

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 maart 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**over de instelling van één enkele tariefzone
voor het openbaar vervoer in de GEN-zone
rond Brussel****AMENDEMENT**

*Zie:*Doc 54 **3077/ (2017/2018):**001: Voorstel van resolutie van de heer Dallemagne en mevrouw Poncelet.
002: Wijziging indiener.CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 mars 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**visant à mettre en place une zone tarifaire
unique pour les transports en commun de
la zone RER autour de Bruxelles****AMENDEMENT**

*Voir:*Doc 54 **3077/ (2017/2018):**001: Proposition de résolution par M. Dallemagne et Mme Poncelet.
002: Modification auteur.

10856

Nr. 1 VAN DE HEER DALLEMAGNE c.s.

Consideransen en verzoeken

De consideransen en verzoeken vervangen door wat volgt:

“De Kamer van volksvertegenwoordigers,

A. wijst erop dat de Overeenkomst van 2003, waarmee werd ingestemd met de GEN-wet van 30 december 2005¹, voorziet in vervoersbewijsharmonisatie en tariefintegratie tussen de vier openbaarvervoersmaatschappijen, althans voor de GEN-zone rond Brussel;

B. stipt aan dat de federale regering, de Vlaamse regering, de Waalse regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich er via de GEN-overeenkomst van 4 april 2003 toe hebben verbonden om, elk binnen hun eigen bevoegdheden, de nodige middelen in te zetten voor de integratie van het vervoersaanbod van de vier openbaarvervoersmaatschappijen in die zone (dienstregelingen, tarieven, informatie);

C. merkt op dat, ondanks die toezegging om een tariefintegratie tot stand te brengen die op heel de GEN-zone van toepassing is, het huidige, van 2006 daterende tariefintegratiemandaat alleen het gebied binnen een straal van 11,5 km vanaf de Grote Markt van Brussel bestrijkt. Dat gebied werd in 1999 vastgelegd door de ICMIT en wordt ook omschreven als de stadsrand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

D. wijst erop dat de tariefintegratie in het gebied binnen een straal van 11,5 km vanaf de Grote Markt op het punt staat te worden verwezenlijkt, alsook dat de GEN-stuurgroep een voorstel tot tariefintegratie binnen het gebied met een straal van 11,5 km rond de Grote-Markt

¹ Wet van 30 december 2005 houdende instemming met de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel.

N° 1 DE M DALLEMAGNE ET CONSORTS

Considéransts et demandes

Remplacer les considérants et les demandes par ce qui suit:

“La Chambre des représentants,

A. considérant que la Convention de 2003, ratifiée par la loi du 30 décembre 2005 relative au RER¹, prévoit une harmonisation en matière de titres de transport et l'intégration tarifaire entre les quatre sociétés de transport public, à tout le moins pour la zone RER autour de Bruxelles;

B. considérant que le gouvernement fédéral, le gouvernement wallon, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale se sont engagés, dans la Convention RER du 4 avril 2003, chacun dans le cadre de ses compétences, à mettre les moyens nécessaires en œuvre pour réaliser une intégration des offres de transport prestées par les quatre sociétés de transport en commun dans cette zone (horaires, tarifs, informations);

C. considérant que, malgré cet engagement d'une intégration tarifaire sur l'ensemble de la zone RER, le mandat actuel d'intégration tarifaire, qui date de 2006, ne concerne que le périmètre des 11,5 km autour de la Grand-Place de Bruxelles, délimitée en 1999 par la CIMIT et aussi appelée zone périurbaine de la Région Bruxelles-Capitale;

D. considérant que l'intégration tarifaire sur le périmètre de 11,5 km autour de la Grand-Place est sur le point d'être concrétisée, que le Comité de Pilotage RER a soumis une proposition d'intégration tarifaire dans le périmètre de 11,5 km autour de la Grand-Place

¹ Loi du 30 décembre 2005 portant assentiment de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles.

heeft voorgelegd aan het ECMM. In de loop van 2019 zou daaromtrent een beslissing moeten vallen en zou de integratie in werking moeten treden;

E. stipt aan dat de MIVB in haar advies aangaande dat voorstel heeft meegedeeld een voor de hele GEN-zone geldende tariefintegratie te kunnen overwegen, maar dat er vanwege de operatoren geen toezegging is en dat er binnen de stuurgroep van het GEN-comité ook geen concreet plan bestaat om die tariefintegratie door te voeren;

F. wijst op de dwingende noodzaak om intermodaliteit en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen, op de onderbenutting van het stedelijk en voorstedelijk spoorweginet, op de wenselijkheid van cross-selling tussen de maatschappijen, alsook op het mogelijke voordeel voor zowel die maatschappijen als de gebruikers, op wier mobiliteitsbehoeften aldus beter wordt ingespeeld;

G. attendeert erop dat de ervaringen van de buitenlandse vervoersnetten aantonen dat de reizigers belang hebben bij ticket- en tariefintegratie, omdat het vervoersaanbod aldus niet alleen toegankelijker maar tegelijk ook transparanter wordt; de reiziger kan zijn "ideale" route uitkiezen zonder rekening te moeten houden met de operator aangezien hij alle vervoerbewijzen op één drager kan inladen;

H. wijst op de belangrijke impact die de tarifiering kan hebben op het beheren van de mobiliteitsvraag;

I. stelt vast dat de vier openbaarvervoersmaatschappijen geen multimodaal ticket of abonnement, noch een andere gezamenlijke formule aanbieden om tegemoet te komen aan de behoeften van de mensen die tussen de Brusselse agglomeratie en de GEN-zone reizen;

J. merkt op dat het MTB-abonnement (Algemeen stadsabonnement – agglomeratie Brussel), waarmee met een en hetzelfde vervoerbewijs onbeperkt kan worden gereisd op de stadsnetten van de drie gewestelijke vervoersmaatschappijen, beperkt is tot de Brusselse agglomeratie en de GEN-zone niet dekt;

au CEMM pour une décision et une entrée en vigueur dans le courant de l'année 2019;

E. considérant que la STIB, dans son avis sur cette proposition, disait "pouvoir envisager" une intégration tarifaire sur l'ensemble de la zone RER mais qu'il n'y a pas d'engagement de la part des opérateurs ni de plan concret au sein du Comité RER pour mener cette intégration tarifaire;

F. considérant l'impératif de développer l'intermodalité et l'usage des transports publics, la sous-utilisation du réseau ferroviaire urbain et suburbain et l'opportunité de ventes croisées entre les sociétés et l'avantage que cela peut leur apporter ainsi qu'aux usagers qui trouvent une meilleure réponse à leurs besoins de mobilité;

G. considérant que les expériences des réseaux étrangers confirment l'intérêt pour les voyageurs d'une intégration billettique et tarifaire, parce qu'elle permet une plus grande accessibilité à l'offre de transport en améliorant sa lisibilité; le voyageur étant à même de choisir le parcours "idéal", sans tenir compte de l'opérateur et disposant d'un support unique pour tous ses titres de transport;

H. considérant le rôle important que la tarification peut avoir sur la gestion de la demande de mobilité;

I. considérant qu'il n'existe pas de ticket ou d'abonnement multilatéral ou d'autre offre conjointe des quatre sociétés pour répondre aux besoins des personnes voyageant entre l'agglomération bruxelloise et sa zone RER;

J. considérant que l'abonnement MTB (Abonnement Général Urbain agglomération Bruxelles), qui permet de voyager sur les réseaux urbains des trois sociétés régionales de transport, de manière illimitée et avec un seul titre de transport se limite à l'agglomération Bruxelloise et ne couvre pas la zone RER;

K. wijst erop dat bij de gecombineerde abonnementen van de NMBS, de MIVB, De Lijn en TEC meestal afzonderlijke producten (A + B) tegen het volle tarief op een zelfde drager² worden aangeboden en dat ze niet echt een geïntegreerd tarief vormen, omdat zulks een gegroepeerd aanbod veronderstelt, met een vermindering op het bedrag van de afzonderlijk verkochte producten;

L. brengt in herinnering dat al tien jaar aan een tariefintegratie wordt gewerkt;

M. vindt dat het operationeel maken van het S-aanbod van de NMBS dient te leiden tot een zo spoedig mogelijke afronding van de tweede en derde fase van de harmonisatie inzake vervoerbewijzen en tariefintegratie;

N. wijst op aanbeveling 3 van de Senaat in zijn "Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen"³, waarbij de Senaat aanbeveelt "om in de beheersovereenkomsten met alle openbaarvervoersmaatschappijen duidelijke, in de tijd op elkaar afgestemde en opvolgbare doelstellingen inzake integratie van het aanbod, de vervoerbewijzen, de tarieven en de informatie in te schrijven, de realisatie van deze doelstellingen nauwgezet op te volgen en op te nemen in het evaluatieschema";

O. verwijst naar het systeem dat op het grootste-delijk net van Lyon werd ingesteld door het Syndicat Mixte de Transport Lyonnais, waardoor er voor de

K. considérant que les abonnements combinés bilatéraux de la SNCB avec de la STIB, De Lijn et Tec consistent pour la plupart à offrir des produits séparés (A+B) à plein tarif sur un même ticket² et ne correspondent pas à une réelle intégration tarifaire qui suppose une offre groupée avec une réduction sur la somme des produits vendus par rapport au prix payé pour des produits achetés séparément;

L. considérant que les travaux sur l'intégration tarifaire durent depuis au moins 10 ans;

M. considérant que l'opérationnalisation de l'offre S de la SNCB justifie que soient menées à bien et au plus vite la deuxième et la troisième phase de cette harmonisation en matière de titres de transport et d'intégration tarifaire;

N. considérant la recommandation 3 du Sénat dans son "Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés"³ selon laquelle le Sénat recommande d'inscrire, dans les contrats de gestion conclus avec toutes les sociétés de transports publics, des objectifs clairs, coordonnés dans le temps et évaluable, en matière d'intégration de l'offre, des titres de transport, des tarifs et de l'information, de suivre attentivement la concrétisation de ces objectifs et de les inclure dans le schéma d'évaluation;

O. vu le système mis en place sur le périmètre métropolitain Lyonnais, du Syndicat Mixte de Transport Lyonnais, qui assure la convergence entre ses membres

² Het MIVB-supplement waarin het gecombineerd MIVB-abonnement bestaat, wordt verkocht tegen dezelfde prijs of meer (voor jongeren jonger dan 25 jaar in het bezit van een Schooltreinkaart die 12 maanden geldig is) dan het daarmee overeenstemmende abonnement bij de MIVB. Het gecombineerde TEC-abonnement wordt verkocht tegen dezelfde prijs als het overeenstemmende TEC-abonnement, met uitzondering van de Schooltreinkarten, waarvoor een vermindering van 20 % geldt. Op het De Lijn-supplement dat het gecombineerde De Lijn-abonnement vormt, geldt een vermindering van 9 % à 20 % ten opzichte van het overeenstemmende De Lijn-abonnement.

³ Senaat, Stuk nr. 6-201/4, 2 mei 2016, blz. 2:
<http://www.senate.be/www/webdriver?MltabObj=pdf&MlcolObj=pdf&MlInamObj=pdfid&MltypeObj=application/pdf&MlvalObj=100663620>.

² Le supplément STIB qui constitue l'abonnement combiné STIB est vendu au même prix ou plus cher (pour les jeunes de <25 ans en possession d'une Carte Train Scolaire valable 12 mois) que l'abonnement équivalent auprès de la STIB. L'abonnement combiné TEC est vendu au même prix que l'abonnement TEC correspondant à l'exception des Cartes Train Scolaires pour lesquelles est offerte une réduction de 20 %. Une réduction de 9 % à 20 % par rapport à l'abonnement De Lijn correspondant est offerte sur le supplément De Lijn qui constitue l'abonnement combiné De Lijn.

³ Lien: <https://www.senate.be/www/webdriver?MltabObj=pdf&MlcolObj=pdf&MlInamObj=pdfid&MltypeObj=application/pdf&MlvalObj=100663620>.

openbaarvervoersmaatschappijen die lid zijn van dat samenwerkingsverband een samenhangende aanpak geldt inzake ticketverkoop, tarieven en signalisatie, er coördinatie is inzake het vervoersaanbod tussen die maatschappijen (coördinatie inzake vervoersplan, gemeenschappelijk gegevensbeheer en meldingen bij dienstregelingswijziging of bij opheffing van een lijn enzovoort), en er initiatieven worden uitgebouwd om het geïntegreerde aanbod beter onder de aandacht te brengen; verwijst voorts naar de andere soortgelijke systemen in de Europese grootsteden, zoals Île-de-France Mobilités in Parijs, Transport for London in Londen of Translink Systems in Nederland;

P. verwijst naar het door het studie bureau Stratec uitgevoerde onderzoek omtrent de instelling van één tarief tussen de vier openbaarvervoersmaatschappijen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het voorstedelijk gebied van Brussel bedienen, waarin wordt gesteld dat de instelling van één tarief in de straal van 11,5 kilometer rond de Grote Markt een modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer zal bewerkstelligen ten belope van 1,7 %;

Q. wijst erop dat de instelling van één tarief over heel de GEN-zone een bijkomende modale verschuiving met 4,5 % zou kunnen bewerkstelligen; er bestaat immers een verband tussen enerzijds het aantal inwoners van de ringgemeenten gelegen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de 11,5 kilometer rond de Grote Markt die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werken (ongeveer 60 000 volgens Census 2011), en anderzijds het aantal inwoners van de rest van de GEN-zone die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werken (ongeveer 160 000 volgens Census 2011);

R. attendeert erop dat een vermindering met 10 % van het aantal voertuigen op de wegen de files met 40 % doet afnemen, volgens studies van Brussel Mobiliteit en van Transport & Mobility Leuven;

S. stelt dat een modal shift van 5 % en een dienovereenkomstige daling van het aantal voertuigen op de wegen de files significant zou doen afnemen;

concernant la billettique, les tarifs et la signalétique, la coordination sur l'offre de transport entre les sociétés (coordination sur le plan de transport, partage d'information, alertes de changement d'horaire ou d'annulation de ligne, etc.) et les initiatives en vue d'augmenter la visibilité de l'offre intégrée, vu les autres systèmes similaires dans les métropoles européennes comme Île de France Mobilité à Paris, Transport for London à Londres, Translink System aux Pays-Bas;

P. considérant que l'étude d'intégration tarifaire entre les 4 opérateurs de transport public desservant la Région de Bruxelles-Capitale et sa zone périurbaine menée par le bureau d'étude Stratec estime que l'intégration tarifaire dans le périmètre de 11,5 km autour de la Grand-Place induira un report modal de la voiture vers les transports en communs de 1,7 %;

Q. considérant qu'une intégration tarifaire sur l'ensemble de la zone RER pourrait induire un report modal additionnel de 4,5 %, vu le rapport entre, d'une part le nombre d'habitants des communes de l'anneau entre la Région Bruxelles-Capitale et les 11,5 km autour de la Grand-Place qui travaillent dans la Région Bruxelloise (environ 60 000 selon le Cens 2011) et d'autre part, le nombre d'habitants du reste de la zone RER qui travaillent dans la Région Bruxelloise (environ 160 000 selon le Cens 2011);

R. considérant qu'une réduction de 10 % du nombre de voitures sur les routes réduit les embouteillages de 40 %, selon des études de Bruxelles Mobilité et de Transport & Mobilité Leuven;

S. considérant qu'un shift modal de 5 %, et donc une réduction égale du nombre de voitures sur les routes, serait de nature à fortement réduire les embouteillages;

T. wijst erop dat de files in België jaarlijks 1 tot 2 % van het bbp (4,2 tot 8,4 miljard euro, volgens het VBO) kosten en dat de files in Brussel jaarlijks meer dan 500 miljoen euro kosten (volgens de Kamer van Koophandel van Brussel (BECl));

U. stelt dat de kostprijs van de tariefintegratie, rekening houdend met een mogelijke inkomstendaling voor deze of gene vervoersoperator die niet door een stijging van het aantal gebruikers wordt gecompenseerd, slechts enkele miljoenen euro bedraagt, en dat die potentiële kostprijs merkkelijk lager ligt dan het economische voordeel voor België en dus voor de federale regering en de gewestregeringen als gevolg van de vermindering van de files dankzij de tariefintegratie;

V. wijst erop dat veel omvangrijkere investeringen – meerdere miljarden euro per infrastructuurjaar, volgens de BECl – nodig zouden zijn om de files even sterk te doen afnemen;

W. is zich ervan bewust dat de inkomstenderving die de vervoersoperatoren vrezen, een belangrijke factor is in de tijd die nodig is om tot een akkoord te komen over de tariefintegratie in het gebied met een straal van 11,5 km vanaf de Grote Markt;

X. stelt dat een dergelijke afname van de files, dankzij de verminderde uitstoot van CO₂ en van fijn stof, een gunstige impact zou hebben op het klimaat, het milieu en de volksgezondheid;

Y. herinnert aan de hoorzitting met de heer Jean-Pierre Hansen, voorzitter van de GEN-Stuurgroep, en op de schriftelijke adviezen van de MIVB en van de heer Pierre-Paul Bertieaux, belast met het dagelijks bestuur, van Belgian Mobility Card;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. om samen te werken met de drie gewestregeringen teneinde de volgende acties te verwezenlijken:

T. considérant que les embouteillages en Belgique ont un coût compris entre 1 et 2 % du PIB (4,2 à 8,4 milliards, selon la FEB) par an et que les embouteillages à Bruxelles ont un coût de plus de 500 millions d'euros par an (selon la Chambre de commerce bruxelloise BECl);

U. considérant que le coût de l'intégration tarifaire, en termes de potentielle baisse de revenus pour l'un ou l'autre opérateur de transport non-compensée par l'augmentation du nombre de passagers, n'est que de quelques millions d'euros et que ce potentiel coût est nettement moindre que le bénéfice économique pour la Belgique, et donc pour le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux, résultant de la réduction des embouteillages grâce à l'intégration tarifaire;

V. considérant que, pour une même réduction des embouteillages, des investissements bien plus importants, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros par an d'infrastructure selon BECl, seraient nécessaires;

W. considérant que la crainte de pertes de revenus de la part des opérateurs de transport est un facteur important dans le temps nécessaire pour trouver un accord sur l'intégration tarifaire dans le périmètre de 11,5 km autour de la Grand Place;

X. considérant l'impact climatique, environnemental et au niveau de la santé publique positifs, en termes de réduction d'émissions de CO₂ et de particules fines, d'une telle réduction des embouteillages;

Y. considérant l'audition de Monsieur Jean-Pierre Hansen, président du Comité de Pilotage RER, et les avis écrits de la STIB et de Monsieur Pierre-Paul Bertieaux, délégué à la gestion journalière de Belgian Mobility Card;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de travailler en coopération avec les trois gouvernements régionaux afin d'accomplir les actions suivantes:

a. de GEN-stuurgroep en de vier openbaarvervoersmaatschappijen de opdracht geven om de integratie van hun vervoersaanbod (dienstregelingen, tarieven, vervoerbewijzen, inlichtingen) tot stand te brengen in de gehele GEN-zone of in een aangepaste GEN-zone op grond van een analyse van de werkelijke trajecten, binnen de kortst mogelijke termijn en met inachtneming van de verdeling van de prerogatieven tussen de regeringen en de openbaarvervoersmaatschappijen inzake tariefbeheer;

b. de GEN-stuurgroep verzoeken ervoor te zorgen dat deze tariefintegratie leidt tot voor de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen gemeenschappelijke tarieven per zone die goedkoper zijn dan de som van de tickets die afzonderlijk bij elke openbaarvervoersmaatschappij worden gekocht;

c. de mogelijke werkelijke inkomstenverliezen van alle vier de openbaarvervoersmaatschappijen als gevolg van de tariefintegratie compenseren;

d. de GEN-stuurgroep verzoeken om, samen met de openbaarvervoersmaatschappijen en hun teams die over de technische knowhow beschikken, een actieplan en een voorlopig tijdpad op te stellen die lopen tot de integratie van het aanbod is voltooid, overeenkomstig artikel 12 van de GEN-overeenkomst op grond waarvan de GEN-stuurgroep een indicatief meerjarenprogramma en een jaarprogramma opstelt met de gestructureerde beschrijving van de door de partijen geplande acties;

e. de GEN-stuurgroep verzoeken om de fasegewijze invoering van de verschillende onderdelen van de integratie van het aanbod te plannen opdat de gebruikers er zo spoedig mogelijk voordeel bij hebben, te beginnen met de ICMIT-zone, een gebied in een straal van 11,5 kilometer rond de Grote Markt van Brussel;

f. de GEN-stuurgroep verzoeken om de invoering te bestuderen van een zonaal tariefstelsel binnen de huidige of enigszins aangepaste GEN-zone, naar het voorbeeld van de systemen die in Parijs, Londen, Berlijn enzovoort werden opgezet, met een onderverdeling in subzones met oplopende tarifiering, zodat een al te

a. donner le mandat au Comité de Pilotage RER et aux quatre sociétés de transport en commun de mener à bien l'intégration de leurs offres de transport (horaires, tarifs, billettique, informations) dans l'ensemble de la zone RER, ou une zone RER corrigée sur la base d'une analyse des trajets réels, dans les délais les plus courts et dans le respect de la répartition des prérogatives entre les gouvernements et les opérateurs en matière de gestion tarifaire;

b. demander au Comité de Pilotage RER à ce que cette intégration tarifaire débouche sur des tarifs, par zone, communs aux différents opérateurs de transport qui soient moins chers que la somme des tickets achetés séparément auprès de chaque opérateur;

c. compenser les éventuelles pertes réelles de revenus de l'une ou l'autre des quatre sociétés de transport en commun imputables à l'intégration tarifaire;

d. demander au Comité de Pilotage RER d'établir un plan d'action et un calendrier prévisionnel jusqu'à l'aboutissement de l'intégration de l'offre, conjointement avec les sociétés et leurs équipes qui maîtrisent la faisabilité technique, conformément à l'article 12 de la Convention RER aux termes de laquelle le Comité de Pilotage RER établit un programme pluriannuel indicatif et un programme annuel qui comprend la description structurée des actions planifiées des parties;

e. demander au Comité de Pilotage RER d'envisager l'introduction par phases des différents pans de l'intégration de l'offre afin d'en faire bénéficier les usagers au plus vite, à commencer par la zone CIMIT, définie par un périmètre de 11,5km autour de la Grand-Place de Bruxelles;

f. demander au Comité de Pilotage RER d'étudier la mise en place d'un système de tarification zonale au sein de la zone RER actuelle ou légèrement corrigée, à l'instar des systèmes mis en place à Paris, Londres, Berlin, etc., avec une division en zones successives qui introduit une progression tarifaire et évite un effet

hoge drempel wordt voorkomen, naar het voorbeeld van de geplande oplopende tarifiering in de zones MTB en MTB+;

g. de GEN-Stuurgroep verzoeken de tariefintegratie en het gezamenlijk ticketbeheer open te stellen voor andere openbare en privéactoren inzake stedelijke mobiliteit, zoals Villo, B-Parkings of de verschillende autodeelsystemen;

h. de GEN-Stuurgroep verzoeken het nieuwe aanbod breed te promoten (dienstregeling, tarieven, vervoerbewijzen en inlichtingen), alsook in de huidige of enigszins aangepaste GEN-zone werk te maken van gerichte marketing jegens de forenzen die de auto gebruiken, bijvoorbeeld via de digitale actoren die een relatie met de klant hebben uitgebouwd en over de trajectbeheergegevens beschikken;

i. de GEN-Stuurgroep zo nodig meer middelen toekennen om voormelde acties hun beslag te geven;

2. in het volgende NMBS-beheerscontract voorwaarden inzake die integratie van het aanbod op te nemen, en de NMBS een krachtdadig mandaat mee te geven om daarover onderhandelingen te voeren met haar partners, zoals de MIVB, De Lijn en TEC;

3. minstens eenmaal jaarlijks over de evolutie van die integratie verslag bij de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Senaat uit te brengen, via een specifieke presentatie.”

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt het voorstel van resolutie aan te vullen met de elementen die de heer Jean-Pierre Hansen, voorzitter van de GEN-Stuurgroep, in de hoorzitting heeft aangereikt, alsook met de verschillende adviezen die ter zake werden uitgebracht.

Daaruit is gebleken dat het eenheidstarief een belangrijke potentiële *modal shift* van de wagen naar het openbaar vervoer teweegbrengt. De daaruit voortvloeiende daling van het aantal voertuigen zal een ingrijpende impact hebben op de files. Aangezien zowel de economie, het milieu als de

de seuil trop important, à l'instar de la succession envisagée des zones MTB et MTB+;

g. demander au Comité de Pilotage RER d'ouvrir l'intégration tarifaire et billettique à d'autres acteurs publics et privés de la mobilité métropolitaine telle que Villo, B-Parkings ou les différents systèmes de voitures partagées;

h. demander au Comité de Pilotage RER d'assurer une promotion large de la nouvelle offre (horaires, tarifs, billettique et informations) ainsi que du marketing ciblé auprès des navetteurs automobilistes de la zone RER actuelle ou légèrement corrigée, par exemple par le biais des acteurs du numérique qui détiennent une relation-client et les données de déplacements;

i. renforcer, si nécessaire, les moyens du Comité de Pilotage RER afin de mener à bien les actions reprises ci-dessus;

2. d'inscrire dans le prochain contrat de gestion de la SNCB des conditions concernant cette intégration des offres et de donner un mandat fort à la SNCB pour négocier cette intégration des offres avec ses partenaires STIB, De Lijn et Tec;

3. de rendre compte, par une présentation spécifique, de l'évolution de cette intégration à la Chambre et au Sénat au minimum une fois par an.”

JUSTIFICATION

Cet amendement vise à intégrer les éléments qui sont ressortis de l'audition de Monsieur Jean-Pierre Hansen, président du Comité de Pilotage RER, et des différents avis remis sur la proposition de résolution.

Il en est ainsi ressorti que l'intégration tarifaire implique un potentiel *shift modal* important de la voiture vers les transports en commun. La réduction du nombre de voitures qui en résulte aura un impact important sur les embouteillages. Les bénéfices économiques, environnementaux et de santé

volksgezondheid daar zeer wel bij varen, is het verantwoord dat de regeringen het eventuele inkomstenverlies van de operatoren compenseren.

Het extra *modal-shift*percentage van 4,5 % dat zou kunnen worden verkregen uit de tariefintegratie in de hele GEN-zone, wordt geëxtrapoleerd op grond van de *modal shift* van 1,7 %, die is gemodelleerd voor de tariefintegratie in de perimeter van 11,5 km rond Brussel. Dit percentage is indicatief voor de orde van grootte van de potentiële *modal shift* en moet worden gevalideerd door een onderzoek dat rekening houdt met mogelijke verschillen inzake prijselasticiteit, alsook met verschillen inzake de toegang tot het openbaar vervoer.

Het potentiële kostenplaatje van de tariefintegratie, in de vorm van mogelijke inkomstendalingen voor een vervoersmaatschappij die niet worden gecompenseerd door de toename van het aantal reizigers, wordt geraamd op enkele miljoenen euro voor de tariefintegratie binnen de perimeter van 11,5 km rond de Brusselse Grote Markt. Hoeveel die tariefintegratiekosten voor de volledige GEN-zone zouden bedragen, moet blijken uit een onderzoek. Naar alle waarschijnlijkheid zullen die kosten in verhouding staan tot de bijkomende impact op het vlak van de *modal shift*.

Dit amendement beoogt tevens te beklemtonen dat politiek initiatief vereist is om de tariefintegratie buiten de perimeter van 11,5 km rond de Grote Markt op de sporen te zetten. Momenteel ontbreekt immers elk uitdrukkelijk politiek mandaat daartoe; bovendien laten de vervoersmaatschappijen niet blijken naar die tariefintegratie toe te willen werken.

De tariefintegratiezone zal moeten worden bepaald op basis van een onderzoek van de trajecten en van andere commerciële overwegingen. Dit voorstel van resolutie kan niet vooruitlopen op de exacte reikwijdte van de tariefintegratie, die hoe dan ook verder moet reiken dan de perimeter van 11,5 km, maar die niet noodzakelijk de hele GEN-zone moet beslaan en de IC-stations omvatten.

Dit amendement dient tevens ter verduidelijking van het belangrijkste verzoek aan de federale regering, met name om, in samenwerking met de drie gewestregeringen, acties te ondernemen die niet uitsluitend onder de federale bevoegdheid vallen.

importants qui en découlent justifient une compensation par les gouvernements des pertes éventuelles de revenus par les opérateurs.

Le chiffre de report modal additionnel de 4,5 % que pourrait donner l'intégration tarifaire dans l'ensemble de la zone RER est extrapolé du report modal de 1,7 %, qui a été modélisé pour l'intégration tarifaire dans le périmètre de 11,5 km autour de Bruxelles. Ce chiffre est indicatif de l'ordre de grandeur du potentiel report modal et doit être validé par une étude qui prendra en compte d'éventuelles différences dans l'élasticité des prix ainsi que des différences dans l'accessibilité du transport en commun.

Le coût potentiel de l'intégration tarifaire, en termes de potentielles baisses de revenus pour l'un ou l'autre opérateur de transport non-compensée par l'augmentation du nombre de passagers est estimé à quelques millions pour l'intégration tarifaire dans le périmètre des 11,5 km autour de la Grand-Place. Ce même coût pour l'intégration tarifaire dans l'ensemble de la zone RER doit être estimé par une étude à mener. Il sera probablement proportionnel à l'impact additionnel en termes de shift modal.

L'amendement vise aussi à insister sur le fait qu'une intervention politique est nécessaire pour que des travaux sur l'intégration tarifaire au-delà du périmètre de 11,5 km autour de la Grand-Place soient entamés. En effet, il n'y a actuellement pas de mandat politique explicite ou de volonté affichée de la part des opérateurs pour travailler à cette intégration.

La zone d'intégration tarifaire devra être définie suite à une étude des trajets et à d'autres considérations commerciales. La résolution ne peut présumer de l'étendue exacte de l'intégration tarifaire qui doit certainement aller au-delà du périmètre de 11,5 km mais qui ne doit pas nécessairement s'étendre sur l'entièreté de la zone RER et inclure les gares IC.

Il clarifie de même la demande principale au gouvernement fédéral qui est de travailler en coopération avec les trois gouvernements régionaux afin d'accomplir les actions qui ne ressortent pas exclusivement de son champ de compétences.

Ten slotte bevat dit amendement enkele verduidelijkingen en correcties.

L'amendement intègre enfin quelques clarifications et corrections.

Georges DALLEMAGNE (cdH)
Karine LALIEUX (PS)
David GEERTS (sp.a)
Gilles VANDEN BURRE (Ecolo-Groen)
Véronique CAPRASSE (DéFI)