

ADVIES RGCT 24/01

“Hervorming van het tariefbeleid van de NMBS”

Goedgekeurd door plenaire vergadering van “28/06/2024”

Dit advies is gebaseerd op de inlichtingen die tijdens twee informatievergaderingen van de NMBS in juni 2023 en februari 2024 werden doorgegeven, en op de informatie uit het beheerscontract 2023 - 2032.

Het Comité waardeert de dialoog die het met de NMBS heeft gehad. Het betreurt echter dat het pas na het eerste ontwerp van het toekomstige tariefbeleid werd geraadpleegd. Het vraagt aan de NMBS om het Comité op voorhand over haar ontwerpen te benaderen, idealiter binnen een co-constructieve aanpak.

1. Context

Gezien de klimaatverandering moeten we dringend overstappen naar vervoer met een lagere broeikasgasemissie, waaronder de trein.

In dit verband verwelkomt het Comité de ambitie van Spoorvisie 2040, die streeft naar een quasi verdubbeling van het modale aandeel van de trein om 15% te halen in 2040. Om dit streefdoel te bereiken, heeft de NMBS zich er in haar openbaredienstcontract toe verbonden om het aantal reizigerskilometers tussen 2023 en 2032 met 28% te verhogen. Deze doelstellingen vereisen doortastende maatregelen.

De keuze van het vervoermiddel hangt af van veel criteria, waaronder prijs. De NMBS heeft zich ertoe verbonden haar tariefbeleid aan te passen om te voldoen aan de modaliteiten van haar openbaredienstcontract, en dit binnen een termijn van 26 maanden te rekenen vanaf de datum waarop het contract in werking treedt (d.w.z. uiterlijk maart 2025).

Deze verbintenis is een kans om het treingebruik te stimuleren, maar houdt ook een grote verandering in voor de huidige reizigers. Het Comité wil daarom zijn visie op een reizigersgerichte tarifiering naar voren brengen. Hoewel deze visie een aantal van de bevindingen en doelstellingen van het hervormingsvoorstel deelt (vooral met betrekking tot vereenvoudiging), is ze het niet eens met de manier waarop ze moeten worden bereikt.

2. Tariefintegratie is de beste manier om het openbaar vervoersaanbod te vereenvoudigen en aantrekkelijker te maken

Voor het Comité zou de absolute prioriteit bij de aanpassing van de NMBS-tarieven erin moeten bestaan om, in overleg met de regionale operatoren, **de tariefintegratie van het openbaar vervoer te realiseren.**

Het Comité wil het belang benadrukken van een geïntegreerde tarifiering voor het openbaar vervoer om het aanbod zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Zo heeft bijvoorbeeld de recenteerschikking van het TEC-aanbod in de zone Gembloux Basse-Sambre, gebaseerd op de

aanvoerlijnen van de TEC-bussen naar de stations, geleid tot een verbetering van veel verbindingen. Tegelijk verhoogden de mobiliteitskosten van sommige huishoudens drastisch door de verplichting om voor hetzelfde traject twee afzonderlijke (school)abonnementen (TEC en NMBS) aan te kopen. Ook in Vlaanderen zijn binnen het kader van het decreet basisbereikbaarheid voorbeelden te vinden. Zo is bijvoorbeeld in de regio Geel-Mol de rechtstreekse buslijn van De Lijn afgeschaft en worden reizigers verondersteld om de trein te nemen, wat een extra abonnement vereist.

Deze tariefintegratie kan gebeuren op basis van tariefintegratiezones, zoals het geval is in Zwitserland. Op die manier kunnen diensten met een andere tariefbasis naast elkaar bestaan.

De NMBS heeft al 22 tariefzones vastgelegd (waarvan 2 in Brussel). Toch bieden slechts 6 van deze zones (in Brussel - via de zones BruPass en BruPass XL -, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi - via het CityPass-aanbod) geïntegreerde producten met andere operatoren aan.

Het Comité vraagt de NMBS en de regionale operatoren om de tariefintegratie te versterken door:

- **Een vervoerbewijs enkele rit en een meerrittenvervoerbewijs toe te voegen** aan abonnementen en dagpassen in de City Pass-zones.
- **Nieuwe City Pass-zones toe te voegen**, met name in Brugge, Leuven, Namen, Bergen en Hasselt.
- **Nieuwe tariefzones te ontwikkelen** rond agglomeraties die niet gedekt zijn (bijvoorbeeld Doornik of Kortrijk).
- **Een nieuwe geïntegreerde tariefzone BruPass XXL te ontwikkelen** die het hele GEN-gebied (S-treinennet Brussel) bestrijkt.
- **Geïntegreerde multi-operator vervoerbewijzen te creëren** die geldig zijn in het hele land, in het bijzonder **abonnementen (zowel klassieke als flexibele) en dagtickets**.

In het algemeen benadrukt het Comité het belang van een versterkte samenwerking tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen.

Ook dringt het er bij de verschillende regeringen op aan om hun samenwerking voort te zetten en:

- **Alle maatregelen te nemen die de tariefintegratie voor diensten van het openbaar vervoer faciliteren en garanderen.**
- **Op federaal niveau een onafhankelijke vervoersautoriteit oprichten** die zorgt voor een tariefintegratie van de verschillende mobiliteitsdiensten. De gewesten staan in voor de integratie van de tarieven van de andere vervoersaanbieders (zoals met het vervoer op maat).
- **Een permanent mechanisme creëren voor de verdeling van de opbrengsten uit de verkoop van multimodale vervoerbewijzen**, om mogelijke minderopbrengsten te compenseren. Dit mechanisme moet gebaseerd zijn op robuuste gebruiksgegevens.

Om de multimodaliteit te faciliteren, vraagt het Comité ook aan de NMBS en haar dienstverleners om **voordelige parkeertarieven (zowel voor fietsen als voor auto's) aan te bieden** voor **alle** reizigers, ongeacht hun vervoerbewijs. Het verkrijgen van deze tariefvoordelen, afhankelijk van het bezit van een vervoersbewijs moet eenvoudig en betrouwbaar zijn.

Ten laatste bepaalt het openbaredienstcontract van de NMBS dat men een aantrekkelijk tarief voor het fietssupplement moet voorstellen. De documenten waarin de tariefhervorming wordt voorgesteld en die naar het Comité worden gestuurd maken geen melding van dit fietssupplement, waardoor het Comité geen gefundeerd oordeel over de kwestie kan geven. Op

basis van de informatie waarover zij beschikt beveelt het Comité echter aan om **de afgelegde afstand op te nemen in de prijs van het fietssupplement en deze prijs op een voldoende laag niveau te beperken** om een niet-afschrikkend karakter te behouden.

3. De prijs voor vervoerbewijzen moet rechtvaardig zijn

De segmenten Youth (25 en jonger), Senior (65 en ouder) en BVT (begunstigde verhoogde tegemoetkoming) genieten momenteel erg betaalbare tarieven:

- Een enkele rit voor 7,50€ voor het segment Youth;
- Een heen-en-terugrit voor 8,30€ (na 9.00 uur) voor het segment Senior;
- Een korting van 50% (op het variabele deel) voor BVT-statuten.

Bovendien genieten ouders met 3 of meer kinderen ook 50% korting (op het variabele deel) dankzij de “Grote gezinnen”-kaart, terwijl begeleide kinderen jonger dan 12 jaar kosteloos kunnen reizen (en tegen het Youth-tarief als ze alleen reizen).

Het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS bepaalt dat de segmenten Youth, Senior en BVT minstens 40% korting op de totale prijs van hun ticket moeten genieten. Het contract bevestigt ook kosteloos vervoer voor begeleide kinderen jonger dan 12 jaar (evenals kosteloos vervoer van militairen en om sociale en professionele redenen), maar maakt geen melding van de “Grote gezinnen”-kaart, die dus dreigt te verdwijnen.

Het Comité neemt nota van het voornemen van de NMBS om in de daluren voordeeltarieven aan te bieden dankzij een voordeelkaart. Het Comité vindt dat deze voordeelkaart aan niet meer dan € 5 per maand mag worden aangeboden.

Bovendien vraagt het Comité zich af op welke dragers de voordeelkaart beschikbaar zal zijn. Welke de drager ook is, het Comité wil dat zowel de drager als de voordeelkaart in voldoende verkooppunten en op verschillende manieren kunnen worden aangekocht.

Op basis hiervan heeft het RGCT het prijsverschil voor de reizigers op enkele trajectvoorbeelden geanalyseerd (tabel 1).

Tabel 1: Impact van de door de NMBS voorgestelde tariefaanpassing op de segmenten die verlaagde tarieven genieten

Afstand	Segment	Huidige tarieven (01/02/2024)		Nieuwe tarieven			
		H/T 2de klasse	Huidige prijs	Zonder voordeelkaart	Prijssupplement	Met voordeelkaart*	Prijssupplement
				Nieuwe prijs	(in %)	Nieuwe prijs	(in %)
<150 km (Brussel - Libramont)	Youth		€ 15,00	€ 30,60	€ 15,60 (104%)	€ 18,36	€ 3,36 (22%)
	Senior	€ 51,00	€ 8,30	€ 30,60	€ 22,30 (269%)	€ 18,36	€ 10,06 (121%)
	BVT		€ 26,60	€ 30,60	€ 4,00 (15%)	€ 18,36	€ -8,24 (-31%)
101 tot 105 km (Brussel - Luik)	Youth		€ 15,00	€ 21,36	€ 6,36 (42%)	€ 12,82	€ -2,18 (-15%)
	Senior	€ 35,60	€ 8,30	€ 21,36	€ 13,06 (157%)	€ 12,82	€ 4,52 (54%)
	BVT		€ 19,20	€ 21,36	€ 2,16 (11%)	€ 12,82	€ -6,38 (-33%)
46 tot 48 km (Brussel - Antwerpen)	Youth		€ 15,00	€ 10,68	€ -4,32 (-29%)	€ 6,41	€ -8,59 (-57%)
	Senior	€ 17,80	€ 8,30	€ 10,68	€ 2,38 (29%)	€ 6,41	€ -1,89 (-23%)
	BVT		€ 10,20	€ 10,68	€ 0,48 (5%)	€ 6,41	€ -3,79 (-37%)
31 tot 33 km (Brussel - LLN)	Youth		€ 15,00	€ 7,80	€ -7,20 (-48%)	€ 4,68	€ -10,32 (-69%)
	Senior	€ 13,00	€ 8,30	€ 7,80	€ -0,50 (-6%)	€ 4,68	€ -3,62 (-44%)
	BVT		€ 7,80	€ 7,80	€ 0 (0%)	€ 4,68	€ -3,12 (-40%)

*Uitgaande van een extra korting van 40%, toegepast op het al verminderde tarief

Uit deze tabel blijkt het volgende:

- Senioren worden door deze veranderingen het hardst zullen getroffen, vooral op afstanden vanaf 34 tot 36 km; ze zullen echter profiteren van meer flexibiliteit dankzij een verlaagd tarief dat ook beschikbaar is tijdens piekuren (voorheen was dit niet beschikbaar voor 9 uur 's ochtends).
- Jongeren worden ook zwaar getroffen voor de trajecten van meer dan 70 km.
- Mensen die een BVT-statuuut genieten, zullen daarentegen altijd meer betalen dan voorheen (het feit dat de korting wordt berekend op het geheel en niet meer enkel op het variabele deel zal nooit de verlaging van het tarief van 50% naar 40% kunnen compenseren).

Voor het Comité is het onbegrijpelijk dat de tarieven voor de meest kwetsbaren in de samenleving worden verhoogd.

Het Comité vreest dat de aankoopprijs ontmoedigend zal werken voor degenen die kortingstarieven genieten en vaak minder kapitaalcrachtig zijn. Daarom vraagt het Comité aan de

NMBS om de voordeelkaart aan 50% van de vaste prijs aan te bieden voor de segmenten Youth en Senior, en gratis voor mensen met een BVT-statuuut.

Het Comité merkt in het bijzonder op dat senioren momenteel een korting genieten tijdens daluren. Het Comité vraagt daarom dat het plafond voor een ticket met de Senior voordeelkaart niet hoger ligt dan de prijs van een Senior Ticket (d.w.z. 4,15€ voor een enkele rit). Omwille van de eerlijkheid en de vereenvoudiging van de verlaagde tarieven vraagt het Comité dat dit prijsplafond wordt uitgebreid tot jongeren onder de 26 jaar en voor mensen met een BVT-statuuut.

De NMBS verzekert het comité dat zij haar tariefhervorming zal doorvoeren zonder extra kosten voor de passagiers. In alle documenten die aan het Comité zijn toegestuurd, wordt echter alleen rekening gehouden met geconventioneerde tarieven, wat de 1e klas vervoerbewijzen uitsluit. Tussen 2013 en 2023 is de prijs van 1e klas vervoerbewijzen minder gestegen (in relatieve termen) dan die van 2e klas. **Een echt rechtvaardige tariefhervorming moet ervoor zorgen dat de prijs van 1e klas vervoerbewijzen minstens evenveel stijgen dan de prijs voor mensen die voordeel hebben van sociale tarieven**, in het bijzonder senioren die het meest getroffen zullen worden door deze tariefhervorming. Het RGCT vraagt dus dat **de tariefhervorming van de NMBS betrekking heeft op alle vervoerbewijzen** (en dus op alle inkomens), en niet alleen op de geconventioneerde vervoerbewijzen. Bovendien hebben sommige reizigers met speciale behoeften geen andere keuze dan in 1e klas te reizen. Het Comité roept de NMBS dan ook op om **ook voor de 1e klas sociale tarieven aan te bieden**.

4. De vereenvoudiging van het tariefsysteem maakt het gebruik ervan niet eenvoudiger

Het Comité steunt het principe van tariefvereenvoudiging. Het stelt vast dat reizigers, en vooral dan de incidentele reizigers, gemakkelijk in de tarieven verdwalen en dat het niet evident is om het vervoerbewijs aan de beste prijs te kiezen.

Er zijn twee hoofdtypes van tarieven bij de NMBS: een kilometertarief en een forfaitair tarief (vooral gekoppeld aan de vervoerbewijzen Standard Multi, Youth Multi en Local Multi).

Het Comité vraagt om **de forfaitaire tarieven te behouden**, omdat ze eenvoudiger zijn.

Het Comité identificeert verschillende negatieve gevolgen van deze afschaffing:

1. Forfaitaire tickets worden vaak gebruikt door gebruikers om goedkoper te reizen. Dit maakt dat zodra de prijs van een standaard ticket van 2de klasse meer kost dan die van een enkele rit Standard Multi (10,20€ per enkele rit), veel gebruikers voor deze tweede optie kiezen. Er is wel degelijk een maximumprijs, die overeenkomt met 150 km (of 25,50€) enkele rit, maar deze ligt flink hoger dan de prijs van een Standard Multi. De afschaffing van tickets aan een forfaitair tarief zal lange ritten aanzienlijk duurder maken (zie tabel 2).

Tabel 2: Impact van de door de NMBS voorgestelde tariefaanpassing op reizigers die gebruik maken van de Standard Multi om de ticketprijzen te drukken

Afstand	Huidige tarieven (01/02/2024)		Nieuwe tarieven			
	H/T 2de klasse	Standard Multi	Zonder kortingskaart		Met kortingskaart*	
			Nieuwe prijs	Prijssupplement (in %)	Nieuwe prijs	Prijssupplement (in %)
<150 km (Brussel - Libramont)	€ 51,00	€ 20,40	€ 51,00	€ 30,60 (150%)	€ 30,60	€ 10,20 (50%)
101 tot 105 km (Brussel - Luik)	€ 35,60	€ 20,40	€ 35,60	€ 15,20 (75%)	€ 21,36	€ 0,96 (5%)
46 tot 48 km (Brussel - Antwerpen)	€ 17,80	€ 20,40	€ 17,80	€ -2,60 (-13%)	€ 10,68	€ -9,72 (-48%)
31 tot 33 km (Brussel - LLN)	€ 13,00	€ 20,40	€ 13,00	€ -7,40 (-36%)	€ 7,80	€ -12,60 (-62%)

*Uitgaande van een korting van 40%, toegepast op de prijs van een Standard Ticket

- De forfaitaire producten, en in het bijzonder de Standard Multi, worden erg vaak gebruikt door bedrijven voor zakenreizen buiten het woon-werkverkeer, wegens de administratieve eenvoud die ze bieden op het vlak van onkostennota's. Het Comité vreest dat de afschaffing van forfaitaire tickets Multi de administratieve procedures voor bedrijven bemoeilijkt, met name voor dienstreizen buiten het woon-werkverkeer.
- Met de forfaitaire producten "Multi" kun je in één keer 10 ritten kopen. In een context van de afbouw van de fysieke verkoopkanalen **vreest het Comité een toestroom van reizigers naar de automaten**, omdat gebruikers van papieren "Multi"-tickets nu voor elke reis een vervoerbewijs moeten kopen. Het Comité dringt er daarom op aan **dat de capaciteit van de verkoopkanalen in het station (zowel via de automaat - zoals aangekondigd - als via het loket) wordt uitgebreid als de forfaitaire vervoerbewijzen worden afgeschaft**. Het benadrukt ook de noodzaak om de 10 identieke rittenkaart te houden.

Tarieven op kilometerbasis worden berekend op grond van de per spoor afgelegde afstand, en niet in vogelvlucht. Dit bemoeilijkt de prijsberekening en kan de NMBS-tarieven minder voordelig maken dan die van andere, meer directe vervoerswijzen. Bovendien moet de reiziger niet de pineut worden van de structuur van het spoornetwerk en de keuze van reismogelijkheden door NMBS. Daarom vraagt het Comité aan de NMBS om **de prijs te berekenen in verhouding tot het aantal kilometers in vogelvlucht**.

Het Comité benadrukt het afschrikkende karakter van het prijsplafond, dat occasionele reizigers kan weggagen. Het Comité vraagt daarom dat de **maximumprijs wordt verlaagd tot 100 km (d.w.z. 17,80€/rit) voor alle reizigers** (en niet enkel voor houders van een voordeelkaart). Daarnaast beveelt het Comité aan om **een dagkaart in te voeren voor het volledige net**, waarvan de prijs gelijk zou zijn aan de prijs van een vervoerbewijs heen & terug tegen de maximumprijs.

5. De tariefaanpassing moet het mobiliteitsgedrag veranderen

5.1 Het vervoer per trein aantrekkelijker maken

Het Comité stelt vast dat er in het tariefvoorstel een visie ontbreekt om de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto te verbeteren. De tarieven moeten steeds concurrentieel zijn voor alle reizigers, onafhankelijk van de grootte van de groep waarmee ze reizen.

- Voor individuele reizigers gaat het Comité elders in dit advies al in op mogelijke tariefoptimalisaties.
- Voor reizigers die met twee of drie personen samen reizen mist het Comité nog een apart tarief. In dit segment is de trein helemaal niet concurrentieel met de wagen. Het Comité adviseert daarom om:
 - **Het Duo Ticket het hele jaar door aan te bieden;**
 - **Het minigroepstarief** (die de NMBS in daluren en in het weekend voor groepen van 4 tot 14 personen wil aanbieden) **reeds aan te bieden vanaf 3 betalende reizigers.**
- Voor groepen van 4 tot 14 personen steunt het Comité het voorstel van de NMBS om in daluren en in het weekend aparte tarieven aan te bieden.

5.2 Aanpassen van het aanbod aan de vraag

Het Comité neemt nota van de wens van de NMBS om een methode toe te passen om de vraag te moduleren op basis van de prijs. Er wordt echter ook opgemerkt dat de gezondheidscrisis van Covid 19 deze vraag grondig heeft veranderd: het aantal ritten tijdens de spitsuren is niet teruggekeerd naar het niveau van vóór de crisis, terwijl het aantal ritten tijdens de daluren en in het weekend is toegenomen.

Voor het Comité **moet de afstemming tussen vraag en aanbod prioriteit krijgen door het aanbod aan te passen, met name door aanpassing van de capaciteit van het rollend materieel** (voertuigen toevoegen tijdens piekuren). Een sturing van de vraag op basis van prijs mag deze wijziging van het aanbod niet vervangen.

Het Comité merkt op dat het differentiëren van de tarieven tussen dal- en piekuren het tariefrooster complexer maakt, wat in tegenspraak is met de doelstelling om de tarieven te vereenvoudigen. Deze prijsdifferentiatie is bovendien negatief voor de leesbaarheid van de prijzen en is onvoldoende klantvriendelijk voor reizigers die hun reisplannen last minute moeten wijzigen. Het Comité stelt daarom voor om **geen prijsdifferentiatie in te voeren tussen dal- en piekuren.**

5.3 Vrijtijdsverplaatsingen aanmoedigen

Het Comité beveelt aan om de vrijdag op te nemen in de "Weekendperiode" om zich af te stemmen op de veranderingen in de arbeidsregimes. Het vraagt om op zijn minst de vertrektijd voor weekendtickets te vervroegen naar 18u op vrijdagavond (in plaats van 19u nu).

Het Comité pleit voor **meer producten die speciaal zijn bedoeld voor vrijtijdsverplaatsingen**, zoals het Discovery Ticket, dat naar andere evenementen en naar het weekend zou kunnen worden uitgebreid.

6. Reizigers moeten automatisch het beste tarief genieten

De NMBS moet zich blijven inspannen om reizigers automatisch het beste tarief aan te bieden. Het Comité wijst erop dat sommige reizigers niet de voordeligste tariefopties (zoals het Winterticket) genieten omdat ze niet op de hoogte zijn van het bestaan ervan.

Het Comité verwelkomt het voornemen van de NMBS om de meest voordelige tarieven toe te kennen op basis van de gegevens die op de MOBIB-kaart beschikbaar zijn.

7. De ticketintegratie moet worden voortgezet

Het Comité benadrukt dat het voor reizigers belangrijk is om alle vervoerbewijzen voor een bepaald traject op één enkel platform te kunnen kopen.

Het Comité vraagt de NMBS om de multimodaliteit te faciliteren door de aankoop van tickets via alle MaaS-toepassingen (Mobility as a Service) mogelijk te maken. Het Comité merkt op dat de wens van de NMBS om de tarieven te vereenvoudigen een stap voorwaarts is voor de ticketintegratie. Om de gebruikers van dergelijke platforms aan te moedigen de trein te nemen, benadrukt het Comité dat **deze ticketintegratie alle vervoerbewijzen moet omvatten**, inclusief seizoensgebonden verlaagde tarieven.

8. De tariefaanpassing moet duidelijk gecommuniceerd worden

Naast de vereenvoudiging van het tariefrooster is het ten slotte ook noodzakelijk om een **zo duidelijk mogelijke informatie over dit tariefbeleid te verstrekken**. Het Comité moedigt de intentie van de NMBS aan om een communicatiestrategie op te zetten om de nieuwe tarieven uit te leggen in een taal die begrijpelijk is voor alle reizigers, zowel via de papieren kanalen (bv. affiches in stations of publicaties in kranten) als via de online kanalen (bv. aankondigingen op de website van de NMBS of op haar sociale media).

Het Comité vraagt de NMBS **om in het station de tarieven voor de belangrijkste verbindingen vanuit dat station uit te hangen**. Het Comité beveelt ook aan om de informatie over de tarieven te verduidelijken via de verschillende informatiekkanalen van de NMBS, met name op haar website.

9. De tariefaanpassing mag niet ten koste gaan van het aanbod

Hoewel de prijs van het ticket een belangrijke factor is bij de keuze van de vervoerswijze (en dus niet mag worden verwaarloosd), tonen talrijke wetenschappelijke studies aan dat de kwaliteit van het aanbod een belangrijkere rol speelt bij de keuze van reizigers voor de trein.

De NMBS wil deze tariefhervorming inkomstenneutraal doorvoeren. Het Comité steunt deze intentie, maar vindt dit niet realistisch.

Bij een daling van de inkomsten vreest het Comité een negatieve impact op zowel de kwaliteit als de kwantiteit van het aanbod. Als de tariefvoorwaarden opgelegd door de federale overheid leiden tot een inkomstenverlies, moeten deze door de federale overheid worden gecompenseerd.

In de huidige context zou een stijging van de inkomsten die gelinkt is aan een stijging van de prijs, en niet aan een toename van de reizigers, een verkeerd signaal zijn: meer betalen voor een dienst waarvan de kwaliteit de afgelopen jaren is afgenomen door een dalende stiptheid. Deze stiptheid nam af van 88,38% in 2019 tot 84,57% in 2023, rekening houdend met de afschaffing van treinen. Het Comité benadrukt dan ook het belang van een hervorming die ten goede komt aan de reizigers

en is van mening dat de in dit advies voorgestelde wijzigingen een vlotte tenuitvoerlegging van de hervorming mogelijk maken.

10. Conclusie

Hoewel het Comité het eens is met sommige bevindingen en doelstellingen van het door de NMBS voorgestelde hervormingsvoorstel, is het niet eens met de manier waarop dit moet worden gerealiseerd. In dit opzicht betreurt het Comité dat het niet eerder bij het proces betrokken is geweest en verzoekt het de NMBS om in de toekomst de vertegenwoordigers van haar reizigers meer te betrekken bij zijn overwegingen.

Het Comité benadrukt het risicovolle karakter van een dergelijke hervorming in de huidige context. Het hoopt echter dat de in dit advies uiteengezette wijzigingen, evenals een bezinning over het tijdschema voor de uitvoering, de NMBS in staat zullen stellen om deze tariefhervorming in de best mogelijke omstandigheden en in het belang van haar reizigers door te voeren.