

# **ADVIES**

## **Kinderen, jongeren, hun organisaties en de trein**

*Voor jongeren is de trein een vervoersmiddel bij uitstek om zich zelfstandig te verplaatsen. Omdat de trein voor jongeren deel uitmaakt van hun basismobiliteit wil de Vlaamse Jeugdraad een zo goed mogelijke regeling voor deze groep. We zetten een reeks voorstellen op een rij waardoor jongeren op een aangename, betaalbare en makkelijke manier gebruik zouden kunnen maken van de trein!*



<b>VLAAMSE JEUGDRAAD</b>	
<b>5 maart 2008</b>	<b>ADVIES 08/03</b>

## **Advies Kinderen, jongeren, hun organisaties en de trein**

De Vlaamse Jeugdraad in vergadering op 5 maart 2008 onder voorzitterschap van Stefaan Marien en waarbij aanwezig waren:

Yasmin Bhatti, Lien Boutsen, Lieven Casteels, Stéphanie Dangreau, Toon Fonteyne, Bruno Houthoofd, Stijn Jacobs, Tom Van den Borne, Elizabeth Van der Plaetsen, Tess Van Deynse, Eva Vereecke, Bram Vermeiren, Hanne Vermeiren en Jasper Ysebaert

Brengt *unaniem* het volgende advies uit:

### **1. Inleiding**

---

Kinderen, jongeren, hun organisaties en de trein... de Vlaamse Jeugdraad zet in het kader van de onderhandelingen over de beheersovereenkomst tussen de federale overheid en de NMBS de punten op een rij waardoor de relatie tussen de spoorwegmaatschappij en de jeugdige consument verbeterd kan worden.

Het is niet de eerste keer dat de Vlaamse Jeugdraad hierover zijn stem laat horen. In ons Federaal Memorandum (in de aanloop naar de verkiezingen van 10 juni 2007) pleitten we voor openbaar vervoer dat is afgestemd op elkaar en dat betaalbaar is. Twee jaar daarvoor, in 2005, heeft de Vlaamse Jeugdraad een uitgebreid advies geschreven over jongeren en mobiliteit. Jongeren en de trein was hierin een belangrijk hoofdstuk.

We herhalen in dit advies de eerder ingenomen standpunten waarvan we vinden dat er nog werk aan de winkel is.

### **2. De reden van dit advies / het belang voor kinderen en jongeren**

---

Met de trein naar school, met de trein naar je favoriete stad, met de trein naar een zomerfestival, met de trein naar... Jongeren verplaatsen zich voor heel veel verschillende zaken met de trein. Het openbaar vervoer en de trein dragen bij tot de **zelfstandigheid** van jongeren. En dat vinden we belangrijk bij de Vlaamse Jeugdraad. Het spreekt voor zich dat we het gebruik van de trein door jongeren graag zo aangenaam, makkelijk en goedkoop mogelijk geregeld zien. Jongeren zijn voor hun

basismobiliteit immers vaak afhankelijk van anderen. Als ze zich op eigen kracht willen verplaatsen, is het openbaar vervoer een belangrijke piste.

Reizen met de trein heeft bovendien vele **voordelen**: je zit op je gemak (je hoeft niet op het verkeer te letten, je kan rustig iets lezen, op je computer werken, je hoeft niet te letten op het aantal promille alcohol in je bloed,...). Met de trein leg je vaak ook sneller dezelfde afstand af dan met de auto én het is een duurzame manier om je te verplaatsen. Dit geldt zeker voor jongeren aangezien zij vaak nog geen rijbewijs hebben of zelf geen auto bezitten.

We stellen vast dat de trein **niet voldoende aangepast is aan de specifieke noden van jongeren** (o.a. op vlak van reistijden, reisformules, aansluitingen, promotiecampagnes, verkoopsmogelijkheden, reizen naar het buitenland, bereikbaarheid van kampplaatsen). In dit advies zetten we de knelpunten op een rijtje en doen we voorstellen om hieraan tegemoet te komen.

### 3. Het advies

#### 3.1 Betere dienstverlening en goedkope tickets voor chartertreinen

De jeugdbewegingen hebben de afgelopen jaren problemen ondervonden rond het gebruik van de trein voor grote evenementen. Het gaat over evenementen van die grootte waarbij de enige optie om iedereen te vervoeren, het inleggen van chartertreinen is. De problemen situeren zich op twee gebieden. Enerzijds gaat het over dienstverlening: moeilijke contractbesprekingen, veranderingen op het laatste moment (treinuren, spoorregelingen), ... Anderzijds gaat het over enorme hoge ticketprijzen. Passen gebruiken is niet toegestaan op deze speciaal ingelegde chartertreinen. Als 99% van je publiek wel (Go-)Passgerechtigd is, is het moeilijk te verantwoorden dat het dubbele of soms het driedubbele van de prijs voor een rit met een Go Pass betaald moet worden. De mogelijkheid om de trein te gebruiken voor evenementen wordt op deze manier onbetaalbaar. Het goedkopere busvervoer wordt binnenkort een meer haalbare kaart, maar is ecologisch minder verantwoord.

We maakten een inventarisatie van de grote jeugdwerkevenementen de afgelopen jaren en daaruit kunnen we een aantal zaken stellen:

- Minstens jaarlijks heeft er een groot evenement plaats.
- Het aantal deelnemers voor deze evenementen varieert van 1600 tot 3200 jongeren.
- De prijzen die door de NMBS voor de speciale tickets gevraagd werden, zijn zeer divers. Met uitschieters aan de bovenzijde tot 17 euro in 2004 (Krinkel Chirojeugd Vlaanderen) en 16,61 euro (Joepie KSJ-KSA-VKSJ). De laagste prijzen zijn 6,5 euro in 2003 (startdag Chirojeugd Vlaanderen) en 7 euro in 2007 (100 jaar scouting, 5 scoutsfederaties).
- In de prijzen zien we geen duidelijke stijgende evolutie, maar wel grote variaties. Waaraan deze te wijten zijn, is voor ons niet helemaal duidelijk. We vermoeden dat afstand en aantal deelnemers meespeelt. Maar dat verklaart nog niet waarom bvb de prijs van een ticket voor Joepie van KSJ-KSA-VKSJ in 2005 10,79 euro kostte en in 2007 16.61 euro.
- Naast deze evenementen met Chartertreinen organiseert Scouts en Gidsen Vlaanderen jaarlijks hun Herfstontmoeting waar ze ongeveer 3600 jongeren samenbrengen. Om de kosten niet te laten oplopen worden geen chartertreinen ingelegd, maar komen er veel deelnemers met de wagen. De andere zitten op zeer drukke treinen.

Jaar	Prijs	Evenement	Aantal deelnemers
1999	€ 11	Joepie van KSJ-KSA-VKSJ	2666
2000	€ 13	Krinkel van Chirojeugd Vlaanderen	1600
2001	€ 8,58	Joepie van KSJ-KSA-VKSJ	2635
2002	/	/	/
2003	€ 6,5 € 9,25	Startdag van Chirojeugd Vlaanderen Joepie van KSJ-KSA-VKSJ	3136 2650
2004	€ 17	Krinkel van Chirojeugd Vlaanderen	1600
2005	€ 10,79	Joepie van KSJ-KSA-VKSJ	2713
2006	€ 8,5	Startdag van Chirojeugd Vlaanderen	2953
2007	€ 16,61 € 7	Joepie van KSJ-KSA-VKSJ 100 jaar scouting van Scouts en Gidsen Vlaanderen i.s.m. Federatie Open Scouting, Les Scouts, Guides Catholiques de Belgique, Scouts et Guides Pluralistes de Belgique	2812 80000

Wat betreft chartertreinen voor het jeugdwerk pleit de Vlaamse Jeugdraad voor een **betere dienstverlening**. Er is nood aan duidelijke communicatie en stipte opvolging van gemaakte afspraken. En dit tijdens de voorbereidingen en contractbesprekingen alsook tijdens het evenement zelf. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat ten laatste zes weken voor het initiatief de definitieve dienstregeling beschikbaar moet zijn.

Naast de dienstverlening is het voor de Vlaamse Jeugdraad een uitgemaakte zaak dat de **prijzen van de tickets betaalbaar** moeten zijn en dus te verantwoorden naar de jonge (Go Passgerechtigde) gebruikers. Als de prijzen zo hoog blijven, is het onmogelijk om verdere samenwerkingen tussen jeugdverenigingen en de NMBS op deze manier te organiseren. We zijn ons ervan bewust dat de overheid bij chartertreinen niet tussenkomt in de ticketprijs, maar het lijkt ons belangrijk dat de federale overheid en de NMBS alsnog zoeken naar een manier om betaalbare ticketprijzen te voorzien. De optie om de deelnemers bij evenementen met bussen te vervoeren wordt onderzocht en is goedkoper. Als de partners niet met mogelijkheden over de brug komen, wordt deze optie misschien realiteit. En hoewel we weten dat dit geen duurzame oplossing is, zullen de budgettaire argumenten doorwegen in de keuze.

Voor de Vlaamse Jeugdraad heeft de NMBS de verantwoordelijkheid om voldoende capaciteit te voorzien om alle reizigers te vervoeren. Dit geldt eveneens voor evenementen en evenementen van jeugdverenigingen.

De kinderen en jongeren binnen het jeugdwerk zijn een enorm potentieel voor de NMBS. De Vlaamse Jeugdraad is ervan overtuigd dat de NMBS en de federale overheid moeten investeren om hen op een aangename en betaalbare manier de spoorwegen te laten gebruiken.

### **3.2 Voordelig en makkelijk reizen in groep**

#### **Tarieven**

Groepen (vanaf 15 personen) hebben een gunstig tarief - 70% van de kostprijs - als ze reserveren en op uren rijden wanneer er een lage bezettingsgraad is. Als er een gemiddelde bezettingsgraad is, betaal je 50% van de normale prijs. Er geldt geen gratis vervoer voor kinderen onder de 12 jaar.

Als je niet reserveert, ben je officieel geen groep. De NMBS voorziet dan geen gereserveerde plaatsen en als groep heb je uiteraard geen zekerheid dat je zitplaatsen zal hebben of samen zal kunnen zitten met de rest van je groep. In dit geval reizen alle -12-jarigen wel gratis (vier per ticket van een +12-jarige). De rest van de groep heeft de keuze uit een Go Pass, Rail Pass, weekendbiljet of Key Card.

Deze 'formule' maakt de rit voor groepen vaak voordeliger of toch minstens haalbaarder en is een stimulans om niet vooraf te reserveren. Dit geldt in het bijzonder voor groepen met veel -12-jarigen, voor langere of zeer korte ritten (dan is een Go Pass, Rail Pass, weekendbiljet of Key Card interessant) en voor niet al te grote groepen (dan vind je makkelijk zitplaatsen zonder te reserveren).

#### **Reserveren**

De voorkeur om niet te reserveren wordt nog versterkt door de procedure dat je reeds 12 werkdagen op voorhand moet reserveren (vroeger was dit maar 5 dagen). Vijf dagen is een haalbaar eis voor groepen met een wekelijkse werking.

In het verleden kon je de tickets een half uur op voorhand gaan afhalen in het vertrekstation en het opgegeven aantal reizigers kon je nog met 10 naar boven of beneden wijzigen. Nu moet het aantal reizigers ook 12 werkdagen op voorhand vastliggen. Tot 30 minuten voor het vertrek kan je in het station nog extra tickets kopen, waarvoor je dan echter geen garantie op zitplaatsen hebt. Tot 7 werkdagen voor je vertrekdatum kan je het aantal reizigers voor je reservering nog aanpassen en dus doorgeven als er mensen afhaken. Annuleren (met terugbetaling) kan eveneens slechts tot 7 werkdagen voor je vertrek.

#### **Tijdens de spits**

Tussen 7u en 9u30 en tussen 16u en 17u30 kunnen groepen (in principe) niet reserveren in de trein. Dit betekent een inperking van de tijd voor uitstapjes van bv klasgroepen (tijdens het schooljaar) of jeugdwerkingen (tijdens vakantieperiodes), als de groepen willen genieten van de groepstarieven.

Het is reëel dat er minder geopteerd wordt om jongeren in groepsverband te laten kennismaken met de trein als reismiddel omdat er gezocht wordt naar alternatieve (lees goedkopere en/of flexibelere) verplaatsingsmanieren zoals een autocar,...

### **Voorstellen**

De Vlaamse Jeugdraad vindt dat de NMBS zeker inspanningen doet om het reizen in groep voordelig te maken. Hierbij enkele voorstellen om dit verder te optimaliseren:

- Voor kleine groepen (gemiddelde afdelingsgroepen, klasgroepen) lijkt het ons meer haalbaar om de **reserveertijd** te beperken tot **5 werkdagen**. We begrijpen dat dit voor grote groepen vroeger moet.
- De mogelijkheid om tot **30 minuten voor het vertrek** het aantal personen nog te verhogen vinden we positief. We pleiten ervoor om ook de mogelijkheid te voorzien om het aantal nog te kunnen verlagen. We vinden de 10%-regeling hierbij oké.
- De **prijs van groepstickets** moet voordeliger zijn dan de kost die je zou hebben met anderen mogelijkheden (Go Pass, Rail Pass, weekendbiljetten of Key Card). Als andere mogelijkheden voordeliger zijn, moet de groep wel genieten van de voordelen van een groepsticket (gereserveerde plaatsen).
- Wij vinden dat reserveren voor groepen mogelijk moeten zijn tijdens de **spitsuren**. De NMBS heeft de verantwoordelijkheid om voldoende capaciteit te voorzien. Door het voorzien van de gereserveerde plaatsen voor groepen en voldoende totale capaciteit kunnen ook andere reizigers zich comfortabel verplaatsen. Het is voor de NMBS positief om te weten of er groepen zullen opstappen tijdens de spits. Wanneer de capaciteit dit niet toelaat kan de groep in kwestie en de NMBS de dialoog aangaan om naar een oplossing te zoeken.

### **3.3 Kwaliteit van reizen voor ALLE reizigers**

De laatste jaren voeren de NMBS en de overheid veel promotie om het gebruik van de trein aan te moedigen. Dit is in onze ogen zeer positief. Het is ook een feit dat het aantal reizigers stijgt. Maar als er meer reizigers zijn (en dit aangemoedigd wordt) moet de **capaciteit ook voldoende groot** blijven om te garanderen dat iedereen kwaliteitsvol kan reizen en een zitplaats kan hebben. Dit kan door:

- Uitbreiding van de capaciteit en dit met aandacht voor piekmomenten, ook andere dan enkel de ochtenden en avonden op werkdagen. We denken aan maandagochtend en vrijdag- en zondagavond, wat de piekmomenten zijn voor studenten. Zeker op de lijnen naar de studentensteden is dit nodig.
- Optimalisering van het gebruik van de huidige capaciteit. De NMBS moet flexibel omgaan met de beschikbare vrije zitplaatsen en dit los van 1<sup>ste</sup> of 2<sup>de</sup> klasse rytuigen. Omroepen op de trein in welk deel er nog vrije zitplaatsen zijn, is hier een voorbeeld van. In de stations de reizigers informeren over de treinen waarop het minder druk is, is een ander voorbeeld.

Speciale aandacht voor **netheid, frequentie, stiptheid en prijs** blijft eveneens een hot issue, deze items scoren immers het laagst bij tevredenheidsbevragingen bij treinreizigers. Hoewel de NMBS op haar website zelf aanhaalt: "Stiptheid vormt, net als veiligheid, comfort, netheid en gunstige tarieven, een absolute prioriteit voor de NMBS" is er hier duidelijk nog werk aan de winkel. Concrete suggesties wat betreft frequentie en prijs komen later in dit advies aan bod.

### **3.4 Vlotte bereikbaarheid en afstemming met ander openbaar vervoer**

Kinderen en jongeren ervaren het openbaar vervoer nog te veel als een lastig en een onflexibel transportmiddel. Daarom moet het aanbod van trein, tram en bus op elkaar worden afgestemd en combineerbaar zijn met elkaar. Alle bevoegde actoren (NMBS, De Lijn, MIVB en TEC) en overheden (federale overheid en gewesten) moeten geregeld **overleggen** in functie van logische verbindingen en integratie met andere diensten.

Deze **afstemming** betreft meerdere aandachtspunten: opstapplaatsen, uren en tickets.

- Concreet denken we aan 1 ticket voor trein, tram en bus. In 2006 is er een protocol opgemaakt tussen de ministers van mobiliteit en transport om tegen 2010 de toegang tot het openbaar vervoer via een enkel ticket tot stand te brengen. We blijven dit aanmoedigen en hopen dat hier werk van gemaakt wordt.

- Er moeten voldoende opstapplaatsen zijn en kleinere treinstations moeten behouden blijven.

Daarbij moet er een **voldoende en frequent aanbod** zijn. Wij vragen:

- Meer openbaar vervoer 's avonds en 's nachts en meer nachtvervoer in het weekend.
- Extra aandacht voor openbaar vervoer in plattelandsgemeenten.
- Een grotere frequentie buiten de spitsuren en extra openbaar vervoer op studentenspitsuren (maandagochtend en vrijdag- en zondagavond)

Bij een station horen voldoende **fietsenstallingen en parkeerplaatsen** voor auto's. Deze dienen veilig, gebruiksvriendelijk en niet te duur te zijn. Voor fietsenstallingen willen we nog een extra pleidooi houden: fietsen moeten in de dichte nabijheid van het station gestald kunnen worden en liefst op overdekte plaatsen. Om het verkeer niet te hinderen is ook een kiss-and-ride dicht bij de ingang van het station nuttig.

Dit zijn heel wat vragen wat betreft afstemming en combineerbaarheid. We willen daarom nog een keer benadrukken dat deze eisen wat betreft afstemming en combineerbaarheid belangrijk zijn om de **basismobiliteit** van jongeren te garanderen.

### **3.5 Prijs mag geen drempel zijn voor jongeren**

Openbaar vervoer voor jongeren moet **goedkoop** zijn. De huidige prijzen vinden wij hoog. Hoewel de NMBS zeker een aanbod heeft voor jongeren, willen wij dat ze meer moeite doet om de tickets betaalbaar te houden. Met goedkoop bedoelen we voldoende aantrekkelijk om het openbaar vervoer te nemen.

We denken aan **systemen** zoals de Buzzy Pazz bij De Lijn of de OV-studentenkaart in Nederland. Daarmee kunnen jongeren op een voordelige manier door heel het land reizen, ze zijn immers niet gebonden aan een bepaald traject.

De Go Pass is per rit vrij goedkoop, maar vraagt een grote hap uit het budget bij aankoop. Een mogelijkheid om per rit te betalen lijkt ons zinnig.

De Vlaamse Jeugdraad blijft voorstander van de **leeftijd als criterium** om kortingen of passen te verkrijgen, het tonen van de identiteitskaart is voldoende om korting te krijgen.

We zijn ons er van bewust dat gratis niet bestaat, maar hopen dat op zoek kan gegaan worden naar oplossingen om de kosten te drukken. De overheid moet onderzoeken of de meerkost kan betaald worden door bijvoorbeeld zwaardere boetes of een milieubelasting op autogebruik.

We beseffen bovendien dat de prijssetting van het Belgisch spoornet relatief goedkoop is in vergelijking met andere Europese landen en we pleiten er dan ook voor dat België deze voortrekkersrol blijft spelen.

### **3.6 Communicatie en promotie op maat van jongeren**

De NMBS moet het treinverkeer promoten. Onder meer door het aanbod dat ze heeft aantrekkelijk en bekend te maken. Bij communicatie en promotie is het belangrijk om **expliciete aandacht** te hebben voor specifieke doelgroepen als **kinderen en jongeren**. De overheid moet deze communicatie aanmoedigen en ondersteunen.

Deze specifieke aandacht voor kinderen en jongeren zien we liefst op een **positieve manier**. We vinden het fout om deze groep te viseren omdat enkelingen zich onheus gedragen. We doelen hierbij op de brochure over "Veiligheid maken we samen" die onlangs uitgedeeld werd aan de treinreizigers waarin we letterlijk konden lezen: "Jongeren die het spoor oversteken als de slagbomen gesloten zijn of treinpersoneel dat belaagd wordt door *agressieve* jongeren".

### **3.7 De trein toegankelijk voor iedereen!**

Iedereen heeft het recht om te reizen met de trein en daarbij van een vlotte dienstverlening te genieten. Voor **reizigers met beperkte mobiliteit** is dat vandaag zeker niet de realiteit. De Vlaamse Jeugdraad pleit ervoor om in de stations een zo uitgebreid mogelijk aanbod te voorzien voor personen

met beperkte mobiliteit. Zolang er treinen rijden, moeten ook personen met beperkte mobiliteit er gebruik van kunnen maken.

Veel voorbeelden van mistoestanden in deze context hebben te maken met **tekort aan begeleiding**. Na 22u is de begeleiding in veel stations een probleem, jongeren met beperkte mobiliteit zijn vaak aangewezen op hun ouders om vervoerd te worden naar het dichtstbijzijnde toegankelijke station, als er meerdere reizigers met beperkte mobiliteit op ongeveer hetzelfde tijdstip de trein willen nemen of toekomen in een station lopen treinen vertraging op, ... Jongeren met beperkte mobiliteit die de trein willen nemen, doen dit veel minder spontaan. Hoewel het ook en zeker voor hen bijdraagt tot hun zelfstandigheid. De Vlaamse Jeugdraad vraagt een zo uitgebreid mogelijk aanbod voor personen met beperkte mobiliteit in alle stations, met bijzondere aandacht voor begeleiding.

### **3.8 Haalbare prijzen voor internationale reizen**

Tot slot vestigen we de aandacht op de internationale mobiliteit van jongeren. Jongeren worden meer internationaal mobiel. Ze gaan op Erasmus of bezoeken vrienden die in het buitenland studeren/werken/wonen, ze maken reizen, ... Hierbij zoeken ze de goedkoopste optie om zich te verplaatsen. De goedkoopste manier is momenteel meestal per vliegtuig, via een lowcostmaatschappij. Deze manier is echter zeer belastend voor het milieu, maar de prijs voor een treinticket ligt veel hoger en is daardoor vaak geen optie. We pleiten ervoor om de **internationale treintickets** (ook voor hogesnelheidstreinen) **zo laag mogelijk** te maken voor jongeren, bijvoorbeeld door meer mogelijkheden om **kortingen** te verkrijgen. Op deze manier tonen de NMBS en de overheid dat ze jongeren aansporen om milieuvriendelijke vervoersmiddelen te gebruiken.

## **4. Besluit**

---

De Vlaamse Jeugdraad pleit ervoor dat jongeren zich zo zelfstandig mogelijk en op een vlotte en aangename manier kunnen verplaatsen. Daarom onze eisen nog eens op een rij:

Wat betreft **chartertreinen** pleit de Vlaamse Jeugdraad voor betere dienstverlening en goedkope tickets.

Onze eisen rond **reizen in groep** luiden als volgt: reserveren kan tot 5 werkdagen voor de dag van vertrek, tot 30 minuten voor vertrek kan het aantal van de groep verhogen en verlagen en reserveren voor groepen moet ook mogelijk zijn tijdens de spitsuren.

De **kwaliteit voor alle reizigers** moet gegarandeerd worden. Voldoende capaciteit (en dus zitplaatsen) voorzien voor alle reizigers staat hierbij centraal, met hierbij voldoende aandacht voor de spits en studentenspits. Stiptheid en netheid bevorderen de tevredenheid van de reizigers.

Openbaar vervoer moet **afgestemd zijn op elkaar en combineerbaar zijn**. Hiervoor is overleg nodig tussen de verschillende overheden en actoren. De intenties rond het éénticketsysteem moedigen we ten volle aan. We pleiten voor meer openbaar vervoer 's avond en 's nachts en dit vooral in het weekend. Ook een pleidooi voor extra aandacht rond opstapplaatsen en kleinere stations in plattelandsgemeenten. In dit kader willen we ook voldoende fietsstallingen en parkeermogelijkheden voor auto's nabij stations.

De **prijs van de treintickets** moet goedkoop zijn, de leeftijd van jongeren is het criterium voor kortingen en de systemen voor jongeren moeten gebruiksvriendelijk en duidelijk zijn.

**Communicatie en promotie** moet op maat van kinderen en jongeren zijn.

In verband met de **internationale mobiliteit** van jongeren pleiten we voor zo laag mogelijke prijzen en voldoende mogelijkheden voor kortingen voor jongeren en dit ook voor de hogesnelheidstreinen.

De Vlaamse Jeugdraad hoopt dat de federale overheid en de NMBS in het kader van de onderhandelingen over de beheersovereenkomst deze jeugdpunten meeneemt.