

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 avril 2023

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à instaurer
un billet intégré à un prix abordable
pour les transports en commun en Belgique**

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales

par
Mme **Kim Buyst**

Sommaire**Pages**

I. Procédure	3
II. Exposés introductifs des auteurs de la proposition de résolution	3
III. Discussion	4
Réunion du 6 décembre 2022	
A. Questions et observations des membres	4
B. Réponses de l'auteur principal	7
C. Réponses des membres	8
D. Réponse complémentaire de l'auteur principal	
Réunion du 19 avril 2023	
A. Examen des avis écrits et des amendements par les auteurs de la proposition de résolution	9
B. Questions et observations des membres	11
C. Réponses de l'auteur principal	16
IV. Votes	17

*Voir:*Doc 55 **2881/ (2021/2022):**

001: Proposition de résolution de M. Vandenbroucke.
002 à 006: Amendements.

Voir aussi:

008: Texte adopté par la commission.

**EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 april 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de invoering
van een geïntegreerd en betaalbaar ticket
voor het openbaar vervoer in België**

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen

uitgebracht door
mevrouw **Kim Buyst**

Inhoud**Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzettingen door de indieners van het voorstel van resolutie	3
III. Bespreking	4
Vergadering van 6 december 2022	
A. Vragen en opmerkingen van de leden	4
B. Antwoorden van de hoofdindieners	7
C. Replieken van de leden	8
D. Bijkomend antwoord van de hoofdindieners	8
Vergadering van 18 april 2023	
A. Bespreking van de schriftelijke adviezen en van de amendementen door de indieners van het voorstel van resolutie	9
B. Vragen en opmerkingen van de leden	11
C. Antwoorden van de hoofdindieners	16
IV. Stemmingen	17

*Zie:*Doc 55 **2881/ (2021/2022):**

001: Voorstel van resolutie van de heer Vandenbroucke.
002 tot 006: Amendementen.

Zie ook:

008: Tekst aangenomen door de commissie.

**TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK**

09434

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB Maria Vindevoghel
 Open Vld Marianne Verhaert
 Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

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*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
 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)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^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 vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
 PLEN Plenum
 COM Commissievergadering
 MOT Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions du 6 décembre 2022 et du 18 avril 2023.

I. — PROCÉDURE

La commission a décidé de demander des avis écrits (art. 28, 1, § 1^{er}, du Règlement de la Chambre) en vue de l'examen de la proposition de résolution:

- au vice-premier ministre et ministre de la Mobilité;
- aux gouvernements de régions;
- à la SNCB;
- aux TEC;
- à De Lijn;
- à la STIB;
- à *Navetteurs.be*;
- à TrainTramBus;
- à l'asbl Coalition Climat;
- aux syndicats.

Les avis obtenus ont été mis à la disposition des membres de la commission.

II. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DES AUTEURS DE LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) présente la proposition de résolution dont il est l'auteur principal. Elle vise à demander au gouvernement d'examiner en concertation avec la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun la possibilité d'instaurer un billet intégré à un tarif unique permettant aux voyageurs d'avoir accès à toutes les formes de transport en commun (bus, tram, train et métro).

Mme Chanelle Bonaventure (PS) insiste sur la nécessité d'agir contre le changement climatique. Il importe d'offrir au public des transports en commun à des prix

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 6 december 2022 en 18 april 2023.

I. — PROCEDURE

De commissie heeft beslist om, met het oog op de bespreking van het voorstel van resolutie, schriftelijke adviezen te vragen (artikel 28, 1, § 1, van het Reglement van de Kamer) aan de volgende personen en instanties:

- de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit;
- de gewestregeringen;
- de NMBS;
- de TEC;
- De Lijn;
- de MIVB;
- *Navetteurs.be*;
- TreinTramBus;
- de vzw Klimaatcoalitie;
- de vakbonden.

De ontvangen adviezen werden ter beschikking van de commissieleden gesteld.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN DOOR DE INDIENERS VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit), hoofdindieners, licht het voorstel van resolutie toe. Het voorstel strekt ertoe aan de regering te vragen, in samenwerking met de NMBS en de regionale openbaarvervoerbedrijven, de invoering van een geïntegreerd ticket tegen één tarief te onderzoeken, waarmee reizigers toegang hebben tot alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, trein en metro).

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) beklemtoont dat er tegen de klimaatverandering moet worden opgetreden. Het is belangrijk dat de bevolking toegang

abordables. L'oratrice salue les mesures adoptés dans différents pays (Espagne, Allemagne, ...) et se réjouit de la gratuité des transports au Grand-Duché de Luxembourg. Elle plaide à son tour pour un billet intégré.

Il est renvoyé aux développements écrits pour les détails (DOC 55 2881/001, p. 3-5).

III. — DISCUSSION

RÉUNION DU 6 DÉCEMBRE 2022

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) est favorable à l'intégration tarifaire. Son parti a d'ailleurs contribué à la mobilité interrégionale par le biais de la carte MoBIB et du Brupass.

S'agissant de l'intégration tarifaire avec la SNCB et différentes sociétés de transport, la question de la répartition des moyens (recettes) se pose. Il n'est en tout cas pas acceptable qu'une entreprise en favorise une autre. Les temps sont durs pour tous les entrepreneurs et on ne peut tout de même pas attendre que ceux qui font des choix difficiles fassent des efforts pour d'autres qui préfèrent accumuler les dettes.

C'est la raison pour laquelle l'intervenant dépose l'*amendement n° 2* (DOC 55 2881/002) tendant à compléter la demande 1 par un membre de phrase proposant une approche neutre sur le plan budgétaire de l'intégration tarifaire conformément au transport effectif des passagers selon l'itinéraire choisi (*infra*). Il est renvoyé à la justification pour de plus amples explications (*ibid.*).

Enfin, le membre souhaiterait savoir si le but poursuivi par les auteurs de la proposition de résolution est uniquement l'intégration tarifaire ou s'ils visent également une réduction drastique des tarifs.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) souligne que la proposition de résolution s'inscrit dans la Vision 2040. L'intégration tarifaire constitue une priorité, pour les raisons que l'on sait. Afin de lutter contre la congestion du réseau routier et les émissions de dioxyde de carbone, il faut faire en sorte que les transports en commun soient confortables et abordables. Le groupe de l'intervenante est également favorable à cet objectif. Il apparaît d'ailleurs que les voyageurs sont encouragés à

heeft tot betaalbaar openbaar vervoer. De spreekster juicht de maatregelen toe die in verschillende landen (Spanje, Duitsland enzovoort) werden genomen en vindt het een goede zaak dat dat het openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg gratis is. Ook zij pleit voor een geïntegreerd ticket.

Voor het overige wordt naar de toelichting verwezen (DOC 55 2881/001, blz. 3 tot 5).

III. — BESPREKING

VERGADERING VAN 6 DECEMBER 2022

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) is voorstander van tariefintegratie. Zijn partij heeft overigens bijgedragen tot de intergewestelijke mobiliteit via de MoBIB-kaart en de Brupass.

Wanneer het over tariefintegratie gaat met de NMBS en verschillende vervoersmaatschappijen, rijst de vraag met betrekking tot de verdeling van de middelen (inkomsten). Het kan in ieder geval de bedoeling niet zijn dat het ene bedrijf een ander gaat bevoordelen. De tijden zijn moeilijk voor alle ondernemers en men kan toch niet verwachten dat wie moeilijke keuzes maakt, opdraait voor zij die liever schulden opstapelen.

Vandaar de indiening van een *amendement nr. 2* (DOC 55 2881/002) waarin wordt voorgesteld verzoek 1 aan te vullen met een zin waarin wordt aangedrongen op een budgetneutrale aanpak bij de tariefintegratie in samenhang met het feitelijke reizigersvervoer naargelang het gekozen traject (*infra*). Voor meer uitleg wordt verwezen naar de verantwoording (*ibid.*).

Afsluitend vraagt het lid nog voor verduidelijking: streven de indieners van het voorstel tariefintegratie na of beogen ze ook drastische tariefverlagingen?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) onderstreept dat het voorstel strookt met de Visie 2040. Tariefintegratie is een prioriteit en de redenen zijn bekend. Om fileleed aan te pakken en de uitstoot van koolstofdioxide tegen te gaan, dienen reizigers comfort te ervaren in het openbaar vervoer en voor een betaalbare prijs. Dit is ook waar de fractie van de spreekster voor staat. Het blijkt overigens dat reizigers aangemoedigd worden om een heel traject af te leggen wanneer ze over één ticket beschikken,

parcourir l'ensemble d'un trajet en transports en commun lorsqu'ils disposent d'un seul billet, alors qu'ils ne les utilisent qu'en partie en l'absence d'intégration tarifaire.

Le groupe Ecolo-Groen souscrit dès lors aux objectifs de la proposition de résolution, mais souhaite tout d'abord recueillir une série d'avis, à l'instar de certains intervenants d'autres groupes qui prendront la parole ci-après.

M. Frank Troosters (VB) note surtout que la demande appelle à examiner l'intégration tarifaire. Demander des avis est prématuré à ce stade. L'intervenant nourrit une série d'attentes vis-à-vis de l'examen précité. Il demande ainsi quels sont les modèles possibles. Quelles sont les interventions techniques ou administratives qui sont associées à l'intégration tarifaire? Comment sera-t-elle organisée et quelles seront les modalités du contrôle? Quel sera l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre? Enfin, l'intervenant s'interroge au sujet des flux financiers: qui recevra quoi et sur quelle base?

L'intervenant présente l'*amendement n° 1* (DOC 55 2881/002) tendant à intégrer l'accès aux parkings de la SNCB dans l'examen. Le fait de devoir payer une place de parking à la SNCB est susceptible de saper l'attractivité de l'intégration tarifaire (*infra*).

En Allemagne, l'intégration tarifaire a montré qu'elle permet d'accroître le nombre d'usagers des transports en commun. On peut supposer qu'il en sera de même en Belgique, mais la question se pose de savoir si ce sera réellement le cas. Il importe, quoi qu'il en soit, que le système puisse supporter l'introduction d'une nouvelle mesure. Il semble, dans les circonstances actuelles, que la SNCB n'est absolument pas en mesure de faire face à un afflux de nouveaux voyageurs.

L'intervenant ne rejette pas nécessairement l'intégration tarifaire. Il s'oppose en revanche à un accroissement de la pression sur le personnel de la SNCB et craint d'autres effets négatifs.

M. Emmanuel Burton (MR) considère que la proposition de résolution est une excellente initiative. Il est important de prendre des mesures visant à simplifier la vie des usagers. Dans le contexte actuel, la concertation entre la SNCB et les sociétés régionales de transport est indispensable. Il est peut-être souhaitable d'inclure l'intégration tarifaire dans le contrat de gestion de la SNCB, de manière à ce qu'elle puisse éventuellement aussi prendre l'initiative de se concerter avec les sociétés régionales de transport.

terwijl ze zonder tariefintegratie het openbaar vervoer maar voor een stuk van het traject gebruiken.

Ecolo-Groen schaart zich bijgevolg achter de doelstellingen van het voorstel van resolutie maar wenst eerst een aantal adviezen in te winnen, zoals sommige sprekers van andere fracties die hierna aan het woord komen.

De heer Frank Troosters (VB) valt het vooral op dat het verzoek vraagt om tariefintegratie te onderzoeken. Adviezen zijn in dit stadium voorbarig. Ten aanzien van het onderzoek heeft de spreker een aantal verwachtingen. Zo vraagt hij naar de mogelijke modellen. Met welke technische of administratieve ingrepen gaat tariefintegratie gepaard? Hoe organiseert men die en hoe verloopt de controle? Wat zijn de effecten op de uitstoot van gassen? Tot slot heeft de spreker vragen over de geldstromen: wie krijgt wat en op welke basis?

Er wordt alvast een *amendement nr. 1* (DOC 55 2881/002) ingediend, dat ertoe strekt om de "toegang tot de parkings van de NMBS" in het onderzoek te betrekken. Het betalen van een parkeerplaats bij de NMBS kan de aantrekkelijkheid van tariefintegratie ondergraven (*infra*).

Tariefintegratie heeft in Duitsland aangetoond dat het openbaar vervoer hiermee meer reizigers heeft gewonnen. Men kan vermoeden dat een dergelijk systeem in België inderdaad tot meer reizigers van het openbaar vervoer zal leiden, maar de vraag is of dit ook werkelijk zo zal zijn. Het is hoe dan ook van belang dat het systeem de invoering van een nieuwe maatregel moet kunnen dragen. In de huidige omstandigheden lijkt het dat de NMBS een toeloop van nieuwe reizigers immers helemaal niet aankan.

De spreker is niet *per se* gekant tegen tariefintegratie, maar hij verzet zich wel tegen een verhoging van de druk op het NMBS-personeel en hij vreest andere negatieve gevolgen.

De heer Emmanuel Burton (MR) beschouwt het voorstel van resolutie als een uitstekend initiatief. Maatregelen die erop gericht zijn het leven van de gebruikers te vereenvoudigen, zijn belangrijk. In de huidige context is overleg tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen onmisbaar. Misschien is het wenselijk om tariefintegratie mee op te nemen in de beheersovereenkomst met de NMBS, zodat die eventueel ook het initiatief kan nemen in het overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) rappelle que cela fait vingt ans déjà que l'on débat de la question de l'intégration tarifaire. Par ailleurs, il présume que la mobilité est tout de même essentiellement une matière régionale. Il serait intéressant de connaître le point de vue des partenaires régionaux du secteur des transports. L'intervenant souligne la différence entre l'intégration tarifaire et la caractère abordable des transports en commun. Il importe d'abord de disposer d'un réseau de transports publics de qualité avant d'instaurer la gratuité. Les évolutions technologiques aux Pays-Bas peuvent représenter une source d'inspiration. En tout cas, il est temps de prendre des initiatives dans le domaine de l'intégration tarifaire.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) soutient toute mesure contribuant à renforcer les transports en commun et à en réduire le prix. Il est décevant que la question du prix ne soit nullement mentionnée dans la proposition de résolution. Le PS est favorable à la gratuité des transports en commun, contrairement à *Vooruit*. On peut également déplorer que le problème de la congestion des axes routiers ne soit toujours pas résolu dans un pays qui compte quatre ministres de la Mobilité. La régionalisation n'est manifestement pas la solution idéale. L'intervenante soutient la proposition de résolution et souligne les effets de l'intégration tarifaire sur les émissions de dioxyde de carbone en Allemagne. Il est dès lors assurément permis d'être ambitieux. Les députés disposent d'ailleurs déjà d'un système qui leur permet de se déplacer gratuitement en transports en commun. Ce système pourrait servir d'exemple afin d'augmenter le nombre d'usagers des transports publics. Il apparaît à l'étranger qu'une réduction du prix induit une hausse de l'utilisation des transports en commun. Le prix constitue dès lors un élément important. Certains membres craignent que la SNCB ne soit pas en mesure de transporter un nombre plus important de voyageurs. Pourquoi dès lors ne pas soutenir la proposition du groupe PVDA-PTB qui vise précisément à accorder plus de moyens au rail? La "neutralité budgétaire" ne permettra en tout cas pas d'avancer.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) indique que les transports en commun sont relativement bon marché en Belgique pour les personnes qui les utilisent régulièrement et relativement chers pour les voyageurs occasionnels. Pour attirer plus de clients dans les transports publics, il faut offrir un service correct à un prix correct.

M. Josy Arens (Les Engagés) préfère les propositions de loi aux propositions de résolution et suggère de transformer le texte en proposition de loi au moyen d'une disposition législative qui viserait à inscrire la demande dans le contrat de gestion avec la SNCB.

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) brengt in herinnering dat over tariefintegratie al twintig jaar wordt gedebatteerd. Hij vermoedt dat mobiliteit toch voornamelijk ook een gewestelijke aangelegenheid is. Het zou interessant zijn om het standpunt van de gewestelijke vervoerspartners te kennen. De spreker wijst op het onderscheid tussen tariefintegratie en betaalbaar openbaar vervoer. Het is belangrijk om eerst over degelijk openbaar vervoer te beschikken vooraleer het gratis aan te bieden. De technologische evoluties in Nederland kunnen inspirerend werken. In ieder geval wordt het tijd om wat te ondernemen op het vlak van tariefintegratie.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) steunt elke maatregel die ertoe bijdraagt dat het openbaar goedkoper en sterker wordt. Ontgoochelend is dat er in de resolutie niets over de prijs wordt vermeld. PS is voor gratis openbaar vervoer, Vooruit niet. En bedroevend is ook dat men in een land met vier ministers van Mobiliteit toch nog altijd in de file staat. Blijkbaar is de regionalisering niet ideaal. De spreekster staat achter het voorstel van resolutie en wijst op de effecten van tariefintegratie op de uitstoot van koolstofdioxide in Duitsland. Men mag dus zeker ambitieus zijn. Overigens beschikken de Kamerleden reeds over een systeem dat hen in staat stelt zich gratis te verplaatsen met het openbaar vervoer. Misschien kan het als voorbeeld dienen om meer reizigers op het openbaar vervoer te krijgen. Het buitenland toont aan dat door een verlaging van de prijs meer van het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt. De prijs is dus een belangrijk element. Sommige leden vrezen dat de NMBS meer reizigers niet aankan. Waarom dan het voorstel van de PVDA-PTB niet steunen, dat er precies toe strekt meer middelen toe te kennen aan het spoor? Met "budgetneutraliteit" gaat men in ieder geval niet vooruit.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) stelt dat het openbaar vervoer in België relatief goedkoop is voor regelmatige gebruikers, en relatief duur voor occasionele reizigers. Om meer klanten aan te trekken op het openbaar vervoer dient een correcte dienstverlening te worden aangeboden tegen een correcte prijs.

De heer Josy Arens (Les Engagés) verkiest wetsvoorstellen boven voorstellen van resolutie en stelt voor om de voorgelegde tekst naar een wetsvoorstel om te zetten aan de hand van een bepaling van wetgevende aard die ertoe zou strekken het verzoek op te nemen in de beheersovereenkomst met de NMBS.

Si l'intégration tarifaire paraît séduisante, il n'en va pas de même pour ce qui est de la gratuité du transport, difficilement réalisable dans le contexte budgétaire actuel. Il vaut mieux que les recettes contribuent à une offre de trains confortables. Certes, les transports sont gratuits au Grand-Duché de Luxembourg, mais il semblerait y avoir des problèmes au niveau du confort.

Enfin, il convient de ne pas oublier que le télétravail permet de diminuer la circulation automobile.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) considère que le "combiticket" permet de s'adresser à une clientèle moins classique également, à savoir le public qui voyagerait en dehors des heures de pointe. La Belgique peut être fière des réalisations en Région wallonne et à Bruxelles en ce qui concerne le combiticket ou citypass. Les jeunes peuvent profiter du bus et du train sans limite pour un tarif de 13,05 euros par mois. À Gand, le tarif est de 49 euros. La SNCB n'est pas responsable de cet écart important et ne peut pas le résoudre, non plus. Néanmoins, il faudrait des tarifs attractifs pour tout le monde, mais en premier lieu pour ceux qui en ont le plus besoin.

Le membre pense que la résolution permettra d'avancer.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) ne se prononce pas sur la question du prix dans le cadre de l'intégration des tarifs. Ce point doit faire l'objet d'une étude. Fixer un prix qui ne serait pas suffisamment bas n'a cependant guère de sens. La réussite de l'intégration des tarifs en Allemagne et en Autriche repose sur un modèle à la fois facile à utiliser et financièrement accessible. Il n'est plus concevable que voyager à quatre en voiture coûte moins cher que se déplacer en transports en commun. Il ne faut toutefois pas non plus imposer la gratuité des transports en commun pour autant.

Il est évident que les flux financiers entre les sociétés de transport doivent être organisés correctement, mais il est inutile de prévoir un amendement à cet effet. Une approche purement comptable n'est d'ailleurs pas non plus l'approche la plus productive. Bien que les places de stationnement fassent également partie de la commodité, l'auteur de la proposition préfère se limiter à l'essentiel et ne souhaite pas intégrer trop d'éléments: il s'agit en l'occurrence d'un billet unique pour l'ensemble des transports publics.

Tariefintégration kan weliswaar aantrekkelijk lijken, maar dat geldt niet voor kosteloos openbaar vervoer, aangezien het in de huidige begrotingscontext moeilijk te verwezenlijken is. Het zou beter zijn met de ontvangsten het aanbod aan comfortabele treinen te verbeteren. Het klopt dat het openbaar vervoer in het Groothertogdom Luxemburg kosteloos is, maar blijkbaar zou het comfort te wensen overlaten.

In zijn laatste punt merkt de heer Arens op dat men niet mag vergeten dat het autoverkeer kan afnemen dankzij telewerk.

Volgens de heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) kan een "combiticket" eveneens een minder traditionele clientèle aanspreken, met name het publiek dat buiten de piekuren reist. België mag trots zijn op wat het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben verwezenlijkt op het vlak van het combiticket of de citypass. Jongeren kunnen er zonder beperking de bus en de trein nemen voor 13,05 euro per maand. In Gent betalen ze daar 49 euro voor. De NMBS is niet verantwoordelijk voor dat aanzienlijke verschil en kan het ook niet oplossen. Toch zou iedereen, maar in de eerste plaats zij die er het meest nood aan hebben, aantrekkelijke tarieven moeten kunnen genieten.

Het lid denkt dat via de resolutie ter zake vooruitgang zal kunnen worden geboekt.

B. Antwoorden van de hoofdindieners

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) spreekt zich niet uit over de prijs in het kader van tariefintegratie. Dat aspect maakt deel uit van het onderzoek. Een prijs die niet laag genoeg zou zijn, is echter weinig zinvol. Het succes van tariefintegratie in Duitsland en Oostenrijk kan verklaard worden door een gebruiksvriendelijk en betaalbaar model. Dat een uitstap van vier personen met de auto goedkoper uitvalt dan met het openbaar vervoer kan niet langer worden gehandhaafd. Gratis hoeft het openbaar vervoer nu echter ook weer niet te zijn.

Het spreekt vanzelf dat financiële stromen tussen vervoersmaatschappijen correct moeten worden georganiseerd, maar een amendement daartoe is overbodig. Een louter boekhoudkundige benadering is overigens ook niet de meest productieve. Parkeergelegenheden maken deel uit van het gebruiksgemak, maar de indiener van het voorstel wil zich liever tot de essentie beperken en niet te veel elementen opnemen: het gaat hier om één ticket voor alle openbaar vervoer.

L'idée de faire de la SNCB un acteur clé dans le processus est excellente. Il est également exact que les transports publics relèvent en partie de la compétence des régions. Il n'y a cependant qu'une seule société de transport active sur l'ensemble du territoire national, à savoir la SNCB, qui forme également l'épine dorsale du système de transport public. Le rôle de la SNCB peut être intégré dans son nouveau contrat de gestion.

L'intervenant note avec satisfaction que les membres souscrivent à l'intégration des tarifs. La proposition vise à proposer un produit universel afin d'atteindre un maximum d'utilisateurs d'une façon qui peut également être légitimée. En fin de compte, chacun contribue aux transports en commun.

C. Réponses des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) souligne que la question de l'intégration des tarifs bénéficie d'un très large soutien. Toutefois, l'aspect financier constitue le nœud du problème et explique pourquoi toutes les discussions sur l'intégration des tarifs tournent court. Si cette question est laissée de côté, la résolution à l'examen n'aura guère de valeur ajoutée. Le membre propose de se pencher réellement sur la répartition des moyens.

M. Frank Troosters (VB) aimerait attendre les résultats de l'étude avant de rendre un avis détaillé sur la question. Il trouve étrange que M. Joris Vandenbrouck refuse d'aborder la facilité d'utilisation, et donc les possibilités de stationnement, dans le cadre de cette étude. Il y voit une contradiction avec l'objectif visé par la proposition de résolution. Ne serait-il pas judicieux, du reste, de fixer un délai pour la durée de l'étude, dont les résultats seront ensuite partagés avec les membres de la commission?

D. Réponse complémentaire de l'auteur principal

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) estime qu'il est légitime de se pencher sur les moyens financiers et sur la répartition correcte des flux. M. Tomas Roggeman parle cependant de "neutralité budgétaire". L'Allemagne, par exemple, débloque, dès le départ, des moyens supplémentaires. Et si l'offre séduit davantage de voyageurs, le résultat financier ira s'améliorant. La neutralité budgétaire est limitative et réduit les chances de réussite en matière d'intégration tarifaire. L'offre de transports en commun est d'ailleurs trop limitée pour répondre à la demande potentielle.

Le membre partage son inquiétude quant à la capacité des trains, qui ne pose toutefois pas de problème en dehors des heures de pointe. Les transports publics sont déjà largement empruntés par les voyageurs pour leurs

De suggestion om de NMBS een sleutelrol te laten spelen is voortreffelijk en het klopt dat de gewesten uiteraard medebevoegd zijn inzake openbaar vervoer. Er is echter maar een vervoersmaatschappij die actief is in heel het land en dat is de NMBS, die ook de ruggengraat is van het hele openbaarvervoerssysteem. De rol van de NMBS kan in het beheerscontract worden verwerkt.

Het lid stelt met tevredenheid vast dat de leden tariefintegratie steunen. Het voorstel wil een universeel product aanbieden om zoveel mogelijk gebruikers te bereiken op een manier die ook kan worden gelegitimeerd. Per slot van rekening draagt iedereen bij tot het openbaar vervoer.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) merkt op dat tariefintegratie zeer breed wordt gedragen. Toch raakt de vraag naar de financiële regeling de kern van de zaak. Dat is de reden waarom de gesprekken over tariefintegratie telkens afspringen. Indien deze vraag terzijde wordt gelaten, is de bijdrage van de resolutie nagenoeg *nihil*. Het lid stelt voor om zeker na te denken over de verdeling van de middelen.

De heer Frank Troosters (VB) wil graag het resultaat van het onderzoek afwachten, vooraleer zich in detail uit te spreken. Vreemd is dat de heer Joris Vandenbrouck het gebruiksgemak – en dus de parkeermogelijkheden – buiten beschouwing wil laten bij het onderzoek. Dit is in tegenspraak met de doelstelling van het voorstel van resolutie. Zou het overigens niet raadzaam zijn om een termijn te bepalen met betrekking tot de duur van het onderzoek, waarvan de resultaten vervolgens met de commissieleden worden gedeeld?

D. Bijkomend antwoord van de hoofdindienster

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) acht de vraag naar de financiële middelen en de correcte afwikkeling van de stromen terecht. Maar de heer Tomas Roggeman heeft het over "budgetneutraliteit". In Duitsland worden aanvankelijk extra middelen uitgetrokken, maar indien vervolgens meer reizigers worden aangetrokken, zal het financieel resultaat erop vooruitgaan. Budgetneutraliteit is beperkend en vermindert de kansen op succes van tariefintegratie. Het aanbod van het openbaar vervoer is overigens te klein om het potentieel te dekken.

Het lid deelt de bekommerning over de draagkracht, maar het probleem doet zich niet voor buiten de piekuren. Voor woon-werkverkeer wordt reeds uitgebreid gebruikgemaakt van het openbaar vervoer (met terugbetaling van

déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour lesquels leur abonnement leur est remboursé. L'ambition est toutefois d'attirer aussi un autre public pendant les périodes creuses où les voyageurs sont au contraire trop peu nombreux. Pour les gens qui ont l'habitude de prendre la voiture et d'emprunter, par exemple, le ring de Bruxelles pour faire leurs courses, il n'y a aucun problème de capacité ferroviaire.

Enfin, le membre propose d'attendre les avis avant d'examiner de plus près le contenu des amendements. Il est en effet souhaitable d'aboutir à un texte fort assorti d'un calendrier pour mener des études.

RÉUNION DU 18 AVRIL 2023

A. Examen des avis écrits et des amendements par les auteurs de la proposition de résolution

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) renvoie à ses exposés et déclarations antérieurs. Il aborde ensuite les avis écrits et les amendements qui ont été présentés et qui seront aussi explicités ultérieurement par leurs auteurs.

Avis écrits

Dans son avis rédigé à la commission en date du 14 avril 2023, le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, M. Georges Gilkinet, indique qu'"à la conférence interministérielle de la Mobilité du 27 avril 2021, [s]es collègues régionaux et [lui-même] [ont] demandé au comité de pilotage RER d'élaborer un projet visant à élargir cette zone dans le cadre de l'intégration des tarifs." Le ministre invite la commission à poursuivre son travail en la matière.

Dans son avis du 12 janvier 2023, le gouvernement wallon se déclare favorable à la proposition de résolution, tout comme le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans un courrier du 9 mars 2023.

L'avis de la STIB du 18 janvier 2023 est également positif. Les quatre opérateurs de transport en commun ont travaillé ensemble à cet effet afin d'aboutir à une intégration tarifaire dans et autour de Bruxelles, par la création des titres Brupass et Brupass XL. La STIB souligne toutefois l'importance de l'offre de transport.

Il ressort des avis de l'organisation *TreinTramBus* et de l'ASBL Coalition Climat que celles-ci sont particulièrement favorables à la proposition de résolution à l'examen. Elles soulignent toutefois qu'il convient de se pencher sur le

abonnements), de l'ambition est echter om ook een ander publiek tijdens de rustige momenten aan te spreken. Er zijn niet te veel reizigers in de trein, maar te weinig en voor de mensen die gaan shoppen met de auto, bijvoorbeeld via de Brusselse ring, is er geen gebrek aan capaciteit in de trein.

Tot slot stelt het lid voor om de inhoud van de amendementen nader te bekijken na analyse van de adviezen. Een sterke resolutie met een timing voor het onderzoek is inderdaad wenselijk.

VERGADERING VAN 18 APRIL 2023

A. Bespreking van de schriftelijke adviezen en van de amendementen door de indieners van het voorstel van resolutie

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) verwijst naar zijn eerdere uiteenzettingen en verklaringen. Hij bespreekt vervolgens de schriftelijke adviezen en de amendementen die werden ingediend en die de auteurs nadien ook wel nog zullen toelichten.

Schriftelijke adviezen

De vice-eersteminister en minister voor Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet, geeft in zijn advies aan de commissie d.d. 14 april 2023 aan dat hij "ter gelegenheid van de interministeriële conferentie Mobiliteit van 27 april 2021 [z]ijn gewestelijke collega's en [hij] de GEN-stuurgroep opdracht gegeven [hebben] om een project over de uitbreiding van deze zone voor tariefintegratie uit te werken." De minister nodigt de commissie uit haar werkzaamheden voort te zetten.

De Waalse regering geeft in haar advies van 12 januari 2023 aan achter het voorstel van resolutie te staan. De regering van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest doet dat op haar beurt in een brief van 9 maart 2023.

Het advies van de MIVB van 18 januari 2023 is eveneens positief. De vier openbaarvervoersoperatoren hebben samengewerkt teneinde in en rond Brussel een tariefintegratie in de vorm van Brupass- en Brupass XL-vervoerbewijzen in te voeren. De MIVB beklemtoont echter hoe belangrijk het openbaarvervoersaanbod is.

TreinTramBus en de vzw Klimaatcoalitie zijn uitermate gunstig gestemd ten aanzien van het voorstel van resolutie, zoals blijkt uit hun adviezen. Ze wijzen er wel op dat nagedacht dient te worden over de hoogte van het

montant du tarif, le type de billet (ticket pour une journée, abonnement mensuel, abonnement annuel, etc.) ainsi que sur les groupes cibles. Il est cependant nécessaire de réaliser des investissements supplémentaires en ce qui concerne l'offre des transports en commun.

Enfin, dans son avis du 13 janvier 2023, la SNCB fait part de son intention d'investir en priorité "dans le maintien de l'élargissement/amélioration de l'offre de transport en cas de budget limité/constant." Les propos qu'elle tient au sujet de l'indifférence du voyageur à se tourner vers un billet intégré ou des billets individuels sont discutables. La SNCB affirme en outre que sa politique tarifaire répond au souhait des voyageurs.

Pourtant, Mme Sophie Dutordoir, CEO de la SNCB, a elle-même indiqué que les trains sont vides en dehors des heures de pointe, et ce, plus qu'ailleurs en Europe. L'absence de voyageurs s'explique en partie par l'offre, mais aussi par le prix. Pour une famille de quatre qui se rend à la mer ou dans les Ardennes pour y passer la journée, le train demeure plus onéreux que la voiture, frais de stationnement compris, même en ces temps où le prix du carburant atteint 2 euros le litre.

Le membre estime qu'un potentiel considérable pourrait être exploité après examen, comme en Allemagne et en Autriche.

Amendements

L'amendement n° 4 (DOC 55 2881/004) de MM. Troosters et De Spiegeleer et de Mme Dewulf tend à modifier l'intitulé pour le mettre en conformité avec ce qui est demandé dans la résolution (*infra*). Il convient toutefois de distinguer l'intitulé du dispositif, l'intitulé ne faisant que préciser l'objet de la proposition en des termes généraux. M. Joris Vandenbroucke propose dès lors de ne pas adopter l'amendement.

L'amendement n° 1 (DOC 55 2881/002) des mêmes auteurs tend à intégrer la question de l'accès aux parkings dans la proposition de résolution. M. Joris Vandenbroucke n'est pas du même avis et pense qu'il est préférable que les voyageurs utilisent des moyens de transport durables pour se rendre à la gare.

L'amendement n° 2 (DOC 55 2881/002) de MM. Roggeman et Raskin et de Mme Gijbels tend à prescrire la neutralité budgétaire. Un examen devra toutefois d'abord estimer les coûts des mesures proposées. Une fois que ces coûts seront connus, des choix politiques pourront être opérés pour appliquer ou non

tarief, het type ticket (dagtickets, maandabonnement, jaarabonnement, etc.), of de doelgroepen. Bijkomende investeringen in het aanbod van openbaar vervoer zijn echter noodzakelijk.

Tot slot stelt de NMBS in haar advies van 13 januari 2023 dat zij "bij een beperkt/constant budget prioritair in[zet] op een volgehouden uitbreiding/verbetering van het vervoersaanbod." Betwistbaar is de opmerking dat het "voor de klant echter niet uit[maakt] of het om een geïntegreerd ticket dan wel om afzonderlijke tickets gaat." Voorts beweert de NMBS dat haar tariefbeleid tegemoetkomt aan de wensen van reizigers.

Nochtans heeft de CEO van dat bedrijf, mevrouw Sophie Dutordoir, zelf meegedeeld dat buiten de spitsuren de treinen leeg ogen, meer dan elders in Europa. Dit heeft deels te maken met het aanbod, maar toch ook met de prijs. Voor een typisch gezin van 4 dat een dagtrip naar zee of de Ardennen maakt, is de trein altijd duurder dan de auto, inclusief parkeerkosten en zelfs in tijden dat de brandstofprijs 2 euro per liter bedraagt.

Het lid meent dat na onderzoek een groot potentieel kan worden aangeboord, zoals in Duitsland of Oostenrijk.

Amendementen

Amendement nr. 4 (DOC 55 2881/004) van de heren Troosters en De Spiegeleer en mevrouw Dewulf strekt ertoe het opschrift te wijzigen en daarin op te nemen wat in de resolutie wordt gevraagd (*infra*). Het opschrift dient echter van het verzoekend gedeelte te worden onderscheiden, daar het opschrift alleen maar in algemene bewoordingen het voorwerp van het voorstel weergeeft. De heer Joris Vandenbroucke stelt dus voor om het amendement niet aan te nemen.

Amendement nr. 1 (DOC 55 2881/002) van dezelfde auteurs beoogt de parkeervragen mee op te nemen in het voorstel van resolutie. De heer Joris Vandenbroucke denkt daar anders over: het is beter dat reizigers duurzame vervoersmodi gebruiken om zich naar het station te geven.

Amendement nr. 2 (DOC 55 2881/002) van de heren Roggeman en Raskin en mevrouw Gijbels streeft ernaar budgetneutraliteit voor te schrijven. Het onderzoek dient evenwel vooreerst de kosten van de maatregelen te ramen. Eens die bekend zijn, kan overgegaan worden tot politieke keuzes om een bepaald prijsniveau al

un niveau de prix déterminé. M. Joris Vandenbroucke suggère de ne pas anticiper l'examen précité.

L'amendement n° 3 (DOC 55 2881/003) de Mme Vindevoghel tend à remplacer la demande de procéder à un examen par une demande visant l'introduction immédiate d'un billet intégré avec accès gratuit aux parkings de la SNCB.

M. Joris Vandenbroucke n'est pas d'accord avec ce dernier point. À Gand, cette mesure entraînerait en effet des embouteillages importants dans le centre. Il convient également d'éviter une utilisation abusive de cette gratuité, alors que la gare de Gand Saint-Pierre est parfaitement accessible avec tous les moyens de transport durables. Le membre se félicite que la gare dispose d'un parking souterrain, mais il estime, par principe, qu'il convient de payer pour son utilisation.

La volonté de l'auteur d'instaurer un billet bon marché sans perte de recettes pour les sociétés de transport soulève une question plus complexe. Si l'intégration tarifaire entraînera sans aucun doute une augmentation du nombre de voyageurs, l'examen devra évaluer l'impact de cette mesure sur les recettes. Les autorités allemandes ont, en tout état de cause, prévu un budget pour le "*Deutschlandticket*", car elles s'attendent à certains coûts. Pour emprunter cette voie, un choix politique sera nécessaire. Pour l'heure, on ne sait pas s'il est possible de proposer un billet bon marché sans perte de recettes. C'est pourquoi un examen est nécessaire.

M. Joris Vandenbroucke soutient les amendements nos 6, 7 et 8 (DOC 55 2881/006), qui sont présentés ci-après.

Mme Chanelle Bonaventure (PS) renvoie à son tour aux avis écrits obtenus. Elle rappelle que le billet intégré facilitera la vie des usagers des transports en commun.

B. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) renvoie aux arguments invoqués précédemment par M. Tomas Roggeman. Pour l'intervenant, il importe surtout d'éviter que les régions doivent payer pour des choix politiques effectués au niveau fédéral. Cela ne signifie toutefois pas que la N-VA est opposée à une intégration tarifaire.

L'intervenant estime que l'amendement n° 2 (DOC 55 2881/004) exprime une préoccupation justifiée qui n'est pas en contradiction avec la proposition de résolution. Celle-ci ne vise finalement que la réalisation d'un examen.

dan niet toe te passen. De heer Joris Vandenbroucke suggereert om de voorafname op het onderzoek niet aan te nemen.

Amendement nr. 3 (DOC 55 2881/003) van mevrouw Vindevoghel heeft tot doel om het verzoek inzake het uitvoeren van een onderzoek te vervangen door een verzoek tot onmiddellijke invoering van een geïntegreerd ticket met gratis toegang tot de parkeergelegenheden van de NMBS.

Met dit laatste is de heer Joris Vandenbroucke het oneens. In Gent zou dat immers tot grote verkeersopstoppen in het centrum leiden en er valt bovendien ook oneigenlijk gebruik te vrezen, terwijl het station Gent Sint-Pieters perfect bereikbaar is met alle duurzame vervoersmodi. Het is een goede zaak dat het station over ondergrondse parkeerinfrastructuur beschikt, maar voor het gebruik ervan dient principieel betaald te worden.

Complexer is de wens van de indiener om een goedkoop ticket in te voeren zonder inkomstenverlies voor de vervoersmaatschappijen. Tariefintegratie zal ongetwijfeld leiden tot meer reizigers, maar de impact op de inkomsten zal het onderzoek moeten uitwijzen. Voor het Deutschlandticket werd in ieder geval geld opzijgezet door de Duitse overheid, omdat volgens de verwachting dit met kosten gepaard gaat. Die weg opgaan, impliceert een politieke keuze. De vraag of het mogelijk is een goedkoop ticket aan te bieden zonder inkomstenverlies kan op dit ogenblik niet worden beantwoord. Vandaar het nut van een onderzoek.

De heer Joris Vandenbroucke is het eens met de amendementen nrs. 6, 7 en 8 (DOC 55 2881/006), die hierna worden voorgesteld.

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) verwijst op haar beurt naar de ontvangen schriftelijke adviezen. Ze wijst erop dat het geïntegreerde ticket het leven van de gebruikers van het openbaar vervoer zal vergemakkelijken.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) refereert aan de eerdere argumenten van de heer Tomas Roggeman. De spreker wil ook vooral voorkomen dat de gewesten zouden opdraaien voor federale beleidskeuzes. Dit betekent niet dat de N-VA tegen tariefintegratie gekant is.

Amendement nr. 2 (DOC 55 2881/004) lijkt hem gevolg te geven aan een terechte bezorgdheid, die niet in tegenspraak is met het voorstel van resolutie, dat uiteindelijk slechts een onderzoek beoogt. Het laten rijden

On peut tout de même se demander s'il est judicieux de faire circuler des trains avec très peu de voyageurs – même aux heures de pointe – et de les faire s'arrêter en gare alors que presque personne n'embarque, car l'exploitation et l'entretien de ces trains entraînent des coûts élevés. Il s'indiquerait peut-être d'examiner si d'autres moyens de transport – moins onéreux – ne devraient pas être privilégiés.

Si cet amendement est rejeté, le groupe de l'intervenant ne pourra pas soutenir le texte tel qu'il est formulé actuellement.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) développe les questions du prix du ticket et de la qualité de l'offre. Il est souhaitable de coupler les deux correctement. La SNCB est certainement invitée à mettre en œuvre une politique tarifaire plus attractive. Il est également impératif d'atteindre assez rapidement les objectifs relatifs à la mobilité et à l'environnement, mais aussi de réussir l'intégration tarifaire. Une réflexion au sein de la SNCB et des autres entreprises de transport en commun s'impose.

Un amendement n° 6 (DOC 55 2881/005) est déposé visant à insérer une demande supplémentaire afin "d'examiner en concertation avec la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun la possibilité d'augmenter le nombre d'agglomérations couvertes par les "City-Pass", la possibilité d'étendre les zones existantes et les formules tarifaires proposées."

Le membre cite trois exemples d'évolutions à retenir.

L'extension du Brupass au-delà des frontières politiques de la Région bruxelloise va dans le sens de l'histoire. En province de Liège, il convient de favoriser le développement du "City-Pass". Enfin, la gare ferroviaire de Namur dispose également d'une gare des bus avec une offre combinée. Il convient donc de soutenir l'intégration tarifaire ailleurs en proposant un prix attractif.

Le groupe écologiste soutiendra la proposition de résolution et les amendements n° 6, 7 et 8 qui visent à la modifier.

M. Frank Troosters (VB) est favorable au contenu de la proposition de résolution, mais il attire l'attention sur les difficultés rencontrées en Allemagne suite à l'instauration du billet combiné, en raison d'un manque de préparation.

C'est la raison pour laquelle l'amendement n° 4 (DOC 55 2881/004) tend à remplacer l'intitulé (*supra*).

van treinen met zeer weinig reizigers – zelfs tijdens de piekuren – die in stations halhouden waar nagenoeg niemand opstapt, mag toch wel in vraag worden gesteld, omdat die treinen duur zijn op het vlak van exploitatie en onderhoud. Misschien is het de moeite om na te gaan of andere modi, die veelal goedkoper zijn, niet de voorkeur dienen te genieten.

Mocht dit amendement worden verworpen, dan kan de fractie van de spreker de voorliggende tekst niet in zijn huidige vorm aannemen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) gaat in op de kwesties van de prijs van het ticket en van de kwaliteit van het aanbod. De twee moeten op de correcte wijze aan elkaar gekoppeld worden. De NMBS wordt zeker gevraagd een aantrekkelijker tariefbeleid toe te passen. De doelstellingen inzake mobiliteit en milieu moeten ook vrij snel worden bereikt, maar de tariefintegratie moet ook slagen. De NMBS en andere openbaarvervoerbedrijven moeten hierover nadenken.

Er wordt een amendement nr. 6 (DOC 55 2881/005) ingediend teneinde een bijkomend verzoek in te voegen, luidende: "in samenwerking met de NMBS en de regionale openbaarvervoerbedrijven onderzoeken of het mogelijk is om het aantal agglomeraties waar de City-Pass geldig is te verhogen en om de bestaande zones en de voorgestelde prijsformules uit te breiden."

Het lid haalt drie voorbeelden van evoluties aan die moeten worden onthouden.

De uitbreiding van de Brupass buiten de politieke grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt in de lijn van een en ander. In de provincie Luik moet de ontwikkeling van de 'City-Pass' worden bevorderd. Tot slot beschikt het treinstation van Namen ook over een busstation met een gecombineerd aanbod. De tariefintegratie moet dus elders ondersteund worden door een aantrekkelijker prijs voor te stellen.

De fractie van de groenen zal het voorstel van resolutie en de amendementen nrs. 6, 7 en 8, die beogen het te wijzigen, steunen.

De heer Frank Troosters (VB) is het voorstel van resolutie ten gronde gunstig genegen, maar wijst op de problemen die in Duitsland zijn gerezen naar aanleiding van het gecombineerd ticket, wegens een gebrek aan voorbereiding.

Vandaar amendement nr. 4 (DOC 55 2881/004), dat ertoe strekt het opschrift te vervangen (*supra*). Het

L'intitulé actuel suggère qu'il est demandé d'instaurer un billet intégré, alors que les auteurs de la proposition demandent seulement un examen.

Le membre se rallie à la proposition de demander un examen, mais il s'oppose à l'instauration d'un billet combiné à l'heure actuelle. L'élargissement de l'offre de transport a été reporté deux fois et est maintenant prévu pour décembre 2023. La SNCB n'était pas prête car elle devait d'abord diminuer la "tension" sur le réseau ferroviaire.

L'intervenant n'est pas d'accord avec le contenu de l'avis de la SNCB lorsque celle-ci affirme que le prix payé par l'utilisateur n'est qu'un facteur secondaire lorsqu'il s'agit d'attirer de nouveaux clients. L'exemple allemand illustre justement l'importance du prix.

Le membre conteste également l'opinion de la SNCB selon laquelle il n'y aurait pas de différence, pour le client, entre un billet intégré et des billets distincts. L'exemple allemand prouve en effet le contraire.

Ces éléments tendent à indiquer que la SNCB n'est pas favorable à l'instauration du tarif intégré. Cet avis va à l'encontre de celui de la STIB.

L'intervenant déplore le manque de communication de la SNCB. C'est la raison pour laquelle il présente l'*amendement n° 5* (DOC 55 2881/004) tendant à intégrer dans la résolution la demande de mettre le résultat de l'examen à la disposition du public. La discussion qui a eu lieu dans le cadre de la proposition de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en vue d'élargir la publicité de l'administration en ce qui concerne l'exécution des contrats de gestion (DOC 55 3198/001) montre que la publicité ne va pas toujours de soi.

L'amendement n° 1 (DOC 55 2881/002) concerne l'accès aux parkings de la SNCB (*supra*). L'intervenant réfute en effet l'affirmation selon laquelle le prix du parking n'est qu'une donnée accessoire. Les auteurs de la proposition de résolution soulignent l'importance du prix pour le tarif intégré, mais ils ne tiennent pas compte du prix du parking. C'est comme si le parking ne faisait pas partie de la facilité d'utilisation. Pourquoi cet élément ne peut-il pas être examiné?

L'intervenant aimerait déterminer, étude à l'appui, la quantité d'émissions de dioxyde de carbone qui pourrait être économisée. Il demande que toutes les facettes de la problématique soient examinées.

huidige opschrift suggereert dat het geïntegreerd ticket wordt ingevoerd, terwijl de indieners van het voorstel een onderzoek vragen.

Het lid is het eens met het voorstel om een onderzoek te vragen, maar verzet zich tegen de invoering van een geïntegreerd ticket op dit ogenblik. De uitbreiding van het vervoersaanbod werd reeds tweemaal uitgesteld en wordt naar december 2023 verschoven. De NMBS was er niet klaar voor, eerst moest de "stretch" van de organisatie worden weggenomen.

De spreker is het niet eens met de inhoud van het advies van de NMBS, wanneer die poneert dat "[d]e door de gebruiker betaalde prijs slechts een ondergeschikte rol [speelt] bij het aantrekken van nieuwe klanten." Het Duitse voorbeeld toont net hoe belangrijk de prijs is.

Ook de verklaring van de NMBS als zou "het voor de klant echter niet uit[maken] of het om een geïntegreerd ticket dan wel om afzonderlijke tickets gaat" is betwistbaar. Het Duitse voorbeeld bewijst immers het tegendeel.

Deze elementen laten al vermoeden dat de NMBS niet warmloopt om het geïntegreerd tarief tot stand te brengen. Het advies staat ook haaks op dat van de MIVB.

De spreker vindt het gebrek aan communicatie vanwege de NMBS problematisch. Vandaar *amendement nr. 5* (DOC 55 2881/004) dat ertoe strekt in de resolutie op te nemen dat de resultaten van het onderzoek ook ter beschikking worden gesteld van het publiek. De discussie in het kader van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven teneinde de openbaarheid van bestuur met betrekking tot de uitvoering van beheerscontracten te verruimen (DOC 55 3198/001) toont aan dat publiciteit geen vanzelfsprekend gegeven is.

Amendement nr. 1 (DOC 55 2881/002) betreft de toegang tot de parkeerterreinen van de NMBS (*supra*). De spreker zet zich namelijk af tegen de bewering dat de prijs voor het parkeren slechts bijkomstig is. De indieners van het voorstel van resolutie onderstrepen integendeel het belang van de prijs voor het geïntegreerd tarief, terwijl ze de parkeerkosten links laten. Parkeren maakt geen deel uit van het gebruiksgemak, lijkt het. Waarom kan dat aspect niet onderzocht worden?

Voorts zou de spreker graag via het onderzoek vernemen hoeveel uitstoot van koolstofdioxide kan worden uitgespaard. Hij roept op om alle mogelijke facetten te bekijken.

Enfin, il importe de connaître le coût du projet. Le membre s'abstiendra lors du vote sur l'amendement n° 2 (DOC 55 2881/002) relatif à la neutralité budgétaire. Il faut d'abord mener une étude avant de pouvoir se prononcer.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) n'était initialement pas vraiment enthousiaste à propos de la proposition de résolution à l'examen, car les sociétés de transport en commun font face à de nombreux défis, notamment en matière de qualité, de fiabilité et de confort, auxquels il convient d'accorder la priorité.

L'expérience menée au Grand-Duché de Luxembourg semble suggérer que la gratuité des transports en commun constitue un atout supplémentaire, mais que la fiabilité et le confort sont, en réalité, jugés encore plus importants.

Il est difficile de débattre de l'intégration des tarifs alors que la SNCB ne parvient déjà pas à proposer une offre de qualité. Il n'empêche que les mesures prises en Allemagne et en Autriche peuvent amener le pays à réfléchir à la question de savoir comment les transports en commun pourraient attirer davantage de voyageurs. Si l'incidence immédiate est claire, c'est moins le cas pour l'incidence à long terme, ce qui justifie tout de même d'effectuer une analyse.

L'observation de l'auteur principal de la proposition de résolution en ce qui concerne le prix payé par les voyageurs occasionnels pour une journée d'excursion en famille est tout à fait correcte. Ce problème peut néanmoins être abordé indépendamment de la question de l'intégration tarifaire, et on attend déjà avec impatience des plans pour résoudre ce problème.

L'amendement n° 8 (DOC 55 2881/006) tend à remplacer la demande 1 par ce qui suit: "1. d'examiner, en étroite concertation avec les régions, la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun, la possibilité d'instaurer un billet intégré à un tarif unique permettant aux voyageurs d'avoir accès à toutes les formes de transport en commun (bus, tram, train et métro);"

L'amendement n° 7 (DOC 55 2881/006) tend à insérer une demande rédigée comme suit: "2. de s'assurer, dans le cadre de la mise en œuvre et de l'introduction de l'intégration des tarifs et des billets pour les transports en commun, que les nombreux fournisseurs de solutions MaaS puissent vendre l'ensemble des billets et des abonnements sur leur plateforme numérique afin de permettre aux voyageurs de choisir facilement, sur la base d'informations partagées en temps réel, le trajet le plus adapté, quels que soient le type et le prestataire de services de transport en commun;"

Tot slot is het van belang te kostprijs van het project te kennen. Het lid zal zich onthouden bij de stemming over het amendement nr. 2 (DOC 55 2881/002) inzake budgetneutraliteit. Eerst dient een onderzoek te worden gevoerd, daarna kan men oordelen.

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) was aanvankelijk niet meteen enthousiast over het voorstel. De maatschappijen voor openbaar vervoer kennen immers heel wat uitdagingen, onder meer op het vlak van kwaliteit, betrouwbaarheid en comfort. Die verdienen prioritaire aandacht.

De ervaringen in het Groothertogdom Luxemburg lijken te suggereren dat gratis openbaar vervoer een bijkomende troef is, en dat betrouwbaarheid en comfort eigenlijk belangrijker zijn.

Moeilijk is het om over tariefintegratie te debatteren, wanneer de NMBS er niet eerst in slaagt om een degelijk aanbod te realiseren. Dit neemt niet weg dat de ontwikkelingen in Duitsland en Oostenrijk de reflectie niet in België kunnen aanzwengelen om na te gaan hoe het openbaar vervoer meer reizigers kan aantrekken. Zo de directe impact duidelijk is, dan is dat minder het geval voor de lange termijn wat toch een analyse rechtvaardigt.

De opmerking van de hoofdindieners van het voorstel van resolutie inzake de prijs die occasionele reizigers betalen voor een daguitstap met het gezin is zeer terecht. Dit probleem kan wel los van tariefintegratie worden benaderd en er wordt alvast uitgekeken naar de plannen om het euvel te verhelpen.

Amendement nr. 8 (DOC 55 2881/006) strekt ertoe verzoek 1 te vervangen door: "1. In nauwe samenwerking met de gewesten, de NMBS en de regionale openbaarvervoerbedrijven, de invoering van een geïntegreerd ticket aan één tarief te onderzoeken, waarmee reizigers toegang hebben tot alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, trein en metro);"

Amendement nr. 7 (DOC 55 2881/006) strekt ertoe een nieuw verzoek in te voegen dat als volgt luidt: "Bij de uitwerking en invoering van tarief- en ticketintegratie voor het openbaar vervoer ervoor te zorgen dat de vele MaaS-aanbieders alle tickets en abonnementen kunnen verkopen via hun digitaal platform zodat reizigers op basis van real time informatie vlot kunnen kiezen voor de meest geschikte route, ongeacht het type en aanbieder van openbaar vervoer."

Pour plus d'explications, il est renvoyé à la justification de l'amendement.

Le membre ne comprend pas la réticence de la SNCB à l'égard de l'intégration tarifaire, comme s'il importait peu pour le client de voyager muni d'un seul ou de plusieurs billets. Cette réticence s'apparente à un réflexe défensif, alors qu'il s'agit tout de même d'une simplification en faveur du client.

L'intervenant conclut en indiquant qu'il ne comprend pas très bien pourquoi certains s'opposent à la proposition d'examiner une intégration tarifaire pour des considérations relatives à l'incidence budgétaire.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) estime qu'il n'est pas nécessaire de mener une étude et que les mesures visant à mettre en œuvre l'intégration tarifaire doivent être prises rapidement. Tel est l'objectif de l'*amendement n° 3* (DOC 55 2881/003), qui propose aussi d'instaurer la gratuité des parkings, surtout dans les villes de petite taille. L'obligation de payer pour une place de parking constitue un frein à l'utilisation des transports en commun. En conséquence, il serait préférable d'intégrer le stationnement dans l'intégration tarifaire.

D'ailleurs, des billets combinés existent déjà, comme Brupass ou les billets de train liés à une visite dans un parc animalier. Quels sont les obstacles dans ce cas? Il est d'autant plus étonnant que certains membres s'opposent à la mesure proposée quand on sait que les parlementaires disposent d'une carte Mobib pour se déplacer gratuitement en train, en tram ou en bus partout en Belgique.

Les avis écrits recueillis sont positifs à l'égard de l'intégration tarifaire et ils montrent qu'il n'est plus nécessaire de consacrer de nombreuses études à ce sujet. Un billet intégré attirera davantage de voyageurs vers les transports en commun. La mesure est bénéfique pour le climat et pour le portefeuille des citoyens.

M. Josy Arens (Les Engagés) estime que les prix des billets intégrés doivent être abordables pour tous les citoyens. Il faudrait ensuite que le billet permette de voyager à toute heure de la journée. Autrefois, le Go-pass des étudiants n'était utilisable qu'après neuf heures: il était ainsi refusé à Arlon, alors qu'il était accepté dix kilomètres plus loin. La ministre de la Mobilité Isabelle Durant a résolu ce problème. Pourtant, le problème perdure pour les seniors. Enfin, il convient de redéployer les transports en commun en milieu rural, car souvent, le vélo ou la voiture y sont les seuls moyens de locomotion.

Voor nadere uitleg wordt verwezen naar de verantwoording bij deze amendementen.

Het lid heeft moeite met het voorbehoud van de NMBS inzake tariefintegratie, als zou het voor de klant niet uitmaken of hij met één dan wel met meer tickets reist. Dit zweemt naar een beschermingsreflex, terwijl het in werkelijkheid toch gaat toch om een vereenvoudiging voor de klant.

Tot slot verklaart het lid niet goed te begrijpen waarom men wegens overwegingen in verband met de budgettaire impact niet akkoord kan gaan met het voorstel om tariefintegratie te onderzoeken.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) meent dat een onderzoek niet nodig is en dat de maatregelen om tariefintegratie in te voeren snel dienen te worden genomen. Dit is de zin van *amendement nr. 3* (DOC 55 2881/003), waarin ook gratis parkeer gelegenheid wordt voorgesteld, zeker in de kleine steden. Moeten betalen voor een parkeerplaats is een rem op het gebruik van het openbaar vervoer. Beter is het om parkeren bijgevolg mee op te nemen in de tariefintegratie.

Een gecombineerd ticket bestaat trouwens al. Men denke aan Brupass of een treinticket dat aan een bezoek aan de dierentuin wordt gekoppeld. Wat zijn de dan hinderpalen? Het is des te verwonderlijker dat hierover moeilijk wordt gedaan, wetende dat parlementariërs over een kaart beschikken om zich gratis te verplaatsen per trein, tram of bus in heel België.

De schriftelijke adviezen die werden ontvangen staan positief tegenover tariefintegratie en tonen aan dat er niet veel onderzoek meer nodig is. Een gecombineerd ticket zal meer personen naar het openbaar vervoer leiden. Het is goed voor het klimaat en voor de portemonnee van de mensen.

De heer Josy Arens (Les Engagés) vindt dat de prijzen van de geïntegreerde tickets voor alle burgers betaalbaar moeten zijn. Met het ticket moet je dus op elk uur van de dag kunnen reizen. Vroeger kon de Go-pass voor studenten alleen na negen uur worden gebruikt: zo werd hij geweigerd in Aarlen, terwijl hij tien kilometer verder werd aanvaard. De minister van Mobiliteit Isabelle Durant heeft dat probleem opgelost. Het probleem blijft nochtans bestaan voor de senioren. Het openbaar vervoer op het platteland moet dus opnieuw uitgerold worden, omdat de fiets of de auto daar vaak de enige vervoermiddelen zijn.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) fait l'éloge du "ticket climat" de l'ÖBB. Le prix du billet est important, mais le confort et la facilité d'utilisation le sont également. Un billet intégré permettant d'utiliser plusieurs modes de transport facilite assurément la vie des voyageurs – et attire donc davantage de passagers dans les transports en commun. La proposition de résolution à l'examen entend encourager la réalisation d'une étude.

La position de M. Joris Vandenbroucke en faveur des parkings payants peut sans doute se défendre dans une ville comme Gand, mais pas nécessairement à d'autres endroits, confrontés à moins de problèmes de stationnement et non desservis par les bus (cf. la gare de Noorderkempen). La SNCB pourrait appliquer des critères en fonction de la situation qui prévaut dans les différents endroits où elle possède des places de parking.

Certains membres se montrent réticents, mais l'objectif est d'accroître l'attractivité des transports en commun, ce qui est positif pour le climat et la santé. Les coûts peuvent évidemment être intégrés dans l'étude. Que propose donc l'opposition – notamment la N-VA – pour mettre en œuvre le transfert modal? Il est clair que la politique menée par la Flandre et par De Lijn n'est pas un exemple à suivre. C'est également le mérite de la proposition de résolution à l'examen: elle ose envisager l'intégration tarifaire, tout en s'intéressant au prix.

L'intervenante insiste sur l'idée que l'offre de transports en commun serait disponible partout, mais pas nécessairement sous la forme de trains. Travailler sur la base d'enveloppes fermées ne signifie pas supprimer ou limiter les transports en commun, ce qui engendrerait une hausse du transport automobile. L'étude que la proposition de résolution à l'examen appelle de ses vœux doit considérer l'ensemble des transports en commun, y compris leur intégration.

Le groupe Ecolo-Groen soutiendra la proposition de résolution à l'examen, moyennant l'adoption des amendements n^{os} 6, 7 et 8.

C. Réponses de l'auteur principal

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) partage la position de nombreux intervenants selon laquelle le prix seul ne convaincra pas le public d'utiliser les transports en commun. L'offre et le confort importent également, tout comme la ponctualité et les possibilités de correspondance. Tous ces éléments peuvent être examinés au Parlement, mais la proposition de résolution à l'examen se concentre sur l'intégration tarifaire. La grande majorité de cette commission semble d'ailleurs soutenir la proposition de résolution à l'examen, compte tenu des succès rencontrés en Autriche et en Allemagne.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) looft het klimaat-ticket van ÖBB. De prijs voor een ticket is belangrijk, maar ook het comfort en het gemak. Een geïntegreerd ticket om gebruik te maken van verschillende vervoersmodi draagt zeker bij tot een vereenvoudiging voor de reiziger – en dus tot meer passagiers op het openbaar vervoer. De resolutie wil aanzetten tot een onderzoek.

Het standpunt van de heer Joris Vandenbroucke ten voordele van betaald parkeren kan misschien verdedigd worden in een stad als Gent, maar niet noodzakelijk elders, waar de parkeerdruk minder groot is of waar geen bussen rijden (cf. Station Noorderkempen). Misschien zou de NMBS criteria kunnen hanteren al naargelang de situatie op de verschillende plaatsen waar zij parkeer-ruimte in eigendom heeft.

Sommige leden tonen terughoudendheid, maar de doelstelling is het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, wat goed is voor het klimaat en de gezondheid. De kosten mogen natuurlijk in het onderzoek worden opgenomen. Wat stelt de oppositie – met name N-VA – dan voor om de *modal shift* tot stand te brengen? Het beleid in Vlaanderen en van De Lijn zijn zeker geen goed recept. Dit is dan ook de verdienste van het voorstel van resolutie: durven kijken naar tariefintegratie, maar ook de prijs.

De spreekster dringt erop aan dat er overal openbaar vervoer zou worden aangeboden, niet noodzakelijk treinen. Werken met gesloten enveloppes betekent het schrappen of beperken van het openbaar vervoer, waardoor het autovervoer toeneemt. Het door de resolutie gewenste onderzoek dient het gehele openbare vervoer in beschouwing te nemen, met inbegrip van de integratie ervan.

Ecolo-Groen zal het voorstel van resolutie steunen, mits ook de amendementen nrs. 6, 7 en 8 worden aangenomen.

C. Antwoorden van de hoofdindieners

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) is het met velen eens dat de prijs alleen het publiek niet zal overtuigen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ook het aanbod en het comfort zijn van belang, net zoals stiptheid en overstapmogelijkheden. Dit zijn allemaal elementen die in het Parlement kunnen worden besproken, maar de voorliggende resolutie spitst zich toe op tariefintegratie. De overgrote meerderheid binnen deze commissie lijkt het voorstel van resolutie ook te steunen, gelet op de successen in Oostenrijk en Duitsland.

La question de savoir si l'utilisation des transports en commun doit être déterminée en fonction de l'offre ou de la demande est certes passionnante, mais elle est hors de propos dans la discussion actuelle. La proposition de la N-VA relative à la neutralité budgétaire avant même la réalisation de l'étude sur la politique tarifaire est tout à fait incompréhensible, d'autant plus que la neutralité budgétaire de la réforme de l'offre orientée vers la demande menée par *De Lijn* a entraîné un fiasco, qui fait actuellement l'objet d'un examen par la Cour des comptes.

L'amendement n° 4 (DOC 55 2881/004) de MM. Troosters et De Spiegeleer et de Mme Dewulf tendant à remplacer l'intitulé est tout aussi trivial que de déterminer le sexe des anges.

L'amendement n° 5 des mêmes auteurs (*ibid.*) tendant à mettre à la disposition du public le résultat de l'examen de l'éventuelle instauration d'un billet intégré à un tarif unique est quelque peu superflu. Dès lors que le Parlement demande une étude, il ne semble pas déraisonnable de s'attendre à ce que ses résultats lui soient communiqués. L'État belge étant propriétaire de la SNCB, les organismes publics sont également habilités à demander des données ou à interroger le ministre de tutelle compétent.

IV. — VOTES

A. Intitulé

Évoquant l'amendement n° 4 qui vise à remplacer l'intitulé de la proposition de résolution, M. Jean-Marc Delizée, *président*, fait observer que, sous l'angle de la légistique, une telle modification ne nécessite pas d'amendement. Comme suite à l'opposition de l'auteur principal quant à la modification de l'intitulé de son texte, M. Frank Troosters demande de soumettre son amendement au vote.

L'amendement n° 4 est rejeté par 12 voix contre 2 et 3 abstentions.

B. Considérants

Considérants A à F

Ces considérants ne donnent lieu à aucune observation.

Les considérants A à C sont successivement adoptés à l'unanimité.

De kwestie of het gebruik van het openbaar vervoer vraag- dan wel aanbodgestuurd dient te zijn, is zeker boeiend, maar niet op haar plaats in de context van de bespreking. Helemaal onbegrijpelijk is het voorstel van de N-VA inzake budgetneutraliteit nog voor het onderzoek over tariefbeleid wordt gevoerd, temeer budgetneutraliteit als voorwaarde voor de hervorming van het *nota bene* vraaggestuurd aanbod bij De Lijn tot een debacle heeft geleid, waar het Rekenhof zich thans over buigt.

Het amendement nr. 4 (DOC 55 2881//004) van de heren Troosters en De Spiegeleer en mevrouw Dewulf tot vervanging van het opschrift is even triviaal als het bepalen van het geslacht der engelen.

Ook amendement nr. 5 van dezelfde indieners (*ibid.*) dat erop gericht is het resultaat van het onderzoek over de eventuele invoering van een geïntegreerd ticket voor één tarief publiek beschikbaar te maken, is een beetje overbodig. Aangezien het Parlement om een onderzoek vraagt, lijkt het niet onredelijk te verwachten dat de resultaten van dat onderzoek aan het Parlement worden meegedeeld. Aangezien de Belgische Staat eigenaar is van de NMBS, zijn de overheidsorganen ook gerechtigd om gegevens op te vragen of de bevoegde voogdijminister te ondervragen.

IV. — STEMMINGEN

A. Opschrift

Voorzitter Jean-Marc Delizée verwijst naar amendement nr. 4, dat beoogt het opschrift van het voorstel van resolutie te vervangen, en merkt op dat vanuit wetgevingstechnisch oogpunt voor een dergelijke wijziging geen amendement nodig is. Als gevolg van het verzet van de hoofdindieners tegen de wijziging van het opschrift van zijn tekst, vraagt de heer Frank Troosters om zijn amendement ter stemming voor te leggen.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

B. Consideransen

Consideransen A tot F

Over deze consideransen worden geen opmerkingen gemaakt.

De consideransen A tot C worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Le considérant D est adopté par 12 voix contre 3 et 2 abstentions.

Les considérants E et F sont successivement adoptés par 15 voix et 2 abstentions.

C. Dispositif

Le contenu du dispositif ne donne lieu à aucune observation.

Demande 1

L'amendement n° 1 visant à remplacer la demande 1 est rejeté par 12 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 2 visant à compléter la demande 1 est rejeté par 12 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'amendement n° 3 visant à remplacer la demande 1 est rejeté par 14 voix contre une et 2 abstentions.

L'amendement n° 8 visant à remplacer la demande 1 est adopté à l'unanimité.

Demande 2 (*nouveau*)

L'amendement n° 5 visant à insérer une nouvelle demande 2 est rejeté par 12 voix contre 5.

L'amendement n° 7 visant à insérer une nouvelle demande 2 est adopté à l'unanimité.

Demande 3 (*nouveau*)

L'amendement n° 6 visant à insérer une nouvelle demande 3 est adopté par 12 voix contre 2 et 3 abstentions.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur le plan légistique, est adopté par 12 voix et 5 abstentions.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

Considerans D wordt aangenomen met 12 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

De consideransen E en F worden achtereenvolgens aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

C. Verzoekend gedeelte

Over de inhoud van het verzoekend gedeelte worden geen opmerkingen gemaakt.

Verzoek 1

Amendement nr. 1, dat ertoe strekt verzoek 1 te vervangen, wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 2, tot aanvulling van verzoek 1, wordt verworpen met 12 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement nr. 3, ter vervanging van verzoek 1, wordt verworpen met 14 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Amendement nr. 8, dat tot doel heeft verzoek 1 te vervangen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 2 (*nieuw*)

Amendement nr. 5, waarmee wordt beoogd een nieuw verzoek 2 in te voegen, wordt verworpen met 12 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 7, dat ertoe strekt een nieuw verzoek 2 in te voegen, wordt eenprig aangenomen.

Verzoek 3 (*nieuw*)

Amendement nr. 6, dat ertoe strekt een nieuw verzoek 3 in te voegen, wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Het gehele wetgevingstechnisch, aldus gewijzigde en verbeterde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 12 stemmen en 5 onthoudingen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure,
Laurence Zanchetta;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Tim Vandenput;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Se sont abstenus:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Darya Safai;

VB: Pieter de Spiegeleer, Frank Troosters.

La rapporteure,

Kim Buyst

Le président,

Jean-Marc Delizée

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure,
Laurence Zanchetta;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Tim Vandenput;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Hebben zich onthouden:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Darya Safai;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters.

De rapportrice,

Kim Buyst

De voorzitter,

Jean-Marc Delizée