de invoering van het Malaga-programma voor de videobewaking in de stations zijn bijkomende acties om de veiligheid in en om de stations verder te verhogen. Een belangrijk aandachtspunt is ook de bestrijding van graffiti, die het imago aantasten, de onveiligheid in de hand werken en de verwijdering ervan kost heel veel geld.

Sommige maatregelen hebben ook indirect een positieve invloed op het veiligheidsgevoel. Bij de herinrichting van stations bijvoorbeeld is het bepalen van de plaats voor de diensten en handelszaken een belangrijke factor om de sociale controle te verhogen en zo het veiligheidsgevoel te bevorderen.

3. Wat moet er in de toekomst gebeuren?

De NMBS-Groep pleit voor een geïntegreerde aanpak van de criminaliteit.

Het moet duidelijk zijn dat de menselijke en financiële middelen die ter beschikking worden gesteld om de criminaliteit in en om de stations aan te pakken moeten worden verhoogd. Een verdere ondersteuning door de overheid is een absolute noodzaak om een veiligheidsgevoel te laten terugkeren.

Conclusies van de tweede openbare zitting

Complementariteit en samenwerking van ondernemingen voor openbaar vervoer. Casestudie: het GEN in Parijs en Brussel.

De voorwaarden voor het welslagen van het GEN te Brussel

1. Wat verstaat men onder “GEN”?

In België wil het GEN (Gewestelijk ExpresNet) de pendelaars een waardig alternatief bieden voor de privé-wagen op het vlak van comfort, stiptheid en frequentie in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel.

In Parijs is het GEN – dat gezamenlijk wordt uitgbaat door de SNCF en de RATP – een realiteit sedert het begin van de jaren 1970. De omvang van het GEN-transportaanbod te Parijs en in de regio Ile-de-France staat rechtstreeks in verband met de omvang van de desbetreffende bevolking: ongeveer 10 miljoen inwoners. In Brussel en binnen een straal van 30 km rond de hoofdstad bedraagt de desbetreffende bevolking ongeveer 2 miljoen inwoners.

In deze context kunnen de GEN-dienstverlening in Parijs en Brussel niet echt met elkaar worden vergeleken, omdat de omvang van de desbetreffende bevolkingen te veel van elkaar verschilt. Het grondgebied en de bevolking van Ile de France stemmen in feite overeen met het grondgebied en de bevolking van heel België.

Het aanbod van de Brusselse GEN-dienstverlening moet zich dus zeker inspireren op de 30 jaar ervaring van het Parijse GEN, maar moet zich aanpassen aan een demografische realiteit die radicaal anders is.

2. Het GEN in België: een complex beslissingsproces

Het project is gebaseerd op een versterking van de toegangswegen naar het gewest Brussel-Hoofdstad, vooral van het spoorwagennet en parallel daarmee van het busnet. De ruggegraat van het GEN is samengesteld uit bestaande spoorweglijnen, waaraan verschillende snelle buslijnen worden toegevoegd (TEC en De Lijn), om de zones beter te kunnen bedienen die niet met de trein kunnen worden bereikt. Het GEN-netwerk werkt bovendien nauw samen met de stadslijnen van de MIVB in Brussel (tram, bus en metro).

De staat, de drie gewesten en de vier openbare vervoermaatschappijen zijn dus op verschillende niveaus bij dat proces betrokken.

De eerste beslissingen op het vlak van het GEN gaan terug tot 1989. Sindsdien hebben verschillende conventies, actie- en installatieprogramma's van denkgroepen elkaar opgevolgd. Het meest recente van deze akkoorden dateert van 2003, toen de “GEN-Conventie” werd ondertekend door de federale staat en de 3 gewesten om de algemene coördinatie van het project te organiseren. Deze conventie werd

geratificeerd door de gewestelijke parlementen. Ze moet nog worden geratificeerd door het federale parlement.

Het grote punt van deze conventies dat nog niet geregeld is, blijft echter de netelige kwestie van het voor zijn rekening nemen van de onvermijdelijke exploitatietekorten...

3. Het GEN: een prioriteit voor de NMBS-Groep

Ondanks de relatieve traagheid van het politieke beslissingsproces ondersteunt de federale regering in de recente beheerscontracten de benaderingswijze van de NMBS-Groep die van het GEN-dossier een van haar prioriteiten heeft gemaakt en die zich ertoe verbonden heeft rond Brussel geleidelijk een GEN-dienst in te voeren.

De spoorweginfrastructuur

Van de vijf lijnen die rond Brussel op vier sporen moeten worden gebracht om het trage verkeer van de GEN-treinstellen te kunnen scheiden van het snellere van de andere treinen, zijn er reeds twee afgewerkt. De bouwvergunningen voor de andere werden aangevraagd en soms reeds verkregen. Bovendien werden er belangrijke infrastructuurwerken ten oosten van Brussel begonnen om het spoorwegaanbod in dit gedeelte van de hoofdstad te versterken.

De spoorwegexploitatie

Parallel met dit uitgebreid programma van infrastructuurwerken, wordt het GEN-aanbod beetje bij beetje een realiteit :

- op korte termijn door de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, meer bepaald door de vernieuwing van het bestaand rollend materieel (aanbod Cityrail);
- op middellange termijn door het aanbod te segmenteren en door het uit te breiden om het beter aan te passen aan de behoeften van de klant;
- op lange termijn, wanneer de spoorweginfrastructuur afgewerkt is, door het spoorwegaanbod te herpositioneren en een nieuwe verspreiding te geven met meer treinen tijdens de piekuren.

In deze context moet de toepassing van het GEN gepaard gaan met verschillende maatregelen, zoals de verbetering van de toegankelijkheid tot de stations en de aanleg van parkeerterreinen. Een tarifieringssysteem met optimale integratie zal worden uitgedokterd.

De NMBS-Groep is zich dus zeer bewust van de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel en is van plan daar onmiddellijk op in te pikken.

4. Financiering van de GEN-exploitatie

Op het moment waarop het spoorwegluik van het GEN geleidelijk aan vorm begint te krijgen, blijft de onopgeloste vraag over de rol die de staat en de gewesten alsook de andere openbare vervoermaatschappijen moeten spelen in de bepaling van het GEN, de leiding van het project en het exploitatietekort.

De financiering van de exploitatiekosten van een echt GEN dat op kruissnelheid zit, kan niet alleen ten laste vallen van de NMBS-Groep. Er moet minstens in gemeenschappelijk overleg worden nagedacht over het optimale gebruik, zelfs de gedeeltelijke nieuwe toewijzing van de bestaande middelen en er moet opnieuw onderzoek worden gevoerd over het deel dat de gebruiker en de verschillende overheden die belast zijn met de mobiliteit, zullen moeten betalen.

Algemene conclusies

De heer Jean-Claude Fontinoy
Voorzitter van de Raad van Bestuur van de NMBS-Holding

Ik heb met grote aandacht en belangstelling deze eerste Mobilys gevolgd en ik zou heel kort, bij wijze van conclusie, willen terugkomen op het eerste thema dat tijdens deze drie studiedagen aan bod kwam, namelijk dat van de stations.

Vermits dat thema slechts in beperkte zitting werd besproken, is nu het geschikte moment om de essentie voor het voetlicht te brengen van de gemeenschappelijke visie van de specialisten – Belgische en buitenlandse – die zich over dit onderwerp hebben gebogen.

Gemeenschappelijke visie inderdaad, want, over de eigen bijzonderheden van ieder station heen, en ongeacht de cultuur en de institutionele context, hebben allen de nieuwe, belangrijke rol onderstreept van het station van de 21ste eeuw.

Eerst en vooral is een interessant onderscheid gemaakt volgens de ligging van de stations: op het platteland, aan de rand van de stad of in het centrum van de stad. Ieder vindt er zijn gading.

Maar algemeen gezien is er sprake van een wedergeboorte: na een eerste glorierijke fase van architecturale juweeltjes, in het begin van de spoorweggeschiedenis, werden de stations geleidelijk stiefmoederlijk behandeld in het kader van de spoorwegexploitatie. Ze werden beschouwd als « scheuren » in het omgevende stadsweefsel of als « hindernissen » voor de harmonieuze ontwikkeling van de steden, ingeplant in steeds verder aftakelende wijken. Men heeft moeten toezien hoe uitgaanscentra en handelszaken wegtrokken en de stations overlieten aan hun louter operationele rol: een verplichte en stofferige doorgang van de stad naar de trein.

Vandaag herleven de stations. Ze worden echte knooppunten van mobiliteit, plaatsen waar de verschillende vervoerwijzen samenkomen en reizigers uitwisselen, handelsplaatsen en plekken waar mensen elkaar ontmoeten.

De stations zijn leefruimten en stedelijke ruimten geworden, en vormen daardoor een nieuwe aantrekkingspool. Ze dragen bij tot de herstructurering van de diverse vervoerwijzen, tot de stadsvernieuwing in de omgevende wijken waarop ze een invloed uitoefenen, daarin geholpen door de lokale en gewestoverheden.

De stations worden beter verlicht: ze maken gebruik van glaspartijen om het daglicht te laten invallen op drie of vier verdiepingen, ze maken komaf met hun smalle gangen ten voordele van grote, open leefruimten. Kortom, de stations komen tot bloei.

Voortaan gaat de aandacht van de ontwerpers en beheerders niet louter naar de spoorwegklanten maar strekt ze zich uit tot de lokale bevolking in haar geheel: moderne stations zijn van het « doorgangstype », aan weerszijden open voor het publiek en met twee evenwaardige gevels. Ze bieden ook aan weerszijden dezelfde diensten en dezelfde toegangsmogelijkheden.

Op die manier dragen ze bij tot een vlot verkeer tussen de verschillende wijken en verdichten ze het stedelijke netwerk.

De stad keert terug naar het station, wat een gerechtvaardigde evolutie is: doordat het station een dienstencentrum, een vervoerscentrum en een commercieel centrum geworden is, is het ook drukker en aantrekkelijker geworden en vormt het een stimulans voor de omgevende wijken, die zodoende bewoners en diverse diensten zien terugkeren.

En dat fenomeen is niet tot België beperkt: de Franse, Nederlandse en Zwitserse deelnemers aan deze studiedagen hebben evenzeer getuigd van dat nieuwe stationsconcept als ontmoetingsplek in het centrum van de stad, en van de zorg voor het welzijn van allen die om een of andere reden in het station moeten komen.

Die gemeenschappelijke visie is niet alleen interessant maar tevens bemoedigend. Ze vormt immers het teken van een progressieve mentaliteitswijziging op Europese schaal.

De vervoersnetten zullen bij de opbouw van Europa zeker en vast een vooraanstaande rol spelen maar we kunnen vandaag stellen dat Europa ook voor een stuk gevormd zal worden door zijn stations.

Zonder de stijl van Louis Armand, gewezen CEO van de SNCF, te willen nabootsen zouden we kunnen eindigen met zijn woorden:

“De spoorweg zal het vervoermiddel van de 21e eeuw worden op voorwaarde dat hij de 20e eeuw overleeft”.

Maak u geen zorgen, hij had gelijk.

Dank u.

Algemene conclusies

De heer Jannie Haek
Gedelegeerd Bestuurder van de NMBS-Holding

Deze eerste Mobilysdagen lopen ten einde. Wat onthouden we ervan?

1. *Vooreerst dat mobiliteit een kwestie van **samenwerking** is.*

De verschillende thema's die we tijdens die drie dagen hebben bestudeerd, hebben telkens de noodzaak onderstreept van interactie tussen de verschillende deelnemers:

- *de bouw of de vernieuwing van een station kan alleen in nauwe samenwerking met de gemeentelijke overheden worden geconcipieerd na onderzoek van de specifieke behoeften van de plaatselijke bevolking en het in aanmerking nemen van de mogelijkheden van de andere vervoerwijzen, voornamelijk het ander openbaar vervoer;*
- *de veiligheid veronderstelt dat onze inspanningen op het vlak van toezicht, omkadering en beveiliging worden gebundeld met die van de ordediensten, de gerechtelijke instanties en het onderwijsbeleid;*
- *de exploitatieveiligheid berust op een perfecte verstandhouding tussen de drie vennootschappen van de Groep maar houdt ook een actieve samenwerking tussen de overheden in, telkens wanneer het gaat om het beheer van andere verkeerswegen of de ruimtelijke ordening;*
- *de verbetering van de mobiliteit in en rond Brussel vergt een gezamenlijke actie van de federale staat, de drie gewesten en de vier openbare vervoermaatschappijen.*

2. *Dat mobiliteit is vandaag noodzakelijkerwijs multimodaal en dus **intermodaal** is.*

Het gaat er met name niet meer om trein en auto tegenover elkaar te stellen, maar ze harmonisch te integreren opdat elke vervoerwijze voor de verplaatsingen kan zorgen waarvoor ze het meest doeltreffend is: de trein voor de lange afstanden en de verbindingen tussen de voorsteden en de stadscentra, de auto voor het vervoer station – woonplaats, en ... de tram voor de verplaatsingen in de stadscentra.

Vandaar het actuele belang van de zones voor contact en intermodale uitwisseling zoals parkings, standplaatsen voor tweewielers, busstations, kiss and ridezones enz. ... in de onmiddellijke omgeving van de stations.

3. *Dat het voeren van een mobiliteitsbeleid een **werk van zeer lange adem** is.*

We worden vandaag geconfronteerd met de gevolgen van het « overal wegen- » en het « overal betonbeleid » van de jaren 60-70. Omgekeerd moeten we vanaf nu voorzien aan welke mobiliteitsbehoeften we in 2020 moeten beantwoorden.

De mentaliteit veranderen vraagt tijd; nieuwe technologieën invoeren vraagt tijd; het beleid inzake ruimtelijke ordening ombuigen vraagt tijd; nieuwe infrastructuur aanleggen vraagt tijd.

Het organiseren van de mobiliteit vergt scherpzinnigheid, volharding, moed en geduld.

4. *Dat de overheidsactoren, de **openbare mobiliteitsoperatoren een schitterende toekomst** voor zich hebben: de tevredenheidsgraad van hun cliënteel blijft toenemen. Hun imago is hersteld. De externe omstandigheden, meer bepaald de verhoging van de brandstofprijs of de bewustwording van de gevolgen van de verontreiniging door koolwaterstoffen, spelen in hun voordeel. Ze zijn vooral sinds enkele jaren gestart met een omvangrijk investeringsbeleid – het GEN-project is hiervan een voorbeeld – om aan de mobiliteitsbehoeften van morgen te beantwoorden.*

De combinatie van al die gunstige indicatoren kan er alleen maar toe bijdragen de huidige tendens – de uitbreiding van hun cliënteel – te versterken.

De toename van ons eigen zakencijfer (+ 9 % in het eerste semester van 2005 in vergelijking met 2004) is daarvan een goede illustratie maar het is niet de enige : de terugkeer in volle glorie van de tram in heel wat stadscentra ook in Parijs waar een nieuwe lijn werd geopend, is een duidelijke indicator voor het feit dat men het openbaar vervoer terug een warm hart toedraagt.

5. *Meer bepaald wat de NMBS-Groep betreft, onthouden we dat:*

- *die van plan is een eersterangssrol te vervullen in de mobiliteit van de toekomst;*
- *met het oog daarop geen inspanning te groot is om het spoorwegaanbod attractiever te maken:*
 - *nieuw materieel dat meer comfort biedt en een grotere capaciteit heeft;*
 - *er wordt veel zorg besteed aan de kwaliteit van de dienstverlening door de spoorweg: regelmaat – netheid – stiptheid;*
 - *aanzienlijke investeringen voor de stations, die voortaan worden ontworpen als echte aantrekkingspolen in de stad, instrumenten*

om de wijken waar ze worden ingeplant, nieuw leven in te blazen;

- *er wordt grote aandacht besteed aan de veiligheidsproblemen:*
 - *om de klanten en het personeel te beschermen tegen het nieuwe onrustwekkende fenomeen van ongemotiveerde agressie;*
 - *om de zwakke schakels van de veiligheid in het treinverkeer af te schaffen : veralgemening op het ganse netwerk en materieel van een bedieningscontrolesysteem dat beantwoordt aan de meest strenge internationale eisen en een programma om het aantal overwegen te verminderen ;*
- *geleidelijke invoering van het GEN door de installatie van nieuwe infrastructuur en de verbetering van het spoorwegaanbod op de hoofdlijnen rond Brussel.*

Om deze eerste Mobilysvergadering af te sluiten zou ik u willen toewensen dat uw dagelijkse verplaatsingen voortaan een echte bron zijn van voldoening en plezier. Vanuit dat oogpunt is de gezelligheid die door de trein wordt geboden, ongetwijfeld een van onze grootste troefkaarten.

Ik spreek nu al met u af voor de volgende Mobilysbijeenkomst die zal doorgaan van 19 tot 20 oktober 2006 en die volledig zal gewijd zijn aan een toekomstgerichte en sociologische reflectie over de evolutie van de mobiliteitsbehoeften van de Belgische bevolking op middellange termijn.

Ik wil u bedanken voor uw medewerking.