

Uitgelicht: het Zwitsers voorbeeld van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem

Op 14 december 2023 organiseerden de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) een webinar waarop Luigi Stähli (Directeur Consulting van SMA¹) kwam spreken over het Zwitsers voorbeeld van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem. Dit omvat 1) een geïntegreerd netwerk van het openbaar vervoer (trein, tram, bus, boot en kabelbaan), 2) een geïntegreerde dienstregeling voor alle openbaarvervoermiddelen en 3) een geïntegreerd tarief voor het gebruik van het openbaar vervoer ongeacht de operator of het openbaarvervoermiddel.

De informatie uit het webinar met L. Stähli werd door het CRB-secretariaat gebundeld rond drie centrale vragen:

- Hoe kunnen de geïntegreerde oplossingen van het Zwitsers voorbeeld bijdragen tot betere bereikbaarheid van het duurzame aanbod voor de mobiliteitsgebruiker?
- Welke factoren dragen bij tot het succes van het Zwitsers voorbeeld?
- In hoeverre kan het Zwitsers voorbeeld worden gekopieerd naar de Belgische context?

¹ SMA is een onafhankelijk consulting- en softwarebedrijf in het domein van de spoor- en openbaarvervoersystemen. SMA werd in 1987 te Zürich opgericht. Naast zijn hoofdzetel te Zürich heeft SMA andere vestigingen in Lausanne, Frankfurt en Parijs.

1 Hoe kunnen de geïntegreerde oplossingen van het Zwitsers voorbeeld bijdragen tot betere bereikbaarheid van het duurzame aanbod voor de mobiliteitsgebruiker?

Door het aanbieden van geïntegreerde oplossingen kan het Zwitsers voorbeeld de bereikbaarheid van het aanbod voor de mobiliteitsgebruiker² op een duurzame manier verhogen. Met andere woorden, het draagt ertoe bij “de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang te verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven” en gelijktijdig “de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid te minimaliseren³.”

Aan de hand van de informatie uit het webinar met L. Stähli groepeert het secretariaat vaststellingen in vijf punten waarop het Zwitsers voorbeeld verschilt van het Belgische openbaarvervoersysteem om een betere bereikbaarheid van het duurzame aanbod voor de mobiliteitsgebruiker te bereiken:

- Groter gebruiksgemak voor de reiziger
- Grotere stiptheid en hoger aantal geslaagde aansluitingen
- Continuïteit van het aanbod en de dienstregeling
- Moderne infrastructuur en goedwerkend rollend materieel
- Een volwaardig alternatief voor de wagen

1.1 Groter gebruiksgemak voor de reiziger

Door het aanbieden van geïntegreerde oplossingen zorgt het Zwitsers voorbeeld voor een groot gebruiksgemak voor de openbaarvervoergebruiker. De integratie van het aanbod van de dienstregeling, de tarifiering, de ticketing en de informatie zorgt ervoor dat de reiziger met één vervoerbewijs vlot kan schakelen tussen meerdere openbaarvervoermodi, gebruik kan maken van het aanbod van meerdere operatoren en gemakkelijk de interessantste verbinding (wat betreft het aantal overstappen of de reistijd) kan kiezen om zich van A naar B te verplaatsen.

Succesvolle geïntegreerde abonnements- en ticketformules

Iedere operator verkoopt alle geïntegreerde vervoerbewijzen (zowel abonnementen als tickets) voor het hele Zwitserse netwerk. De ‘SwissPass’-kaart (d.i. het equivalent

² De mobiliteitsgebruiker wordt in dit artikel verengd tot de burger die het openbaar vervoer gebruikt. Luigi Stähli focuste in het webinar van 14 december 2023 op het openbaar personenvervoer.

³ Uit het CRB-initiatiefadvies over de basisprincipes van een duurzaam mobiliteitsbeleid ([CRB 2015-2220](#)).

van de 'Mobib'-kaart in België) fungeert hierbij als gemeenschappelijke drager, maar de geïntegreerde vervoerbewijzen kunnen ook op internetsites of via mobiele apps met QR-codes worden aangekocht. Daarnaast bestaan er tariefgemeenschappen die zonegebaseerde vervoerbewijzen aanbieden, waarbij de reiziger betaalt voor het openbaarvervoergebruik in de gekozen zones.

Vier op de tien Zwitsers bezitten een geïntegreerd openbaarvervoerabonnement dat geldt voor ieder openbaarvervoermiddel op het ganse Zwitserse grondgebied: zo'n 0,4 miljoen Zwitsers – d.i. 5% van de bevolking - hebben een 'abonnement général' waarmee vrij kan worden gereisd met alle openbaarvervoermiddelen van het land en zo'n 3 miljoen Zwitsers (34%) bezitten een 'abonnement demi-tarif', waarmee de reiziger geïntegreerde tickets voor de helft van de prijs kan aankopen.

Voor een 'abonnement général' betaalt de reiziger voor 12 maanden 3.995 CHF of 4.211,76 euro⁴, een 'abonnement demi-tarif' kost 190 CHF of 200,31 euro⁵ per jaar. Er zijn kortingen voor kinderen, jongeren, ouderen, personen met een handicap en families. Er bestaan geen sociale kortingen. Het abonnement geeft ook korting op sommige buitenlandse treinreizen, op het Mobility-abonnement (autodelen, dat in het hele land sterk aanwezig is), op de nationale museumpass (Passeport Musées Suisses), bij Rent a Bike (fietsverhuur aan het station), Europcar....

Naast de fysieke verkoopkanalen van de operatoren kan de reiziger ook tickets digitaal aankopen, o.a. via de CFF-app (betaling vooraf) of via de applicaties EasyRide of Fairtiq, die met een simpele klik op 'start' en 'stop' de beste prijs achteraf factureren (betaling achteraf).

Voor ieder openbaarvervoermiddel en op het ganse Zwitserse grondgebied

Het geïntegreerd aanbod strekt zich uit tot het openbaarvervoeraanbod van trein, tram, bus, boot en kabelbaan op het ganse Zwitserse grondgebied (stedelijk en interstedelijk vervoer, regionaal vervoer en vervoer via grote lijnen). De internationale langeafstandslijnen per autocar (zoals FlixBus) evenals sommige toeristische kabelbanen zijn soms uitgesloten, al wordt vaak in een korting voorzien.

Real time en geïntegreerde informatie over de dienstregeling

De reiziger krijgt real time informatie over de volledige dienstregeling van alle openbaarvervoermiddelen en operatoren, zowel in de mobiele apps als op de

⁴ Wisselkoers van 18.12.2023

⁵ Wisselkoers van 18.12.2023

informatieborden in de stations en aan de haltes en in de stedelijke en regionale spoorrijtuigen en voertuigen op de weg. Zo kun je in de apps real time informatie verkrijgen over het ganse traject, ook als bijvoorbeeld de bus en de trein van verschillende operatoren worden gebruikt.

1.2 Grotere stiptheid en hoger aantal geslaagde aansluitingen

Ondanks de strengere definitie van punctualiteit⁶ in vergelijking met België⁷, lag de stiptheid van de Zwitserse treinen in 2022 op 92,5% (cijfers van CFF).

De aansluitingsstiptheid lag op 98,7%⁸ van de treinaansluitingen (cijfers van CFF). Het openbaarvervoeraanbod maakt gebruik van een netwerk van knooppunten. In deze knooppunten komen verschillende openbaarvervoermiddelen samen volgens een gecadanceerde dienstregeling: meestal tweemaal per uur, telkens rond de minuten UU:00 en UU:30 of UU:15 en UU:45. Het gaat niet enkel om de afstemming van treinen op elkaar, ook het stads- en streekvervoer per bus wordt op deze knooppunten afgestemd.

1.3 Continuïteit van het aanbod en de dienstregeling

Het vervoeraanbod wordt georganiseerd volgens een strikt gecadanceerd, symmetrisch systeem (00-symmetrie zoals in België). Op deze manier is de dienstregeling heel voorspelbaar voor de reiziger en is er een aanbod de hele dag en zowel in de week als het weekend.

Er wordt weinig afgeweken van deze dienstregeling met bijvoorbeeld extra piekurtreinen. Om te kunnen inspelen op schommelingen in de vraag (piek- en daluren, week- en weekenddagen) wordt de vervoercapaciteit van de treinen aangepast door bijvoorbeeld 2 of 3 extra treinwagons per trein aan te koppelen tijdens de piekuren.

Het openbaar vervoer loopt doorgaans door tot middernacht zodat de gebruiker ook na avondactiviteiten het openbaar vervoer kan nemen. De heer Stähli duidde op het feit dat mensen de auto (of een ander alternatief voor het openbaar vervoer) voor alle verplaatsingen van die dag gebruiken indien ze niet alle verplaatsingen van die dag

⁶ Volgens definitie CFF: De punctualiteit van treinen meet het aandeel van treinen die op tijd zijn. Een trein wordt als stipt beschouwd als hij minder dan drie minuten te laat op zijn bestemming aankomt. Geschrapte treinen worden als niet stipt beschouwd.

⁷ Voor Belgische cijfers, zie recent CRB-NAR advies (CRB 2024-0339).

⁸ Volgens definitie CFF: Een aansluiting wordt als gegarandeerd beschouwd wanneer de minimale overstaptijd tussen twee treinen in een overstapstation wordt gerespecteerd.

met het openbaar vervoer kunnen afleggen (vaak is de verplaatsing op het einde van de dag niet meer mogelijk door een beperkte avonddienstregeling). In de weekends zijn er ook nachttreinen en -bussen aangezien mensen in het weekend op latere tijdstippen huiswaarts keren.

1.4 Moderne infrastructuur en rollend materieel

De heer Stähli gaf in zijn presentatie aan dat het Zwitserse openbaarvervoersysteem in tegenstelling tot het Belgische systeem niet kampt met een structurele veroudering van de infrastructuur en het rollend materieel. Er is geen inhaalbeweging nodig om opnieuw een gemiddelde leeftijd van de infrastructuur en van het rollend materieel te bereiken die de houdbaarheid van het systeem garandeert. Ook de hoge stiptheidscijfers duiden niet op een ontsporing van het aantal vertragingen en verstoringen van het net door verouderd materieel en verouderde infrastructuur.

1.5 Een volwaardig alternatief voor de wagen

De bovenstaande vaststellingen maken het multimodaal alternatief voor de wagen, waar het openbaar vervoer een volwaardig onderdeel van is, aantrekkelijker. In Zwitserland is er eveneens aandacht voor gecombineerd gebruik van het openbaar vervoer en van de deellauto, de privéfiets en de privéwagen.

Er bestaan abonnementen voor het gecombineerd gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit. In Zwitserland heeft het autodeelbedrijf 'Mobility'⁹ een aanbod over heel Zwitserland. Er zijn met name deellauto's beschikbaar aan heel wat treinstations (niet alleen aan de grote stations) om multimodale verplaatsingen mogelijk te maken. Aan heel wat stations (niet alleen aan de grote stations) is het mogelijk om fietsen te huren. En deelfietsen maken hun opmars in Zwitserland. Er is eveneens aandacht voor de complementariteit van het openbaar vervoer met de privéfiets en met de privéwagen (fietsenparkings, overstapparkings voor auto's, P + R).

L. Stähli gaf tijdens het webinar aan dat het modale aandeel van de trein in de laatste decennia is gestegen, maar dat het een stagnatie kent sinds de uitbraak van de coronapandemie. Er is een debat gaande over hoe het modaal aandeel van de trein en van het openbaar vervoer omhoog kan.

Net als in België bestaat er in Zwitserland een autocultuur. Maar de betrouwbaarheid en het gebruiksgemak van het openbaar vervoer maken het, met name in de steden,

⁹ "Mobility" wordt niet beheerd door de OFT (Office fédéral des transports). Het is een privébedrijf dat akkoorden sluit met de operatoren. Er zijn ook andere autodeelsystemen actief in Zwitserland.

wel mogelijk om uit principe of uit noodzaak zonder auto te kunnen leven en niet gehinderd te zijn in het uitoefenen van zijn activiteiten. Over de autocultuur gaf de heer Stähli aan dat er geen Zwitsers automerk bestaat (dus geen nationale fierheid hierover) en dat er geen grote cultuur van bedrijfswagens met daaraan gekoppelde fiscale voordelen bestaat.

2 Welke factoren dragen bij tot het succes van het Zwitsers voorbeeld?

De bovenstaande vaststellingen, die zorgen voor een hogere duurzame bereikbaarheid voor de mobiliteitsgebruiker, worden grotendeels bereikt dankzij verscheidene succesfactoren van het Zwitsers geïntegreerd openbaarvervoersysteem. Op basis van de informatie uit het webinar met L. Stähli heeft het secretariaat vijf succesfactoren geïdentificeerd die sterk kunnen verschillen van het Belgische systeem:

- Samenwerking tussen de operatoren op nationaal niveau
- Robuuste dienstverlening
- Langetermijnplanning van het aanbod
- Houdbare financiering
- Complementariteit tussen de modi

2.1 Samenwerking tussen de operatoren op nationaal niveau

De samenwerking tussen de openbaarvervoeroperatoren is heel cruciaal in het Zwitsers model van geïntegreerd openbaarvervoersysteem. Het kader wordt bepaald door de wet en de ondernemingen werken samen en nemen initiatieven om te zorgen voor de tenuitvoerlegging van het geïntegreerd openbaarvervoersysteem. Ze vormen de motor van geïntegreerde oplossingen rond prijsbepaling, distributie van vervoerbewijzen, informatie aan de reiziger en operationele ondersteuning.

Op nationaal niveau zijn de openbaarvervoeroperatoren verenigd in twee overkoepelende organisaties: UTP (Union des transports publics) en Alliance SwissPass. De UTP vertegenwoordigt de 130 publieke vervoeroperatoren. Haar taken zijn belangenvertegenwoordiging, coördinatie, ervaringsuitwisseling en promotie. De Alliance SwissPass is een uitgebreidere organisatie (250 organisaties en 18 tariefcomités) die werkt aan geharmoniseerde, transparante en kosteneffectieve tarieven, moderne en aantrekkelijke distributieoplossingen en informatiesystemen.

De 'Office fédéral des transports' (OFT) zorgt voor de coherentie en coördinatie van het geïntegreerd systeem en in deze hoedanigheid kan de OFT tussenkomen bij

geschillen tussen operatoren en/of kantons. Ook kan een operator, als hij bijvoorbeeld vindt dat hij niet correct behandeld werd op het vlak van capaciteitstoewijzing, beroep aantekenen bij een onafhankelijke commissie die is verbonden aan het federaal departement en dus boven de OFT staat.

'Latente' concurrentie tussen de operatoren

De 130 openbaarvervoeroperatoren zijn publieke ondernemingen. Er is geen rechtstreekse concurrentie door de markt (die welke de klanten waarnemen) tussen operatoren en tussen vervoersmodi op dezelfde lijnen aangezien het volledige OV-net een geïntegreerd en coherent netwerk is. Dat betekent dat een spoorlijn niet mag concurreren met een buslijn over hetzelfde traject en dat twee busoperatoren niet dezelfde lijn kunnen aanbieden.

Wat de concurrentie voor de markt (niet zichtbaar voor de klant) betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen het verkeer over de grote lijnen en het regionaal reizigersverkeer. De uitbating van de grote nationale spoorlijnen wordt door de OFT toegekend na een aanbesteding via een concessie zonder vergoeding¹⁰ die voorheen werd toegekend aan de CFF (Chemins de fer fédéraux suisses), die sommige lijnen ervan uitbesteedt aan andere operatoren (BLS, SOB). Bij het regionaal reizigersvervoer¹¹ wordt gewerkt met een opdracht ('commande'). Op gezamenlijk verzoek van het kanton en van de Confederatie maakt de operator die de dienstverlening tegen de beste prijs kan uitbaten een dienstverleningsofferte en krijgt deze, na onderhandelingen, de dienstverleningsopdracht evenals de in de opdracht overeengekomen vergoeding. Deze opdracht vindt voor elk jaar plaats volgens een cyclus van twee jaar. De kwaliteit van het aanbod wordt continu gecontroleerd. Indien de dienstverlening niet naar behoren is, kunnen het Kanton en de Confederatie de dienstverlening toekennen aan een andere operator, hetzij via een aanbesteding, hetzij via een rechtstreekse gunning. Dit systeem creëert een concurrentie voor de 'latente' markt tussen de operatoren en zet hen aan tot kwaliteit, efficiëntie, optimalisering en innovatie. Bij de kleine operatoren wordt bijvoorbeeld vaak overgegaan tot groepsaankopen van rollend materieel met andere operatoren om de aankoopkosten te drukken en competitief te blijven.

¹⁰ De grote spoorlijnen worden beschouwd als winstgevend. De CFF heeft in een zekere mate vrijheid bij het definiëren van zijn dienstverlening om aan de vraag te voldoen.

¹¹ De organisatie van het streekvervoer is een gedeelde bevoegdheid van de confederatie en de kantons. De organisatie van het stadsvervoer verloopt via de kantons en gemeenten.

Akkoorden tussen de operatoren over de verdeling van de inkomsten

De operatoren hebben in het kader van de Swiss Alliance een akkoord gesloten over de principes voor de verdeling van de inkomsten van de geïntegreerde abonnementen en vervoerbewijzen. Ze zijn het eens geraakt over een manier om de reizigers te tellen en om inkomsten toe te wijzen in functie van het aantal reizigers voor de verschillende vervoerbewijzen.

Vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur

De meeste spoorwegoperatoren zijn ook spoorinfrastructuurbeheerders; de spoorbedrijven en de infrastructuurbeheerders zijn uit organisatorisch oogpunt of ten minste uit boekhoudkundig oogpunt gescheiden in afzonderlijke entiteiten voor de kleinste netwerken. De operatoren baten treinen uit op “hun” infrastructuur, maar gebruiken vaak ook de infrastructuur van de andere naburige netwerken, waarvoor ze een gebruiksvergoeding betalen. Ondanks zijn kleine omvang is het Zwitserse netwerk aldus vergelijkbaar met het Europese netwerk, waarin de operatoren treinen kunnen uitbaten op verschillende nationale netwerken door een vergoeding te betalen, bijvoorbeeld wanneer Eurostar of DB Fernverkehr op verschillende netwerken rijden (Infrabel, DB InfraGO, SNCF Réseau, Prorail enz.).

2.2 Robuuste dienstverlening

De gecadanceerde dienstregeling die is gestructureerd rond het netwerk met knooppunten en de geïntegreerde dienstregeling tussen de verschillende netwerken zorgen voor een heel leesbare dienstverlening voor een naadloze reis met inbegrip van aansluitingen tussen verschillende openbaarvervoermodi.

De dienstregeling is robuust opgebouwd tegen vertragingen en storingen op het net: er worden marges opgenomen in de dienstregeling en er worden simulaties gemaakt om de robuustheid te testen. In geval van treinvertragingen bestaan er vooropgestelde regels over het al dan niet verzekeren van de spoorverbinding met de andere treinen, teneinde de vertragingen niet te laten uitbreiden en de algehele stiptheid van het netwerk te waarborgen. In geval van sterke verstoringen (bv. een onderbreking op de lijn) bestaan er vooraf voorbereide alternatieve vervoersplannen (fiches en checklists) om een minimumdienst te garanderen. In deze plannen wordt de precieze rol van iedere betrokken actor beschreven.

2.3 Langetermijnplanning van het aanbod

De Confederatie definieert, organiseert en financiert de ontwikkeling en het onderhoud van de spoorinfrastructuur in het hele land. De planning van het spooraanbod is

wettelijk verankerd in PRODES (Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire). Dit programma laat toe om het aanbod en de infrastructuur die voor dat aanbod nodig is in etappes van 5 tot 10 jaar te plannen, rekening houdend met de tijd die nodig is voor de infrastructuurrealisaties en met de coherentie tussen die laatste. Het wordt vervolgens jaar per jaar ingevuld via de STUR's (stratégies d'utilisation du réseau, goedgekeurd door de federale Raad) en de PLUR's (plans d'utilisation du réseau, opgesteld en gepubliceerd door de OFT) die de rijpadencatalogus voor elk jaar vormen en 6 jaar op voorhand worden vastgesteld.

Hoe de planning van het aanbod van de andere openbaarvervoermodi verloopt, werd niet besproken tijdens het webinar met Luigi Stähli. Wel zorgt de OFT (Office fédéral des transports) voor de coherentie en coördinatie van het volledig geïntegreerd openbaarvervoersysteem. Zijn takenpakket is vierdelig: 1) Het voorbereiden en uitvoeren van politieke beslissingen; 2) Het efficiënt inzetten van de financiële middelen voor een kwalitatief openbaar vervoer; 3) Het bewaken van het tijdschema en de voorschriften van infrastructuurrealisaties en 4) Het bewaken van de veiligheid van het openbaar vervoer.

Het aanbod van het goederenvervoer per spoor

Het goederenvervoer per spoor is een heel belangrijke pijler van het Zwitserse transportbeleid. Zo wordt een overgroot deel van het goederentransport over de Alpen via het spoor geregeld. Het aanbod van goederenrijpaden wordt eveneens bepaald door de OFT. De rijpaden voor het goederenvervoer per spoor moeten in de rijpadencatalogus worden besteld. De meeste sporen worden voor zowel reizigers- als goederenvervoer gebruikt. Wanneer de OFT de capaciteit bepaalt, wanneer de infrastructuurbeheerders deze plannen en wanneer de 'Service suisse d'attribution des sillons' (SAS – Zwitserse dienst voor de toekenning van rijpaden) de toekenning ervan controleert, zien zij erop toe dat er geen discriminatie is tussen goederen- en reizigersvervoer.

2.4 Houdbare financiering

Via het FIF (Fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire) is in een permanente financiering van het onderhoud en de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur voorzien. De OFT ziet erop toe dat de financiële middelen efficiënt worden ingezet. Parallel hiermee zorgt het federaal fonds FORTA voor het federale deel van de financiering van projecten voor het openbaar vervoer in stedelijke agglomeraties¹².

¹² De ontwikkeling van de infrastructuur van het streek- en stadsvervoer is een gedeelde bevoegdheid van de drie

De aankoop en het onderhoud van het rollend materieel worden overgelaten aan de operatoren en zijn vervat in de offertes en in de dienstverleningsopdracht wat het regionaal reizigersverkeer betreft. De 'latente' concurrentie voor de markt tussen de operatoren zorgt met name voor een stimulans om tijdig te investeren in modern en optimaal geëxploiteerd rollend materieel.

2.5 Complementariteit tussen de modi

De complementariteit tussen de openbaarvervoermodi verhoogt het gebruiksgemak van het geïntegreerd openbaarvervoersysteem. Ze wordt door verschillende elementen bekomen: ten eerste is er de gecadanceerde dienstregeling in de verschillende knooppunten van het netwerk die de leesbaarheid en het gebruiksgemak van de aansluitingen tussen treinen onderling en tussen de trein en het stads- en streekvervoer vergemakkelijkt. Ten tweede is er geen concurrentie (door de markt) tussen openbaarvervoermodi op dezelfde lijnen mogelijk. Een spoorlijn mag niet concurreren met een buslijn over hetzelfde traject. Bovendien mogen twee buslijnen of twee treintrajecten niet met elkaar concurreren, maar moeten ze elkaar aanvullen. En ten derde krijgt de reiziger informatie over het aanbod, de prijs en de dienstregeling voor het volledige reistraject, ongeacht de operator of de modus.

Daarnaast is er ook complementariteit tussen de openbaarvervoermodi en deelmobiliteit. Dit werd reeds aangehaald in 1.5.

3 In hoeverre kan het Zwitsers voorbeeld gekopieerd worden naar de Belgische context?

De succesfactoren uit het Zwitsers voorbeeld kunnen niet zomaar succesvol gekopieerd worden naar het Belgische systeem. Er dient rekening te worden gehouden met historische, institutionele en geografische landskenmerken.

Historische samenwerking tussen de operatoren

In Zwitserland heeft het geïntegreerde openbaarvervoersysteem zich doorheen de tijd ontwikkeld door te steunen op de samenwerking tussen de verschillende operatoren ('bottom-up') onder de supervisie en strategische aansturing van de Confederatie en van de kantons ('top-down'). De ontwikkeling van het geïntegreerd systeem in Zwitserland was een proces van lange adem en kende weinig tegenstand. Zwitserland wordt tevens gekenmerkt door een heel stabiel politiek klimaat dat volledig gebaseerd

beleidsniveaus (confederatie, kantons en gemeenten).

is op het proportioneel stelsel, dat meerderheidswisselingen verhindert en dwingt tot het vinden van compromissen tussen de bestaande politieke krachten. Luigi Stähli noemt dit de 'dictatuur van de consensus'. Het geïntegreerd openbaarvervoersysteem kent bijgevolg weinig radicale kenteringen in het gevoerde beleid.

Bevoegdheden verspreid over drie beleidsniveaus, maar één federale coördinator

Zwitserland is historisch gegroeid uit een samenwerking tussen verschillende staten die kantons werden, die zich hebben verenigd om sterker te worden en zich te verdedigen tegen grote buitenlandse mogendheden. De Zwitserse Confederatie werd toen opgericht. Er zijn drie beleidsniveaus in Zwitserland: de Confederatie, de kantons en de gemeenten. De bevoegdheden inzake het openbaarvervoersysteem zijn verspreid over deze beleidsniveaus. Tabel 3-1 geeft een overzicht.

Tabel 3-1: Beleidsniveau openbaarvervoersysteem in Zwitserland

			CH	Kant.	Gem.
Spoor	Infrastructuur	Onderhoud en ontwikkeling	X		
	Aanbod	Grote lijnen, mandaat dienstverlening	X		
		Regionaal verkeer, aanbesteding	X	X	
OV op de weg	Aanbod	Regionaal verkeer, aanbesteding	X	X	
Stedelijk OV	Infrastructuur	Ontwikkeling	X	X	X
	Aanbod	Aanbesteding		X	X
Wegen	Infrastructuur	Onderhoud en ontwikkeling	X	X	X

Bron: presentatie Luigi Stähli (SMA), 14 december 2023

Inzake het spoor is de Confederatie bevoegd voor de ontwikkeling en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur in het hele land. Deze bevoegdheid wordt omschreven door de federale wet. Met betrekking tot het spooraanbod wordt een onderscheid gemaakt tussen de grote spoorlijnen (die als winstgevend worden beschouwd) en de regionale lijnen (waarvan de openbare dienst wordt omschreven en aanbesteed door de Confederatie en de kantons). De uitbating van de grote spoorlijnen wordt uitgevoerd in het kader van een concessie die wordt toegekend aan de operator CFF (Chemins de fer fédéraux suisses). Deze concessie houdt geen vergoeding voor de vervoerdienstverlening in en de CFF heeft een zekere mate van vrijheid bij het definiëren van zijn dienstverlening om aan de vraag te voldoen. De uitbating van de regionale lijnen wordt door de Confederatie en de kantons vastgelegd via opdrachten ('commandes'), op basis waarvan de operator de dienstverlening uitvoert tegen een

vastgelegde vergoeding. Indien de operator de dienstverlening goedkoper kan uitvoeren dan vastgelegd, moet hij de winst herinvesteren om de prijs in de daaropvolgende jaren te verlagen. Indien ze duurder is, dan is dit voor rekening van de operator. Ook de uitbating van het regionaal busvervoer verloopt op deze manier. De infrastructuur van het wegvervoer is een gedeelde bevoegdheid van de drie beleidsniveaus, die wordt verdeeld volgens het wegtype. De uitbating van het stadsvervoer wordt door de kantons en gemeenten bepaald en de opdracht wordt toegekend aan vervoerbedrijven die soms ook regionale lijnen over de weg en regionale spoorlijnen uitbaten.

Ondanks de verspreiding van de bevoegdheden over de drie beleidsniveaus wordt de coherentie en coördinatie van het geïntegreerd openbaarvervoersysteem gewaarborgd via de OFT (Office fédéral des transports) en de kantons.

Geografisch en radiaal openbaarvervoernetwerk

Een groot deel van Zwitserland is niet bewoonbaar (bergen, meren). De spoor- en de weginfrastructuur zijn bijgevolg niet homogeen verdeeld in het land. Het Zwitserse spoornet is eerder polycentrisch opgebouwd rond het netwerk van steden, met een sterkere concentratie op het Zwitsers plateau dat zich tussen de Jura en de Alpen bevindt. Het Belgische spoornet is van zijn kant eerder radiaal ingericht, met een concentratie van het verkeer op de Noord-Zuidverbinding in Brussel, dat langs de drie drukste stations van het hele Belgische spoornet passeert. Dat zorgt in België voor congestie in het hart van het spoornet, wat tot gevolg heeft dat de frequente vertragingen/storingen een domino-effect teweegbrengen over het grootste deel van het spoornetwerk.

Noot aan de geïnteresseerde lezer

In het verleden heeft het secretariaat reeds informatie verzameld over buitenlandse voorbeelden van tariefintegratie zoals het 'Klimaticket Ö' in Oostenrijk, het 'Deutschlandticket' in Duitsland en het "Abonnement Général" in Zwitserland. Ook werden de Belgische toepassingen van tariefintegratie belicht.

[<Klik hier om het artikel over buitenlandse voorbeelden van tariefintegratie te lezen>](#)

[<Klik hier om het webinar met L. Stähli te herbekijken>](#)