

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 mei 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over een uitbreiding van de
toepassingsmogelijkheden en over de
modernisering van de MOBIB-kaart**

(ingediend door de heer Gautier Calomne)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

30 mai 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative au renforcement
et à la modernisation
de la carte MOBIB**

(déposée par M. Gautier Calomne)

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,

In verband met het mobiliteitsvraagstuk staat het buiten kijf dat de uitbouw van een intermodale en een multimodale benadering een van de kernelementen is om het vervoer van de toekomst te organiseren. Er zijn steeds meer files op de wegen, waardoor het in ons land elke dag opnieuw traag aanschuiven is, met veel andere hinder bovenop (vervuiling, gezondheidsrisico's en kosten voor onze economie). Tegen die achtergrond moet de onderlinge samenhang van de mobiliteitsoplossingen niet alleen voorop staan bij het overheidsop treden, maar ook bij de benadering van mobiliteit door burgers en ondernemingen.

Op grond van die vaststelling hebben de verschillende Belgische bestuursniveaus maatregelen genomen om een geïntegreerde, vlotte en duurzame mobiliteit te ondersteunen. Zonder hier alle maatregelen te willen vermelden, kan onder meer worden gewezen op de uitbouw van het aanbod aan S-treinen als degelijk alternatief om niet met de auto naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te moeten rijden, de recente aanneming van de fiscale "cash for car"-regeling, de ondersteuning van de goederenbinnenvaart of nog de onafgebroken uitbreiding van het fietszonennetwerk.

De tot dusver ondernomen acties gaan overduidelijk de goede richting uit; ze zijn ook vrij complementair, gezien de omvang van de uitdaging. Hoewel een en ander er momenteel op gericht is te bewerkstelligen dat de burgers meerdere vervoermiddelen gebruiken om een traject af te leggen, is er één aspect waar de inzet van de overheid paradoxaal genoeg nooit enig resultaat heeft opgeleverd: de implementatie van een integrale "mobiliteitspas".

Sommigen zullen daar zeker tegen inbrengen dat thans de MOBIB-kaart kan worden gebruikt. Op die kaart kunnen vervoerbewijzen van de vier Belgische openbaarvervoeroperatoren (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC) worden opgeslagen; aldus kan makkelijker intermodaal worden gereisd. Dat klopt uiteraard, maar toch kunnen we er niet omheen dat dit instrument twee belangrijke minpunten vertoont:

1° naast de overheidsoperatoren zijn bij het initiatief haast geen privépartners betrokken. Met name de technologische evolutie en het reisgedrag brengen echter mee dat een efficiënte mobiliteitsdynamiek vereist dat de MOBIB-kaart de ruimst mogelijke waaier aan mobiliteitsoplossingen bevat (deelfietsen zonder vaste standplaats, taxi's, vervoerauto's met chauffeur,

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Nul ne saurait le contester, le développement des approches intermodale et multimodale de la mobilité est l'une des clés de voûte de l'organisation des transports du futur. Face aux embouteillages croissants des voiries qui paralysent chaque jour notre pays et qui génèrent des nuisances importantes en termes de pollution, de risques sanitaires et de coûts pour notre économie, l'interpénétration des solutions de mobilité doit s'inscrire au cœur de l'action publique mais aussi de l'usage des citoyens et des entreprises.

Forts de ce constat, les différents niveaux de pouvoir belges ont pris un certain nombre de mesures pour soutenir une mobilité intégrée, fluide et durable. Sans viser à l'exhaustivité, citons notamment le développement de l'offre ferroviaire S comme une alternative crédible à la voiture en Région bruxelloise, l'adoption récente du dispositif fiscal dit "Cash for Car", le soutien au transport fluvial des marchandises ou encore le développement constant du réseau des zones cyclables.

D'évidence, les actions menées jusqu'à présent vont dans le bon sens et elles sont relativement complémentaires vu l'ampleur du défi auquel nous faisons face. Toutefois, alors que le curseur est aujourd'hui mis sur le recours des citoyens à plusieurs modes de transport pour effectuer un même déplacement, il est un sujet sur lequel la mobilisation des pouvoirs publics n'a paradoxalement jamais abouti: le déploiement d'un passeport de mobilité intégral.

Certes, d'aucuns objecteront qu'il existe déjà sur le marché la carte MOBIB. Celle-ci permet de stocker des titres de transport des quatre opérateurs de transports publics belges (SNCB, STIB, De Lijn et TEC) et, partant, de soutenir les déplacements intermodaux. Si cela est exact, force est toutefois de souligner que ce dispositif présente deux grandes faiblesses, à savoir:

1° hormis les opérateurs publics, on ne compte quasiment pas de partenaires privés à l'initiative. Or, à la lumière notamment de l'évolution technologique et des modes de consommation, une dynamique performante de la mobilité nécessiterait d'y inclure un spectre le plus large possible de solutions de mobilité (vélos en partage sans station fixe, taxis, voitures de transport avec

rivierpendeldiensten, een aanbod van zelfbedienings-autodelen, voertuigparkeergelegenheden, carpooling enzovoort);

2° het betaalsysteem is nog te complex en te star; de bedragen op de MOBIB-kaart zijn niet volledig bruikbaar tussen de operatoren onderling, aangezien de chip hoofdzakelijk dient om afzonderlijke gebruiksgegevens op te slaan. Kortom, het is geen “elektronische portemonnee” waarmee de kaart met een gewenst bedrag kan worden gecrediteerd, waarbij dat bedrag ongeacht de vervoerswijze kan worden gebruikt totdat het krediet op is (debitering naargelang van het aantal ritten en de tarieven van de operator). Dergelijke instrumenten bestaan, waarbij gebruik wordt gemaakt van goed functionerende technologieën (bijvoorbeeld draadloos contact via betaalpalen) en in specifieke uitvoeringen; voorbeelden daarvan zijn Oyster in Londen, EZ-Link in Singapore en Octopus in Hong Kong.

Door die tekortkomingen weg te werken, kunnen in de mate van het mogelijke vrij absurde situaties worden beperkt, want nu moet de burger al te vaak meerdere territoriaal beperkte vervoerbewijzen gebruiken (onder meer wie tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan reist). Voorts verliest die reiziger tijd in lange wachtrijen aan de loketten, of moet hij het hoofd bieden aan de toenemende wirwar aan diensttoepassingen. De aanpak met een vooraf betaalde, multimodale “portemonnee”, die volkomen verenigbaar is met het behoud van specifieke abonnementsaanbiedingen, kan ook leiden tot meer flexibiliteit, hetgeen beter overeenstemt met het huidige reisgedrag van de gebruiker.

Om een vlotte en duurzame mobiliteit te bevorderen, moeten bijgevolg alle hindernissen worden weggewerkt die burgers stelselmatig ontmoedigen om over te gaan naar intermodaal vervoer. De MOBIB-kaart is te star en heeft een te beperkte actieradius; een en ander werkt het hele mobiliteitsprobleem jammer genoeg in de hand.

Gelet op wat voorafgaat, biedt de indiener van dit voorstel van resolutie derhalve steun aan een reflectie tussen de verschillende betrokken bestuursniveaus, teneinde het intermodaal vervoer verder uit te bouwen via een instrument met uitgebreider en moderner toepassingen.

chauffeur, navettes fluviales, offres d'autopartage en libre-service, parkings de véhicules, covoiturage, etc.);

2° le système de paiement est encore trop complexe et rigide. Les crédits ne sont pas intégralement inter-utilisables entre les opérateurs puisque la puce électronique sert essentiellement à stocker des données à utilisation distincte. En somme, il n'existe pas de logique de “porte-monnaie électronique” qui permettrait de créditer la carte d'un montant désiré et, partant, de pouvoir utiliser celui-ci indistinctement du mode de transport et ce jusqu'à épuisement des fonds (déduction en fonction de la consommation et des tarifs de l'opérateur). Ce type d'outils existe sur la base de technologies largement éprouvées (le contact sans fil sur des bornes par exemple) et de déclinaisons spécifiques, comme cela est notamment le cas de l'OYSTER à Londres, de l'EZ-LINK à Singapour ou encore de l'OCTOPUS à Hong Kong.

En comblant ces lacunes, il serait permis de limiter, dans la mesure du possible, des situations ubuesques où le citoyen doit trop souvent jongler entre les titres de transport et leurs limites territoriales (entre autres, le cas des voyageurs entre la Région bruxelloise et sa proche périphérie), perdre du temps dans les longues files des guichets ou encore se perdre face à la jungle croissante d'applications de services. L'approche d'un portemonnaie prépayé multimodal, parfaitement compatible avec le maintien d'offres spécifiques d'abonnement par exemple, induirait aussi une plus grande flexibilité qui correspondrait davantage aux modes de consommation contemporains.

Par conséquent, pour promouvoir une mobilité fluide et durable, il convient de réduire l'ensemble des obstacles qui découragent systématiquement la transition des citoyens vers l'intermodalité des transports. L'absence de flexibilité et le spectre trop restreint de la carte MOBIB contribuent malheureusement, aujourd'hui, à cette problématique.

À la lumière de ce qui précède, les auteurs de la présente proposition de résolution entendent dès lors soutenir l'aboutissement d'une réflexion entre les différents niveaux de pouvoir concernés pour renforcer le transport modal à travers un outil renforcé et modernisé dans ses attributions.

Gautier CALOMNE (MR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat de uitbouw van een intermodale en een multimodale benadering een van de kernelementen is om het vervoer van de toekomst te organiseren;

B. overwegende dat er steeds meer files zijn op de wegen, waardoor het in ons land elke dag opnieuw traag aanschuiven is, met veel andere hinder bovenop – vervuiling, gezondheidsrisico's en kosten voor onze economie –, en dat, tegen die achtergrond, de onderlinge samenhang van de mobiliteitsoplossingen niet alleen voorop moet staan bij het overheidsoptreden, maar ook bij de benadering van mobiliteit door burgers en ondernemingen;

C. overwegende dat de verschillende Belgische bestuursniveaus een aantal positieve en ambitieuze maatregelen hebben genomen om een geïntegreerde, vlotte en duurzame mobiliteit te ondersteunen, waaronder de uitbouw van het aanbod aan S-treinen als degelijk alternatief om niet met de auto naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te moeten rijden, de recente aanneming van de fiscale “cash for car”-regeling, de ondersteuning van de goederenbinnenvaart of nog de onafgebroken uitbreiding van het fietszonennetwerk;

D. overwegende dat de nadruk thans wordt gelegd op het ertoe aanzetten van de burgers om, wanneer dit noodzakelijk is, meerdere vervoermiddelen te gebruiken om een traject af te leggen, maar dat de inzet van de overheid paradoxaal genoeg nooit geleid heeft tot de implementatie van een integrale “mobiliteitspas”;

E. overwegende dat op de MOBIB-kaart vervoerbe- wijzen van de vier Belgische openbaarvervoeropera- toren (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC) kunnen worden opgeslagen en dat aldus makkelijker intermodaal kan worden gereisd; overwegende echter dat dit instrument twee belangrijke minpunten vertoont:

a) er nemen geen privépartners aan het initiatief deel; gelet op de technologische evolutie en het reisgedrag vereist een efficiënte mobiliteitsdynamiek evenwel dat de MOBIB-kaart de ruimst mogelijke waaier aan mobi- liteitsoplossingen bevat (deelfietsen zonder vaste stand- plaats, taxi's, vervoerauto's met chauffeur, rivierpendel- diensten, een aanbod van zelfbedieningsautodelen, voertuigparkeergelegenheden, carpooling enzovoort);

b) het betaalsysteem is nog te complex en te star, aangezien de bedragen op de MOBIB-kaart niet volledig

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que le développement des approches intermodale et multimodale de la mobilité est l'une des clés de voûte de l'organisation des transports du futur;

B. considérant que face aux embouteillages crois- sants des voiries qui paralysent chaque jour notre pays et qui génèrent des nuisances importantes en termes de pollution, de risques sanitaires et de coûts pour notre économie, l'interpénétration des solutions de mobilité doit s'inscrire au cœur de l'action publique, mais aussi de l'usage des citoyens comme des entreprises;

C. considérant que les différents niveaux de pouvoir belges ont pris un certain nombre de mesures positives et ambitieuses pour soutenir une mobilité intégrée, fluide et durable, notamment le développement de l'offre fer- roviaire S comme une alternative crédible à la voiture en Région bruxelloise, l'adoption récente du dispositif fiscal dit “Cash for Car”, le soutien au transport fluvial des marchandises ou encore le développement constant du réseau des zones cyclables;

D. considérant que la priorité est aujourd'hui mise sur l'incitation à recourir, si cela s'avère nécessaire, à plusieurs modes de transport pour effectuer un même déplacement, mais que la mobilisation des pouvoirs publics n'a paradoxalement jamais abouti au déploie- ment d'un passeport de mobilité intégral;

E. considérant que la carte MOBIB permet de stocker des titres de transport des quatre opérateurs de trans- ports publics belges (SNCB, STIB, DE LIJN et TEC) et, partant, de soutenir les déplacements intermodaux; considérant toutefois que ce dispositif présente deux grandes faiblesses:

a) la première concerne l'absence de partenaires privés ayant pris part à l'initiative; or, à la lumière de l'évolution technologique et des modes de consom- mation, une dynamique performante de la mobilité nécessiterait d'y inclure un spectre le plus large possible de solutions de mobilité (vélos en partage sans station fixe, taxis, voitures de transport avec chauffeur, navettes fluviales, offres d'autopartage en libre-service, parkings de véhicules, covoiturage, etc.);

b) la seconde concerne le système de paiement encore trop complexe et rigide en ce que les crédits ne

bruikbaar zijn tussen de operatoren onderling, want de chip dient hoofdzakelijk om afzonderlijke gebruiksgegevens op te slaan; overwegende dat het eigenlijk geen “elektronische portemonnee” is waarmee de kaart met een gewenst bedrag kan worden gecrediteerd en waarbij dat bedrag ongeacht de vervoerwijze kan worden gebruikt totdat het krediet op is (debitering naargelang van het aantal ritten en de tarieven van de operator);

F. overwegende dat door die tekortkomingen weg te werken vrij absurde situaties in de mate van het mogelijke kunnen worden beperkt, want de burger moet al te vaak meerdere territoriaal beperkte vervoerbewijzen gebruiken (onder meer wanneer hij tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan reist), en hij verliest tijd in lange wachtrijen aan de loketten of hij moet het hoofd bieden aan de toenemende wirwar aan diensttoepassingen; overwegende dat de aanpak met een vooraf betaalde, multimodale “portemonnee”, die volkomen verenigbaar is met het behoud van specifieke abonnementsaanbiedingen, ook kan leiden tot meer flexibiliteit, hetgeen beter overeenstemt met het huidige reisgedrag van de gebruiker;

G. overwegende dat om een vlotte en duurzame mobiliteit te bevorderen, alle hindernissen moeten worden weggewerkt die burgers stelselmatig ontmoedigen om over te gaan naar intermodaal vervoer; overwegende dat de MOBIB-kaart is dat verband te star is en een te beperkte actieradius heeft, hetgeen het hele mobiliteitsprobleem jammer genoeg in de hand werkt;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. binnen het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit en de *ad-hoc*stuurcomités de modernisering en de ruime uitbreiding van de toepassingsmogelijkheden van de MOBIB-kaart af te ronden; die denkoefening zou rekening moeten houden met een billijke verdeling van de ontvangsten van de vervoerbewijzenverkoop over de verschillende bij het project betrokken partijen, alsook moeten bewerkstelligen dat de prioriteiten in verband met de zo breed mogelijke toetreding van de private mobiliteitsoperatoren tot het systeem erin worden vervat, en ten slotte dat een universeel betaalsysteem wordt uitgebouwd;

2. op basis van een meerjarige, realistische en ambitieuze fasering, alsook van een beperkt en over de verschillende bij het project betrokken partijen verdeeld budget, ondersteuning te verlenen aan de vernieuwing van de bestaande regeling en aan de aanpassing ervan aan de reële mobiliteitsbehoeften;

sont pas intégralement inter-utilisables entre les opérateurs puisque la puce électronique sert essentiellement à stocker des données à utilisation distincte; considérant qu’en somme, il n’existe pas une logique de “portemonnaie électronique” qui permettrait de créditer la carte d’un montant désiré et, partant, de pouvoir utiliser celui-ci indistinctement du mode de transport jusqu’à épuisement des fonds (déduction en fonction de la consommation et des tarifs de l’opérateur);

F. considérant qu’en corrigeant les lacunes constatées, il serait permis de limiter, dans la mesure du possible, des situations ubuesques où le citoyen doit trop souvent jongler entre les titres de transport et leurs limites territoriales (entre autres, le cas des voyageurs entre la Région bruxelloise et sa proche périphérie), perdre du temps dans les longues files des guichets ou encore se perdre face à la jungle croissante d’applications de services; considérant, par ailleurs, que l’approche d’un porte-monnaie prépayé et universel, parfaitement compatible avec le maintien d’offres spécifiques d’abonnement par exemple, induirait aussi une plus grande flexibilité, qui correspondrait davantage aux modes de consommation contemporains;

G. considérant que pour promouvoir une mobilité fluide et durable, il convient de réduire l’ensemble des obstacles qui découragent systématiquement la transition des citoyens vers l’intermodalité des transports; que l’absence de flexibilité et le spectre trop restreint de la carte MOBIB contribuent malheureusement, aujourd’hui, à cette problématique;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de faire aboutir la question de la modernisation et de l’extension globale de la carte MOBIB au sein du Comité exécutif de la Mobilité et des comités de pilotage *ad hoc*; ce chantier de réflexion devrait tenir compte d’une répartition juste des recettes de la vente de titres de transport pour chacune des différentes parties du projet et intégrer les priorités de l’inclusion la plus large possible des opérateurs privés de la mobilité et du développement d’une approche de paiement universel;

2. sur la base d’un phasage pluriannuel, réaliste et ambitieux, d’un budget limité et partagé entre les différentes parties prenantes du projet, de soutenir la rénovation du dispositif actuel ainsi que son adaptation aux réalités de la mobilité;

3. het Parlement geregeld te informeren over de tenuitvoerlegging van de doelstellingen van deze resolutie.

8 mei 2018

3. d'informer régulièrement le Parlement de la mise en œuvre des objectifs de la présente résolution.

8 mai 2018

Gautier CALOMNE (MR)