

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

29 novembre 2022

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant à exempter du “tarif à bord”  
de la SNCB les voyageurs se déplaçant  
au départ d’une gare sans guichet**

(déposée par  
Mme Chanelle Bonaventure et consorts)

---

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 november 2022

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**over een vrijstelling van het boordtarief  
voor de treinreizigers die opstappen  
in een station zonder loket**

(ingediend door  
mevrouw Chanelle Bonaventure c.s.)

---

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis le 1<sup>er</sup> février 2015, tout voyageur achetant un billet à bord d'un train en Belgique doit s'acquitter du "tarif à bord", c'est-à-dire déboursier la somme de 7 euros en plus de celle de son billet<sup>1</sup>. La mesure était destinée à lutter contre la fraude, le montant de 7 euros ajouté au prix du billet dissuadant les voyageurs de tenter d'éviter de monter sans titre de transport valable dans le train.

Aujourd'hui, un grand nombre de gares sont dépourvues de guichet, les voyageurs doivent s'acquitter de leurs billets dans les automates mis à disposition dans la gare ou sur les quais. Ni guichet, ni cheminot parfois.

Cette situation peut expliquer que certains voyageurs montent dans le train sans billet valable, car ils n'ont pas su utiliser les automates. Pas parce qu'ils voulaient frauder, mais parce qu'ils rencontrent des difficultés à recourir à ces automates, parce qu'ils sont victimes d'un handicap, parce qu'ils sont exclus bancaires ou ont choisi de ne pas avoir de carte de banques, parce qu'ils sont d'une génération qui n'a pas grandi avec la technologie et sont victime de vulnérabilité numérique, etc...

Avec la fermeture de guichets, leur disparition totale dans certaines gares, cette disposition pensée il y a sept ans pour lutter contre la fraude s'apparente à une réelle injustice pour certains voyageurs.

Mais il faut noter que déjà en 2015, le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) soulignait le caractère discriminatoire du tarif à bord pour ces catégories: "Pour les personnes en question, le tarif à bord est une entrave à la mobilité et à la participation à la vie en société. Ceux et celles qui présentent un handicap sévère doivent aussi pouvoir vivre et voyager avec la plus grande autonomie possible, si nécessaire avec une assistance et des adaptations raisonnables."<sup>2</sup>

Unia, pour sa part, indiquait que le tarif à bord n'est pas conforme, d'une part, à la Convention des Nations

<sup>1</sup> Conditions de Transport de la SNCB, Edition: 01 février 2015, SNCB [en ligne], 2015, disponible sur <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/conditions-de-transport/~/media/22447F8E4AEF49059982F8D21C6FE460.pdf>. Conditions Générales de Transport de la SNCB (transport national), Edition: 15 janvier 2022, SNCB [en ligne], 2022, disponible sur <https://www.belgiantrain.be/fr/support/terms-and-conditions-for-transport>

<sup>2</sup> Avis n° 2015/21 du Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) sur le tarif à bord lors de voyages en train, établi lors de la réunion plénière du 21/09/2015, CSNPH [en ligne], 2015, disponible sur [ph.belgium.be/fr/avis/avis-2015-21.html](http://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2015-21.html)

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds 1 februari 2015 is elke treinreiziger die in België aan boord van een NMBS-trein een ticket koopt een "boordtarief" verschuldigd van zeven euro boven op de kostprijs van het ticket.<sup>1</sup> De maatregel was bedoeld om fraude te bestrijden. De toeslag van zeven euro boven op de ticketprijs moest de reizigers ontraden zonder geldig vervoerbewijs op de trein te stappen.

Vandaag hebben veel stations geen loket meer en moeten reizigers hun ticket aankopen aan een automaat in het station of op het perron. Maar waar geen loket is, is soms evenmin een spoorwegbeambte te bespeuren.

Die situatie kan verklaren waarom sommige reizigers zonder geldig ticket op de trein stappen omdat ze zich geen raad weten met de automaat. Ze zijn er niet op uit te frauderen, maar weten niet hoe een ticketautomaat werkt, hebben een handicap, hebben geen bankkaart omdat ze bij de bank niet welkom zijn of er zelf geen willen, behoren tot een generatie die niet met technologie is opgegroeid, zijn digitaal kwetsbaar enzovoort.

Met de sluiting van loketten en zelfs de totale verdwijning ervan in bepaalde stations voelt die toeslagmaatregel die zeven jaar geleden werd bedacht in de strijd tegen fraude, voor sommige reizigers aan als een regelrechte onrechtvaardigheid.

Maar al in 2015 benadrukte de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) dat het boordtarief discriminerend was voor die categorieën van mensen: "Voor de personen in kwestie is het boordtarief een stap achteruit op het vlak van mobiliteit en participatie aan het maatschappelijk leven. Ook mensen met een ernstige handicap moeten de kans hebben zo zelfstandig mogelijk te leven en te reizen, waar nodig met assistentie en redelijke aanpassingen."<sup>2</sup>

Unia wees erop dat het boordtarief niet in overeenstemming is met het VN-Verdrag inzake de rechten van

<sup>1</sup> Vervoersvoorwaarden van de NMBS, editie van 1 februari 2015, NMBS [online], 2015, beschikbaar op Vervoersvoorwaarden van NMBS 01.12.2015.doc (belgianrail.be). Algemene vervoersvoorwaarden van de NMBS (binnenlands vervoer), editie van 15 januari 2022, NMBS [online], 2022, beschikbaar op <https://www.belgiantrain.be/nl/support/terms-and-conditions-for-transport>

<sup>2</sup> Advies nr. 2015/21 van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) over het boordtarief bij treinreizen, opgesteld tijdens de plenaire vergadering van 21/09/2015, NHRPH [online], 2015, beschikbaar op Advies 2015/21 – Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap (belgium.be).

Unies relative aux droits des personnes handicapées, et à la loi anti-discrimination du 10 mai 2007, d'autre part, aux règlements européens sur les droits et les obligations des voyageurs ferroviaires et l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite<sup>3</sup>.

Nous savons que la SNCB propose plusieurs services d'assistance, dont la possibilité de réserver une assistance pour une personne à mobilité réduite (réservation en ligne ou par téléphone jusqu'à 24 heures avant le départ dans 132 gares, jusqu'à 3 heures avant le départ dans 41 gares). Toutefois, la majorité de ces services supposent la capacité de consulter et d'interagir avec le site internet de la SNCB ou ne concernent pas l'ensemble des catégories susceptibles d'éprouver des difficultés à acheter un billet via un automate.

Prenons l'exemple d'une personne âgée ne maîtrisant ni l'usage d'un smartphone ou d'un ordinateur ni celui d'un automate en gare: si cette personne souhaite voyager en train au départ d'une gare sans guichet, elle ne pourra s'appuyer sur aucune forme d'assistance pour se procurer un billet avant le départ du train, et sera contrainte de s'acquitter d'un montant rehaussé de 7 euros auprès d'un accompagnateur. Dès lors, ces services n'éludent pas le caractère injuste du tarif à bord.

Quelles solutions pouvons-nous apporter à cette situation problématique? Le CSNPH évoque l'exemption du tarif à bord pour certaines catégories de personnes rencontrant des difficultés à utiliser les automates, dont il fournit la liste suivante:

- les aînés;
- les personnes handicapées mentales;

<sup>3</sup> La Convention des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées, ratifiée par la Belgique le 2 juillet 2009, ainsi que la loi anti-discrimination, obligent de prévoir "des aménagements raisonnables" en cas de non accessibilité d'un service. Selon UNIA, la mise en place du tarif à bord n'a pas été accompagnée de tels aménagements et ne témoigne pas d'une prise en considération suffisante de la diversité de sa clientèle. Le règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires stipule dans son préambule que "les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix" et que "les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ne se voient compter aucun supplément pour leurs réservations et leurs billets". Or, une telle exemption de supplément n'est pas actuellement en vigueur en Belgique. Le "tarif à bord" de la SNCB n'est pas conforme avec la Convention Handicap des Nations Unies, Unia [en ligne], 2015, disponible sur <https://www.unia.be/fr/articles/le-tarif-a-bord-de-la-sncb-est-pas-conforme-avec-la-convention-handicap-des-nations-unies>

personen met een handicap en de antidiscriminatiewet van 10 mei 2007 enerzijds, noch met de Europese verordeningen betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer en de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, anderzijds.<sup>3</sup>

Het klopt dat de NMBS op verschillende manieren assistentie verleent; zo kan iemand die minder mobiel is op voorhand assistentie aanvragen (reservatie online of telefonisch tot 24 uur voor vertrek in 132 stations en tot 3 uur voor vertrek in 41 stations). De meeste van die diensten houden echter in dat men erin slaagt toegang tot de NMBS-website te krijgen en er doorheen te navigeren, of bereiken niet alle categorieën van mensen die moeilijkheden kunnen ondervinden om aan een automaat een ticket te kopen.

De indieners verwijzen bijvoorbeeld naar ouderen die niet met smartphones, pc's of ticketautomaten vertrouwd zijn. Een oudere die dus opstapt in een station zonder loket, zal het moeten stellen zonder enige vorm van assistentie om nog voor vertrek van de trein een ticket te kopen, en zal dus noodgedwongen de toeslag van zeven euro aan de treinbegeleider moeten betalen. Die dienstverlening mag dan wel bestaan, ze maakt het boordtarief niet minder onbillijk.

Welke oplossingen zijn er voor die problematische situatie? De NHRPH roept op tot een vrijstelling van het boordtarief voor sommige categorieën van personen die moeilijkheden ervaren bij het gebruik van de automaten, te weten:

- ouderen;
- personen met een mentale beperking;

<sup>3</sup> Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap, geratificeerd door België op 2 juli 2009, alsook de antidiscriminatiewet, verplichten te voorzien in "redelijke aanpassingen" in geval van niet-toegankelijkheid van een dienst. Volgens UNIA is de invoering van het boordtarief niet met dergelijke aanpassingen gepaard gegaan en werd daarbij te weinig rekening gehouden met de diversiteit van het klantenbestand. Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer geeft in de considerans aan dat "Gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit [...] zonder extra kosten hun vervoerbewijs in de trein [moeten] kunnen kopen" en bepaalt dat "Boekingen en vervoerbewijzen [...] gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit [worden] aangeboden zonder extra kosten". Een dergelijke vrijstelling van supplement is echter momenteel niet van toepassing in België. Het vaste boordtarief van de NMBS spoort niet met het VN-Verdrag, Unia [online], 2015, beschikbaar op Het vaste boordtarief van de NMBS spoort niet met het VN-Verdrag | Unia.

— les personnes atteintes d'une affection dégénérative progressive (sclérose en plaques, sclérose amyotrophique latérale, certains cancers, Alzheimer, ...);

— les personnes présentant un handicap cognitif;

— les personnes souffrant de spasmes;

— les personnes présentant un handicap psychologique sévère;

— les personnes présentant un handicap sensoriel sévère ou multiple;

— les personnes présentant un trouble envahissant du développement (autisme, Asperger, syndrome de La Tourette, ...);

— les personnes présentant un trouble psychologique, comme la schizophrénie.

Toutefois, le CSNPH reconnaît que cette liste n'est pas exhaustive et doit être affinée<sup>4</sup>.

La question du groupe cible devant faire l'objet d'une exemption reste donc ouverte. Si les personnes en situation de handicap et les aînés sont principalement évoqués, d'autres facteurs que le handicap ou l'âge peuvent favoriser une incapacité à utiliser un automate ou le site internet de la SNCB pour se procurer un billet. Nous pouvons ici citer la vulnérabilité numérique. Certains pourraient être tentés de s'avancer vers une exception à ces deux catégories évoquées. Cependant, les chiffres les plus récents relatifs à la maîtrise des outils numériques des Belges remettent en cause cette idée.

Publié le 2 septembre 2022, le Baromètre de l'Inclusion numérique de la Fondation Roi Baudouin nous apprend que "46 % des personnes âgées de 16 à 74 ans sont en situation de vulnérabilité numérique: 39 % ont de faibles compétences numériques (contre 32 % en 2019) et 7 % n'utilisent pas internet (contre 8 % en 2019)". De plus, selon cette étude, les personnes avec de faibles compétences numériques seraient en augmentation dans l'ensemble du pays. Cette hausse concernerait notamment les personnes à faibles niveaux de revenu ou de diplôme, ainsi que celles à la recherche d'un emploi. Par ailleurs, les services numériques essentiels

— personen met een progressieve degeneratieve aandoening (MS, ALS, bepaalde kankers, Alzheimer enzovoort);

— personen met een verstandelijke handicap;

— mensen die lijden aan spasmen;

— personen met een ernstige psychische aandoening;

— personen met een zware of meervoudige zintuiglijke handicap;

— personen met een pervasieve ontwikkelingsstoornis (autisme, Asperger, La Tourette enzovoort);

— personen met een ernstige psychische aandoening, zoals schizofrenie.

De NHRPH zegt er meteen bij dat die lijst niet exhaustief is en nog moet worden verfijnd.<sup>4</sup>

De vraag wie deel uitmaakt van de doelgroep van de beoogde vrijstelling blijft dus open. Hoewel in de eerste plaats wordt gedacht aan mensen met een handicap en aan ouderen, zijn handicap of leeftijd niet de enige factoren die de kans vergroten dat iemand er niet in slaagt aan een automaat of via de NMBS-website een treinticket te kopen. Een van die factoren is digitale kwetsbaarheid. Sommigen zullen misschien geneigd zijn de vrijstelling te beperken tot de twee voormelde categorieën, maar de recentste cijfers over de digitale geletterdheid van de Belg gebieden breder te kijken.

Volgens de Barometer Digitale Inclusie die de Koning Boudewijnstichting op 2 september 2022 heeft gepubliceerd, was (in 2021) "46 % van de mensen tussen 16 en 74 jaar digitaal kwetsbaar: 39 % beschikte over geringe digitale vaardigheden (tegenover 32 % in 2019) en 7 % maakte geen gebruik van het internet (tegenover 8 % in 2019)." Bovendien blijkt uit dat onderzoek dat het aantal mensen met beperkte digitale vaardigheden in het hele land aan het toenemen is. Die stijging zou zich vooral voordoen bij mensen met een laag inkomen, laaggeschoolden en werkzoekenden. Voorts zouden de essentiële digitale diensten (zoals

<sup>4</sup> Avis n° 2015/21 du Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) sur le tarif à bord lors de voyages en train, établi lors de la réunion plénière du 21/09/2015., CSNPH [en ligne], *op. cit.*

<sup>4</sup> Advies nr. 2015/21 van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) over het boardtarief bij treinreizen, opgesteld tijdens de plenaire vergadering van 21/09/2015, NHRPH [online], *op. cit.*

(administration et commerces en ligne, notamment) resteraient principalement utilisés par les personnes disposant d'importantes compétences numériques<sup>5</sup>.

Le facteur de la vulnérabilité numérique montre toute la difficulté de déterminer de manière exhaustive et précise, l'ensemble des catégories de personnes pour lesquelles l'utilisation du site internet de la SNCB ou celle d'un automate en gare peut représenter une tâche difficile, voire impossible. Considérant cela, et afin d'éviter toute forme d'injustice associée au tarif à bord, il convient d'exempter de ce supplément les personnes contraintes de se munir d'un billet au départ d'une gare dépourvue de guichet disponible, à condition que ces personnes signalent à l'accompagnateur leur intention d'acheter un billet à bord avant le départ du train.

Un contre argument à cette solution pourrait être qu'elle réintroduirait ce que le tarif à bord cherchait justement à évincer. Avant le 1<sup>er</sup> février 2015, les voyageurs achetant un billet à bord étaient tenus de s'acquitter du prix du billet et d'un supplément au montant variable. Ce montant était déterminé par le fait que le voyageur ait prévenu, avant le départ du train, le contrôleur de son intention d'acheter un titre de transport à bord: si tel était le cas, le supplément était de 3 euros, dans le cas contraire, il était de 12,5 euros<sup>6</sup>. L'une des raisons majeures de la mise en place du tarif à bord est à trouver dans le souhait de la SNCB de prévenir toute forme de discussion et de conflit entre les voyageurs et l'accompagnateur quant au montant du supplément devant être payé par le voyageur.

À cela, nous pouvons répondre que le supplément de 7 euros imposé à celles et ceux qui ne peuvent se munir d'un billet dans une gare sans guichet est susceptible non seulement de générer un sentiment d'injustice chez ces personnes, mais aussi de favoriser des discussions et conflits avec les accompagnateurs dans le cas où ces derniers s'en tiennent à une stricte application du tarif à bord. De plus, il est raisonnable de penser que la difficulté de se procurer un billet de train en ligne ou dans une gare sans guichet constitue un facteur d'exclusion, poussant ces personnes à privilégier

administratie en e-commerce) hoofdzakelijk gebruikt worden door mensen die digitaal heel vaardig zijn.<sup>5</sup>

De factor "digitale kwetsbaarheid" toont aan hoe moeilijk het is op exhaustieve en nauwkeurige wijze te bepalen voor welke categorieën van mensen het gebruik van de NMBS-website of van een ticketautomaat een moeilijke of zelfs onmogelijke taak kan zijn. Om daar rekening mee te houden en om ervoor te zorgen dat het boordtarief geenszins een onrechtvaardige uitwerking heeft, zou de beoogde toeslagvrijstelling moeten gelden voor wie een treinticket moet kopen in een station zonder loket, mits men de treinbegeleider voor vertrek van de trein ervan verwittigt aan boord een ticket te zullen kopen.

Een tegenargument kan zijn dat die maatregel opnieuw kan leiden tot wat het boordtarief juist moest voorkomen. Vóór 1 februari 2015 moesten de reizigers die aan boord van de trein een ticket kochten een variabel supplement betalen boven op de prijs van het ticket. Het bedrag van die toeslag hing af van het feit of de reiziger de treinbegeleider voor vertrek van de trein er al dan niet van had verwittigd een ticket te willen kopen aan boord: zo ja, bedroeg de toeslag 3 euro, in het andere geval 12,5 euro.<sup>6</sup> De invoering van het boordtarief moest voor de NMBS vooral voorkomen dat er tussen reizigers en treinbegeleiders discussies en conflicten zouden ontstaan over de hoogte van de verschuldigde toeslag.

Daar kan echter de kanttekening bij worden gemaakt dat de toeslag van 7 euro niet alleen een gevoel van onrechtvaardigheid kan opwekken bij wie geen ticket heeft kunnen kopen in een station zonder loket, maar ook aanleiding kan geven tot discussies en conflicten met de treinbegeleider indien die vasthoudt aan een strikte toepassing van het boordtarief. Bovendien kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de moeilijkheid om een treinticket online of in een station zonder loket te kopen een factor van uitsluiting vormt, waarbij de betrokkenen ertoe worden aangezet stelselmatig voor

<sup>5</sup> BROTCORNE Périne, FAURE Laura, MARIËN Ilse, *Baromètre inclusion numérique 2022*, Fondation Roi Baudouin, Statbel, UCLouvain, VUB [en ligne], 2022, disponible sur <https://www.kbs-frb.be/fr/barometre-inclusion-numerique-2022>. Malgré la numérisation croissant, près d'un Belge sur deux en situation de vulnérabilité numérique, Fondation Roi Baudouin [en ligne], 2022, disponible sur <https://www.kbs-frb.be/fr/malgre-la-numerisation-croissante-pres-dun-belge-sur-deux-en-situation-de-vulnerabilite-numerique>

<sup>6</sup> Conditions de Transport de la SNCB, Edition: 01 février 2014, SNCB [en ligne], disponible sur <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/conditions-de-transport/~media/12509DBD0CC049BAA00AD352CC7A5ABC.pdf>

<sup>5</sup> BROTCORNE Périne, FAURE Laura, MARIËN Ilse, *Barometer Digitale Inclusie 2022*, Koning Boudewijnstichting, Statbel, UCLouvain, VUB [online], 2022, raadpleegbaar op <https://www.kbs-frb.be/nl/barometer-digitale-inclusie-2022>. Ondanks de stijgende digitalisering, is bijna één Belg op twee digitaal kwetsbaar, Koning Boudewijnstichting [online], 2022, raadpleegbaar op <https://www.kbs-frb.be/nl/ondanks-de-stijgende-digitalisering-bijna-een-belg-op-twee-digitaal-kwetsbaar>

<sup>6</sup> Vervoersvoorwaarden van de NMBS, editie van 1 februari 2014, NMBS [online], raadpleegbaar op <http://www.belgianrail.be/nl/klantendienst/~media/75B4733FB7454D939BA6C56D84F232BC.pdf>

systématiquement d'autres moyens de transport, voire à limiter leurs déplacements.

Ainsi, par la présente proposition de résolution, nous demandons au gouvernement fédéral d'exempter du tarif à bord les personnes voyageant au départ d'une gare dépourvue de guichet disponible et ayant prévenu l'accompagnateur de leur intention d'acheter un billet à bord du train.

Chanelle BONAVENTURE (PS)  
 Jean-Marc DELIZÉE (PS)  
 Laurence ZANCHETTA (PS)

andere vervoersmiddelen te kiezen of hun reizen zelfs te beperken.

Derhalve verzoeken de indieners van dit voorstel van resolutie de federale regering werk te maken van een vrijstelling van het boordtarief voor al wie in een station zonder loket opstapt en de treinbegeleider er vóór het vertrek van de trein van verwittigt een treinticket aan boord te willen kopen.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'édition du 1<sup>er</sup> février 2015 des Conditions de Transport de la SNCB, laquelle instaure le tarif à bord;

B. considérant l'édition du 15 janvier 2022 des Conditions Générales de Transport de la SNCB, laquelle détermine des dispositions du tarif à bord actuellement en vigueur;

C. considérant l'avis n° 2015/21 du Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) sur le tarif à bord lors de voyages en train, établi lors de la réunion plénière du 21 septembre 2015;

D. considérant l'avis d'Unia sur l'instauration du tarif à bord, du 9 février 2015;

E. considérant le "Baromètre inclusion numérique 2022" de la Fondation Roi Baudouin;

F. considérant la difficulté d'établir de manière exhaustive le groupe cible des personnes pour lesquelles l'achat, du fait des modalités d'achat en ligne et par le biais d'automates, est compliqué, notamment par l'âge, une situation de handicap, ou par une vulnérabilité numérique,

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

d'exempter du tarif à bord les voyageurs se déplaçant en train au départ d'une gare ne présentant aucun guichet disponible, à condition que ces voyageurs aient averti l'accompagnateur de leur intention d'acheter un billet à bord du train avant son départ.

17 octobre 2022

Chanelle BONAVENTURE (PS)  
Jean-Marc DELIZÉE (PS)  
Laurence ZANCHETTA (PS)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de editie van 1 februari 2015 van de vervoersvoorwaarden van de NMBS, waarbij het boordtarief werd ingesteld;

B. gelet op de editie van 15 januari 2022 van de algemene vervoersvoorwaarden van de NMBS, waarin de vigerende regels inzake het boordtarief zijn vastgelegd;

C. gelet op advies nr. 2015/21 van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) over het boordtarief bij treinreizen, opgesteld tijdens de plenaire vergadering van die raad van 21 september 2015;

D. gelet op het advies van Unia van 9 februari 2015 over de instelling van het boordtarief;

E. gelet op de Barometer Digitale Inclusie 2022 van de Koning Boudewijnstichting;

F. gelet op de moeilijkheid om op exhaustieve wijze te bepalen wie deel uitmaakt van de doelgroep voor wie het meer bepaald vanwege leeftijd, handicap of digitale kwetsbaarheid ingewikkeld is een ticket online of aan een automaat te kopen,

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

de treinreizigers die in een station zonder loket opstappen van het boordtarief vrij te stellen, mits zij de treinbegeleider vóór het vertrek van de trein ervan verwittigen aan boord een ticket te willen kopen.

17 oktober 2022