

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 februari 2017

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende een aantrekkelijk
tarief- en ticketsysteem bij de NMBS
en de creatie van een loket 2.0**

(ingediend door de heer David Geerts)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 février 2017

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la mise en place d'un système
de tarifs et de billets attractif à la SNCB
et à la création d'un guichet 2.0**

(déposée par M. David Geerts)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Tariefvereenvoudiging mag niet leiden tot platte tariefverhoging

De tarievenstructuur bij de NMBS is complex en niet altijd logisch. Reizigers, zowel ervaren pendelaars als occasionele trippers, zien door de bomen het bos niet meer. Op 17 januari 2017 telde de website van de NMBS 13 verschillende soorten biljetten, 6 verschillende passes of treinkaarten, 9 verschillende abonnementen en 12 verschillende kortingskaarten.

De NMBS en de regering hebben beloofd om de tarievenstructuur te vereenvoudigen. De vrees is echter dat dit zal uitdraaien op een platte prijsverhoging. Net als de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, Trein Tram Bus en het Raadgevend Comité voor de Treinreizigers verzetten de indieners van deze resolutie zich tegen het voorstel voor tariefverhogingen tijdens de spitsuren.

Volgens de filebarometer van *Touring Mobilis* stonden we met zijn allen nog nooit zo lang “structureel” in de file als in 2016, zelfs vijf volledige dagen méér als in 2015. De files zijn economisch (jaarlijks 2 % van ons bbp), maatschappelijk (stress, tijdverlies, gezondheid) en op milieuvlak (uitstoot CO₂ en fijnstof) een catastrofaal probleem. Door de tarieven tijdens de spitsuren te verhogen, wat een piste is die blijkbaar wordt overwogen, wil men nog meer mensen de weg opsturen in plaats van op de trein. Dit is een zeer paradoxale redenering.

Dit zou immers betekenen dat op de momenten dat mensen het meest de trein gebruiken, ze daar financieel voor zouden worden gestraft (zonder dat er ook extra dienstverlening tegenover staat). Onder het mom van tariefdifferentiatie kom je zo al snel tot een platte tariefverhoging. Zoals ook het huidige beheerscontract bepaalt, kunnen we echter geen tariefverhogingen aangaan als in ruil ook de dienstverlening niet duidelijk verbetert.

Wanneer we willen evolueren naar een eenvoudiger tariefsysteem is er nood aan een globale visie op mobiliteit. Vandaag is de perceptie en vaak ook de realiteit in ons land dat er vier netten bestaan (De Lijn, MIVB, TEC, NMBS) maar ook vier tarieven en vier dienstregelingen. Aansluitingen zijn eerder toevallig en eengemaakte tarieven een uitzondering. Het wordt dus hoog tijd dat

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La simplification tarifaire ne doit pas aboutir à une vulgaire augmentation des tarifs

La structure tarifaire à la SNCB est complexe et n'est pas toujours logique. Les usagers, tant les navetteurs habitués que les voyageurs occasionnels, ne s'y retrouvent plus. Le 17 janvier 2017, le site internet de la SNCB a comptabilisé 13 types de billets différents, 6 types de cartes de train ou de pass différents, 9 types d'abonnements différents et 12 types de cartes de réduction différentes.

La SNCB et le gouvernement ont promis de simplifier la structure tarifaire. On peut toutefois craindre que cette simplification débouche sur une vulgaire augmentation des tarifs. À l'instar du Conseil central de l'Économie, de l'association *Trein Tram Bus* et du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, nous nous opposons à la proposition d'augmentation des tarifs pendant les heures de pointe.

Selon le baromètre des bouchons de *Touring Mobilis*, nous n'avons jamais passé autant de temps dans les embouteillages “structurels” qu'en 2016, avec même cinq jours complets de plus qu'en 2015. Les embouteillages sont catastrophiques sur le plan économique (chaque année 2 % de notre PIB), social (stress, perte de temps, santé) et environnemental (émissions de CO₂ et de particules fines). En augmentant les tarifs pendant les heures de pointe, une piste qui est manifestement envisagée, on veut encore attirer plus de monde vers la voiture que vers le train. Il s'agit là d'un raisonnement fort paradoxal.

Cela signifierait en effet qu'au moment où les usagers du train sont les plus nombreux, ils seraient pénalisés financièrement (sans bénéficier d'un service supplémentaire en contrepartie). Sous le couvert d'une différenciation tarifaire, cela peut facilement déboucher sur une vulgaire augmentation des tarifs. Comme le prévoit également l'actuel contrat de gestion, nous ne pouvons toutefois pas accepter d'augmentation tarifaire s'il n'y a pas, en contrepartie, une nette amélioration du service.

Si nous voulons évoluer vers un système tarifaire plus simple, il faudra nécessairement développer une vision globale de la mobilité. Aujourd'hui, les usagers ont le sentiment – et ce sentiment est souvent conforme à la réalité – qu'il y a dans notre pays quatre réseaux (De Lijn, la STIB, les TEC et la SNCB) mais aussi quatre tarifs et quatre structures horaires. Les correspondances

we evolueren naar een globale visie met “één net, één tarief, één dienstregeling”. De aanbevelingen die werden goedgekeurd in de Senaat op 20 mei 2016 met het informatieverlag over samenwerking om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoer te komen sluiten hier perfect bij aan. Zo worden de verschillende overheden opgeroepen om werk te maken van een overkoepelend mobiliteitsplan waarbinnen de vervoersplannen van de verschillende maatschappijen op elkaar zijn afgestemd. Ook pleiten wij er voor om de MOBIB-kaart verder uit te rollen over alle openbare vervoersmodi en te komen tot een integratie van tarieven en informatie.

Hoge prijs losse treintickets

Hierbij aansluitend valt ook de hoge aankoopprijs van de losse tickets op, terwijl de abonnementen vaak goedkoper zijn dan in het buitenland. Die losse tickets zijn dan voor lange afstanden zelfs heel duur, terwijl je het omgekeerde zou mogen verwachten, aangezien de marginale kost per treinkilometer daalt naarmate je verder reist. Een enkele reis Antwerpen-Oostende (afstand 120 km) met een standaardbiljet kost 18,40 euro (met de auto 9,6 euro) terwijl Antwerpen-Sint-Niklaas, een afstand van 20 km, 4,40 euro kost (met de auto 2,4 euro). Hierdoor worden gezinnen niet aangespoord om de trein te nemen en de auto te laten staan.

Trainmiles invoeren

Het lijkt hierbij aansluitend de indieners ook wenselijk om treinpendelaars die tijdens de week dagelijks of bijna dagelijks de trein nemen, een incentive te geven om ook buiten de werkdagen de trein te nemen. Daartoe stellen de indieners de invoering voor van *Trainmiles*. Het concept is eenvoudig en komt neer op een spoorspaarkkaart – analoog met de airmiles in de luchtvaartsector of de spaarkkaart van supermarkten of andere winkels – waarbij de reiziger door het sparen van punten allerhande voordelen bekommt. Hoe meer de reiziger de trein neemt, hoe meer punten er worden verzameld. Deze punten kunnen worden ingeruild in de vorm van treintickets voor pakweg een uitstapje met het gezin naar de kust. Het opsparen van *trainmiles* kan een extra stimulans zijn om verplaatsingen te doen met de trein, ook buiten het klassieke woon-werk verkeer, en het kan mensen aanzetten om sneller de trein te nemen. Het is bovendien een manier om de rest van het gezin vertrouwd te maken met het openbaar vervoer.

sont généralement le fruit du hasard et les offres tarifaires combinées l'exception. Il est donc grand temps d'évoluer vers une vision globale axée sur le concept “un réseau, un tarif et une structure horaire”. Les recommandations adoptées par le Sénat le 20 mai 2016 dans le cadre du rapport d'information concernant la collaboration en vue d'instaurer des transports publics mieux intégrés vont, du reste, exactement dans le même sens. C'est ainsi que ces recommandations appellent les différentes autorités à mettre en place un plan de mobilité directeur intégrant, de manière coordonnée, les plans de transport des différents opérateurs. Nous plaçons également pour que la carte MOBIB soit étendue à tous les modes de transport et pour une intégration des tarifs et de l'information.

Prix élevé des billets de train individuels

Un autre élément frappant est le prix d'achat élevé des billets individuels, alors que les abonnements sont souvent meilleur marché qu'à l'étranger. Ces billets individuels sont même très chers pour de longues distances, alors que l'on s'attendrait à l'inverse, étant donné que le coût marginal par kilomètre-train diminue avec la longueur du trajet. Un voyage simple Anvers-Oostende (distance 120 km) avec un billet standard coûte 18,40 euros (9,60 euros en voiture), alors qu'Anvers-Saint-Nicolas, une distance de 20 km, coûte 4,40 euros (2,4 euros en voiture). Les ménages ne sont donc pas incités à abandonner la voiture au profit du train.

Instaurer des *miles* ferroviaires

Nous estimons par ailleurs opportun d'offrir aux navetteurs qui, en semaine, prennent le train quotidiennement ou presque, un incitant en vue de prendre également le train en dehors des jours de travail. À cette fin, nous proposons d'instaurer un système de *miles* ferroviaires. Le concept est simple et il s'apparente à une carte d'épargne ferroviaire – analogue aux *miles* aériens dans le secteur aéronautique ou à la carte de fidélité des supermarchés ou d'autres magasins –, qui permet au voyageur, en épargnant des points, de bénéficier de divers avantages. Plus le voyageur prend le train, plus il collecte de points. Ces points peuvent être échangés contre des billets de train pour, par exemple, une excursion familiale à la côte. L'épargne de *miles* ferroviaires peut constituer un incitant supplémentaire pour faire des déplacements en train, même en dehors des déplacements classiques entre le domicile et le lieu de travail, et elle peut encourager les voyageurs à prendre plus souvent le train. C'est de surcroît une bonne manière d'habituer le reste de la famille aux transports publics.

Vergeten van abonnement niet financieel bestraffen

Op 1 februari 2015 hervormde de NMBS het beleid rond het vergeten van het abonnement en het boordtarief op de trein. Voordien mocht een abonnee twee keer per jaar zijn abonnement vergeten, bij een derde keer volgde er een boete. Volgens de regeling die geldig was tot 1 februari 2017 moest de treinreiziger meteen een boete betalen die hij kon terugvorderen aan het loket. Indien hij niet kon overgaan tot onmiddellijke betaling op de trein, volgde er een vaste administratieve kost van 8 euro aan het loket. Een nodeloos ingewikkelde regeling voor reizigers én treinbegeleiders. Deze maatregel werd dan ook na 2 jaar afgevoerd. De oude regeling werd terug ingevoerd waarbij je tot tweemaal per jaar je abonnement mag vergeten. Een veel eenvoudiger en klantvriendelijker systeem dat net zo goed misbruik tegen gaat. Dit wijst erop dat de NMBS best bereid is in de naam van vereenvoudiging en klantvriendelijkheid het beleid aan te passen. De indieners hopen dan ook dat er even kritisch wordt gekeken naar de boordtoeslag van 7 euro.

Boordtoeslag

Deze boordtoeslag van 7 euro wanneer men een ticket koopt op de trein belooft zwartrijders en bestraft eerlijke mensen. Vroeger bedroeg de toeslag op de trein 3 euro terwijl zwartrijden werd beboet met 12,50 euro extra. Ook armoedeorganisaties klagen dit dure tarief aan. Wanneer de automaten defect zijn of wanneer mensen gewoon niet overweg kunnen met de technologie moeten ze 7 euro bijleggen, zelfs voor een rit die maar 2,5 euro kost. De indieners stellen voor om het boordtarief, mits verwittiging van de treinbegeleider, 10 % duurder te maken dan het tarief aan het loket, waardoor een ritje van 5 euro op de trein 5,50 euro kost.

Tickets, makkelijk, snel, toegankelijk voor iedereen

Loket 2.0.: provider van multimodale mobiliteitstools

De tarieven van tickets moeten eenvoudig en duidelijk zijn en tickets moeten ook makkelijk en snel te verkrijgen zijn. In het kader van een optimale dienstverlening en toegankelijkheid pleiten we nog steeds voor de aanwezigheid van loketten in stations. Zeker voor occasionele reizigers, oudere of minder valide personen blijft dit een belangrijke troef. En zoals al zo vaak gezegd: het

Ne pas sanctionner financièrement l'oubli de l'abonnement

Le 1^{er} février 2015, la SNCB a réformé la politique relative à l'oubli de l'abonnement et au tarif à bord des trains. Autrefois, un abonné pouvait oublier son abonnement deux fois par an et se voyait infliger une amende au troisième oubli. Selon la réglementation en vigueur jusqu'au 1^{er} février 2017, l'usager du rail devait payer une amende immédiate, qu'il pouvait récupérer au guichet. S'il ne pouvait pas procéder au paiement immédiat à bord du train, il se voyait imputer des frais administratifs fixes de 8 euros au guichet. Une réglementation inutilement compliquée à la fois pour les usagers et pour les accompagnateurs de train. Cette mesure a donc été supprimée deux ans après son entrée en vigueur, au profit de l'ancienne réglementation, qui permettait d'oublier l'abonnement jusqu'à deux fois par an. Ce système beaucoup plus simple et plus convivial est tout aussi efficace contre les abus. Il serait par conséquent préférable qu'au nom de la simplification et de la convivialité, la SNCB adapte sa politique. Nous espérons par conséquent que la SNCB reconsidérera également le supplément à bord de 7 euros.

Supplément à payer à bord

Ce supplément de 7 euros qui est appliqué lorsqu'on achète son billet dans le train bénéficie aux resquilleurs et sanctionne les honnêtes gens. Auparavant, il s'élevait à 3 euros, alors que l'amende infligée aux personnes voyageant sans titre de transport s'élevait à 12,5 euros. Les organisations de lutte contre la pauvreté dénoncent, elles aussi, le montant élevé de ce tarif. Lorsque les distributeurs automatiques de billets sont en panne ou que l'acheteur n'est tout simplement pas capable de se servir des nouvelles technologies, le supplément à payer s'élève à 7 euros, même pour un voyage qui ne coûte que 2,5 euros. Nous proposons que le tarif à payer à bord, moyennant avertissement de l'accompagnateur de train, soit plus élevé de 10 % que le tarif au guichet: un trajet à 5 euros, par exemple, coûterait alors 5,50 euros.

Des billets faciles et rapides à obtenir et accessibles à tous

Le guichet 2.0.: fournisseur d'outils multimodaux en matière de mobilité

Les tarifs des billets doivent être simples et clairs, et les billets doivent pouvoir être obtenus facilement et rapidement. Dans le cadre d'un service et d'une accessibilité optimaux, nous continuons à plaider en faveur de la présence de guichets dans les gares. En effet, ces derniers demeurent un atout important, certainement pour les voyageurs occasionnels et les personnes

antwoord op weinig gebruikte loketten moet eerder zijn om te investeren in de aantrekkelijkheid van stations en loketten, dan om zomaar over te gaan tot de sluiting ervan. Waarom van de loketfunctie geen multimodaal mobiliteitsverkoopspunt maken waar je terecht kan met al je mobiliteitsnoden in de omgeving? Waar je informatie kan krijgen over treintickets en de verbindingen, en over bus, tram en metrovervoer. Bovendien kan het lenen van een deelfiets (blue bike of andere) of een deelauto (Cambio of andere) worden opgenomen in het takenpakket van de loketbediende. Het delen van vervoersmodi zit immers in de lift. Autodelen is bijvoorbeeld in een jaar tijd verdubbeld van 14 000 naar 28 000. Ook het gebruik van de blue bike- abonnementen stijgt jaarlijks. In 2013 waren er 30 000 fietsritten, in 2016 lag het cijfer zelfs zes keer hoger. Toch kan je nog niet aan elk loket een blue bike abonnement kopen, wat een drempel vormt voor de aanschaf ervan.

De millenials geven voorkeur aan gebruik van mobiliteit in plaats van bezit, delen is het nieuwe hebben, en de loketbediende kan hierbij helpen informatie te verlenen.

Automaten

Naast loketten kunnen automaten een nuttige toevoeging zijn. Voorwaarde is wel dat de automaten gebruiksvriendelijker en veel minder defect zijn dan vandaag, en bestand zijn tegen invallend zonlicht. Door middel van de invoering van slimme automaten moet de reiziger steeds het voor hem/haar goedkoopste tarief krijgen aangeboden. Dit is momenteel niet het geval. Tijdelijke promoties zoals tijdens “De Week Van De Mobiliteit” worden niet aangeboden aan de automaten. Andere promoties zoals het shoppingbiljet tijdens de kerstperiode worden niet automatisch aangeboden. Vandaag zijn de automaten dus een onvoldoende kwalitatieve vervanging voor de loketten. Treinreizigers zijn hier vaak de dupe van als ze toch een duurder ticket kopen dan nodig of een boete krijgen omdat ze verplicht zijn hun ticket alsnog op de trein te kopen. En in zeer weinig gebruikte stations zou een oplossing van bemanning via Skype een optie kunnen zijn, zodat er minder personeel nodig is, maar de klanten toch goed en met menselijk contact kunnen worden geholpen. Banken zoals KBC lieten eerder al zeer goede resultaten optekenen met zulke vorm van dienstverlening.

âgées ou moins valides. En outre, comme on l’a déjà dit si souvent, il est préférable, lorsque les guichets sont peu utilisés, d’investir en vue de rendre les gares et ces guichets plus attrayants que de procéder simplement à leur fermeture. Pourquoi ne pas transformer les guichets en points de vente multimodaux pouvant répondre à tous les besoins en matière de mobilité dans les environs? Les guichets pourraient devenir des lieux où les voyageurs peuvent obtenir des informations sur les billets de train et les liaisons ferroviaires, sur les bus, les trams et les métros. Le prêt d’un vélo partagé (Blue-bike ou autre) ou d’une voiture partagée (Cambio ou autre) pourrait aussi faire partie des tâches d’un guichetier. Le partage de modes de transport connaît en effet un succès croissant. Le partage d’automobiles, par exemple, a doublé en un an, passant de 14 000 à 28 000 utilisations. L’utilisation d’abonnements Blue-bike augmente aussi chaque année. En 2013, le nombre de trajets s’élevait à 30 000, alors qu’en 2016, ce chiffre a été six fois plus élevé. Il n’est cependant pas encore possible d’acheter un abonnement Blue-bike à chaque guichet, ce qui constitue un obstacle à son acquisition.

Les millenials préfèrent l’utilisation de la mobilité à la propriété: le partage est, pour eux, la nouvelle forme de possession et le guichetier.

Distributeurs de tickets

En plus des guichets, les distributeurs de tickets peuvent constituer un complément utile, à condition néanmoins qu’ils soient plus conviviaux, moins souvent en panne qu’aujourd’hui et équipés d’écrans anti-éblouissement. Grâce à l’installation de distributeurs de tickets intelligents, le voyageur doit toujours se voir proposer le tarif le plus avantageux, ce qui n’est actuellement pas le cas. Les promotions temporaires telles que celles qui sont offertes durant “La Semaine de la Mobilité” ne sont pas disponibles via les distributeurs de billets. D’autres promotions telles que le billet shopping durant la période de Noël ne sont pas proposées automatiquement. Les distributeurs ne constituent dès lors pas une alternative de qualité suffisante aux guichets. Les voyageurs en sont souvent les dupes puisqu’ils sont obligés de prendre un ticket sans promotion ou d’acheter leur ticket dans le train et de payer une amende. Dans les gares très peu fréquentées, on pourrait envisager de proposer une formule Skype, qui permettrait de réduire le personnel nécessaire sur place, tout en offrant un service de qualité aux clients et en préservant le contact humain. Des banques telles que KBC ont déjà testé ce genre de service par le passé et les résultats se sont avérés très concluants.

De digitale weg

Ook de inspanningen om de aankoop van treintickets langs digitale weg te promoten moeten worden voortgezet en opgedreven. Aankopen via de website, de smartphone of via de e-id raken steeds meer ingeburgerd. Maar ook op dit vlak kunnen zeker nog stappen vooruit worden gezet. Denken we maar aan de gebruiksvriendelijke manier waarop je bij een busrit gewoon kan betalen per sms.

David GEERTS (sp.a)

La voie numérique

Les efforts visant à promouvoir l'achat de tickets de train par la voie numérique doivent être poursuivis et intensifiés. Les achats via le site Internet, le *smartphone* ou la carte d'identité électronique entrent de plus en plus dans les mœurs. Toutefois, des progrès peuvent encore certainement être réalisés dans ce domaine également. Il suffit de songer à la formule conviviale qui permet de payer un ticket de bus tout simplement par SMS.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gezien het nu zeer complexe tariefaanbod bij de NMBS;

B. gezien de aanbevelingen van de Senaat goedgekeurd op 20 mei 2016 om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoer te komen;

C. gezien tariefintegratie van alle openbaar vervoersmodi in de meeste steden in Europa reeds gerealiseerd is en ook in Brussels Hoofdstedelijk Gewest reeds bestaat;

D. gezien de oproep van reizigersorganisaties en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven om de tarieven in de spits niet te verhogen;

E. gezien de steeds langer wordende files en de economische, maatschappelijke en milieukosten van congestie;

F. gezien de te eenzijdige visie van de NMBS op het woon-werkverkeer;

G. gezien de marginale kost per treinkilometer daalt naarmate men verder reist;

H. gezien de oproep van armoedeorganisaties om het extra boordtarief van 7 euro terug af te schaffen;

I. gezien het feit dat een globaal tarief zwartrijders beloont en eerlijke reizigers afstraft;

J. gezien de automaten een toevoeging zijn op de dienstverlening, maar dat ze momenteel nog worden moeten geoptimaliseerd;

K. gezien de tendens van autobezit naar autogebruik;

L. gezien de enorme troeven van een loket als multimodaal mobiliteitsverkoopspunt;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la grande complexité de l'offre tarifaire actuelle de la SNCB;

B. vu les recommandations adoptées par le Sénat le 20 mai 2016 en vue de renforcer l'intégration des transports en commun;

C. considérant que l'intégration tarifaire de tous les modes de transport est déjà une réalité dans la plupart des villes d'Europe et que c'est également le cas dans la Région de Bruxelles-Capitale;

D. vu l'appel des organisations de voyageurs et du Conseil central de l'Économie à ne pas augmenter les tarifs aux heures de pointe;

E. vu l'aggravation constante des embouteillages et vu les coûts économiques, sociétaux et environnementaux de la congestion routière;

F. considérant que la SNCB a une vision trop unilatérale des déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

G. considérant que le coût marginal par train-kilomètre est inversement proportionnel à la longueur des trajets;

H. vu l'appel des organisations de lutte contre la pauvreté à supprimer à nouveau le supplément de tarif à bord de 7 euros;

I. considérant qu'un tarif global récompense les resquilleurs et pénalise les voyageurs honnêtes;

J. considérant que les distributeurs constituent un plus par rapport aux services proposés, mais qu'ils doivent encore être optimisés;

K. considérant qu'on constate à l'heure actuelle un glissement de la possession vers l'utilisation d'une voiture;

L. vu les atouts considérables que présente le guichet en tant que point de vente mobilité multimodal;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING OM:

1. in de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS de tarievenstructuur grondig onder de loep te nemen en te komen met een klaar, duidelijk en eerlijk tariefbeleid zonder dat dit een loutere prijsverhoging inhoudt;

2. de Mobib-kaart uit te rollen naar alle openbaar vervoersmodi en te komen tot een tariefintegratie over alle openbare vervoersnetten in België in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen;

3. de NMBS werk te laten maken van slimme automaten die altijd zorgen voor het goedkoopste ticket voor de reizigers;

4. de NMBS werk te laten maken van het concept Loket 2.0. als multimodaal mobiliteitsverkooppunt in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen en de providers van fiets- en autodelen;

5. de NMBS werk te laten maken van de mogelijkheid tot aankoop van blue bike-abonnementen in elk loket;

6. de NMBS op te dragen om het idee van de spoorspaarkaart te onderzoeken ter bevordering van meer verplaatsingen van pendelaars per trein in hun vrije tijd en als beloning voor het vertrouwen in de vervoersmaatschappij;

7. de NMBS op te dragen om het boordtarief van 7 euro te vervangen door een meer klantvriendelijke regeling.

2 februari 2017

David GEERTS (sp.a)

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'analyser en en profondeur la structure tarifaire prévue dans le nouveau contrat de gestion conclu avec la SNCB et d'élaborer une politique tarifaire claire, limpide et honnête qui ne se traduise pas que par une hausse des prix;

2. d'étendre la carte MOBIB à tous les modes de transport public et d'aboutir à une intégration tarifaire de tous les réseaux de Belgique en collaboration avec les sociétés régionales de transports en commun;

3. d'inciter la SNCB à installer des automates intelligents qui proposent aux voyageurs les billets les moins chers en permanence;

4. d'inciter la SNCB à mettre en œuvre le projet Guichet 2.0. comme point de vente mobilité multimodal en collaboration avec les sociétés de transport régionales et les sociétés de vélos et de voitures partagés;

5. d'inciter la SNCB à permettre l'achat d'abonnements Blue-bike à chaque guichet;

6. de charger la SNCB d'examiner l'idée de la carte épargne ferroviaire en vue d'inciter les navetteurs à utiliser davantage le train pour se déplacer durant leurs loisirs et pour les récompenser de leur confiance envers la société de transport;

7. de charger la SNCB de remplacer le tarif à bord de 7 euros par une réglementation plus conviviale pour les voyageurs.

2 février 2017