



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.113

CRB 2019-0240 DEF
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 29 januari 2019

De prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2019

X X X

3.037

Inbehandelingneming

Op 13 december 2018 heeft de heer Robert Tollet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, van mevrouw Valérie Verzele, directeur-generaal van het directoraat-generaal Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid van de fod Mobiliteit en Vervoer, een adviesvraag ontvangen m.b.t. de aanpassing van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen vanaf 1 februari 2019.

Op 12 november 2018 kwamen de bevoegde vertegenwoordigers van de NMBS de gemengde subcommissie Treinkaarten, die binnen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad met dit dossier is belast, toelichting ter zake geven. De fod Mobiliteit en Vervoer was eveneens vertegenwoordigd op deze vergadering.

Op basis van de toelichting door de NMBS en de gedachtewisseling die erop volgde, heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten het onderstaande advies opgesteld, dat op 29 januari 2019 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Advies

1 Ex ante geïnformeerd worden over het voorstel van tariefaanpassingen

De Raden zijn de NMBS dankbaar voor het feit dat ze over het voorstel van tariefaanpassingen vanaf 1 februari 2019 geïnformeerd werden vóór de beslissing ter zake van de raad van bestuur van de NMBS. Ze vragen dat de NMBS dit voortaan bij elke tariefaanpassing zou doen.

2 Tariefaanpassing van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer

Tariefverhogingen blijven koppelen aan een kwaliteitsverbetering voor de reiziger

De Raden stellen vast dat de tariefverhoging van de trajecttreinkaarten (+1,18% vanaf 1.2.2019) in overeenstemming is met de bepalingen van artikel 15 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS, dat sedert 2012 meermaals werd verlengd. Ze nemen er akte van dat deze tariefverhoging kleiner is dan de stijging van de gezondheidsindex (+1,64% tussen juni 2017 en juni 2018) omdat de NMBS er niet in geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te realiseren die in het kader van haar beheerscontract met de federale staat werd overeengekomen: de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen beliep 85,24%, terwijl de te behalen stiptheidsdoelstelling 85,63% bedroeg.

De koppeling van tariefverhogingen aan een kwaliteitsverbetering voor de reiziger is volgens de Raden een praktijk die ook in de toekomst moet worden voortgezet. Tariefverhogingen waar geen verbeterde dienstverlening tegenover staat, penaliseren de burgers die een duurzaam mobiliteitsgedrag vertonen en kunnen negatieve gevolgen hebben voor zowel de mobiliteit als de (potentiële) financiële inkomsten van de NMBS.

Transparantie over de berekeningswijze van de stiptheidsdoelstelling

De Raden wensen op te merken dat de te behalen stiptheidsdoelstelling (85,63%) verre van ambitieus was: het betreft immers een doelstelling die voor het jaar 2012 werd vastgelegd en sedertdien constant is gebleven. Aangezien het al dan niet behalen van de stiptheidsdoelstelling financiële gevolgen kan hebben voor werknemers en werkgevers, vragen de Raden om de berekeningswijze ervan transparant te beschrijven in het beheerscontract van de NMBS.

Aanpassing van de berekeningswijze van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen

De Raden stellen met tevredenheid vast dat voor de berekening van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen rekening wordt gehouden met de bezettingsgraad van de reizigerstreinen en met het tijdstip waarop ze rijden (tijdens de piekuren of tijdens de daluren). Tevens vinden ze het positief dat voor die berekening ook afgeschafte treinen in aanmerking worden genomen (een afgeschafte trein wordt beschouwd als een trein met vertraging). Afgezien daarvan betreuren ze dat tot op heden nog geen gevolg werd gegeven aan hun herhaaldelijk verzoek om bij de berekening van de effectieve regelmaat:

- niet alleen voor de reizigerstreinen die langs Brussel rijden, maar ook voor de andere reizigerstreinen rekening te houden met de stiptheid in de (belangrijkste) tussenstations;
- ook rekening te houden met de vertragingen die te wijten zijn aan langdurige werkzaamheden en met de nadelen die de reizigers ondervinden wegens vertragingen en defecten;
- zoveel mogelijk gebruik te maken van internationaal geharmoniseerde maatstaven rond stiptheid zodat een internationale vergelijking mogelijk wordt.

Een uniforme Europese norm voor de stiptheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor

Wat dat laatste punt betreft, verzoeken de Raden de bevoegde Belgische autoriteiten om aan de Europese instanties te vragen dat een uniforme Europese norm voor het meten van de stiptheid van het reizigersvervoer per spoor wordt ingevoerd. Op die manier wordt het immers mogelijk om de prestaties op het vlak van stiptheid van de verschillende spooroperatoren in Europa met elkaar te vergelijken.

Gelijke tariefbehandeling van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten

De Raden waarderen dat de NMBS rekening heeft gehouden met hun vraag om de tarieven van de trajecttreinkaarten (+1,18% vanaf 1.2.2019) en die van de halftijdse treinkaarten (+1,18% vanaf 1.2.2019) op dezelfde manier te behandelen. Mochten de tarieven van de halftijdse treinkaarten sterker stijgen dan die van de trajecttreinkaarten, dan zouden de halftijdse werknemers - die al minder financiële middelen en bovendien atypische werkuren hebben - immers ontmoedigd worden om voor hun woon-werkverkeer de trein te nemen, terwijl dit een duurzame vorm van mobiliteit is, die moet worden bevorderd. Om de garantie te hebben dat de NMBS bij elke tariefverhoging het beginsel van gelijke tariefbehandeling zal naleven, vragen de Raden om in het nieuwe beheerscontract van de NMBS op te nemen dat de halftijdse treinkaarten onderworpen zijn aan dezelfde prijsaanpassingsformule als de trajecttreinkaarten.

Schooltarieven voor alle jongeren die alternerend leren en werken

Teneinde de stelsels van alternerend leren en werken aantrekkelijker te maken, vragen de Raden eens te meer om ervoor te zorgen dat alle jongeren die alternerend leren en werken, ongeacht hun opleidingsinstelling, voor hun woon-schoolverplaatsingen per trein de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de campuskaarten als de schooltreinkaarten) kunnen genieten. Dus niet alleen jongeren die een alternerende opleiding volgen bij SYNTRA, IFAPME of ESPACE Formation PME, maar bv. ook jongeren die een alternerende opleiding volgen bij "Service Formation PME" (in Brussel) of bij het Institut für Aus und Weiterbildung im Mittelstand IAWM (in de Duitstalige gemeenschap).

3 De werknemers- en werkgeversbijdragen in de prijs van het vervoer per trein

Voor de betrokken werknemers, een grotere bijdrage in de prijs van de treinabonnementen

De Raden vestigen er de aandacht op dat de persoonlijke bijdrage van de werknemers in de prijs van het door de NMBS georganiseerde vervoer vanaf 1 februari 2019 gemiddeld 35,3 % zal bedragen (tgo. gemiddeld 25% op 1 februari 2009) op basis van de huidige forfaitaire bedragen van werkgeversbijdrage in de prijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers die opgenomen zijn in artikel 3 van cao nr. 19 octies.

Voor tal van werkgevers, een grotere bijdrage in de prijs van de treinabonnementen

De Raden merken op dat er ook werkgevers zijn die hun werknemers een financiële tegemoetkoming in de prijs van het woon-werkverkeer per trein toekennen waarvan het bedrag groter is dan de bovenvermelde forfaitaire bedragen, alsook werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst sluiten om hun werknemers gratis woon-werkverkeer per trein te kunnen aanbieden. Voor deze laatste groep van werkgevers leidt elke tariefverhoging van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer tot een groter bedrag van werkgeversbijdrage in de prijs van deze abonnementen. Het betreft een bedrag van werkgeversbijdrage dat bepaald wordt door de NMBS en waarover de CRB op grond van de wet van 27 juli 1962¹ bij elke tariefverhoging om advies moet worden gevraagd.

Verlenging van de financiële overheidstussenkomst in het kader van het 80/20-systeem

De Raden zijn van oordeel dat overheidsinvesteringen die het treingebruik aanmoedigen (bv. de financiële overheidstussenkomst in het kader van het derdebetalersstelsel) nodig blijven, zeker in de Belgische context van steeds groter wordende mobiliteitsproblemen. Ze vragen de regering erover te waken dat het nieuwe beheerscontract van de NMBS de geest van de opeenvolgende IPA's respecteert waarin de Groep van 10 pleit voor de verduurzaming en de verlenging van de financiering van de overheidstussenkomst in het kader van het derdebetalersstelsel (ook wel 80/20-systeem genoemd) met een open enveloppe.

Twee tabellen opnemen in de bijlage bij het kb in uitvoering van de wet van 27 juli 1962

De Raden stellen vast dat naar aanleiding van de tariefverhogingen van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer in 2014, 2016, 2017 en 2018 geen koninklijke besluiten werden genomen in uitvoering van artikel 1 van de wet van 27 juli 1962.

De Raden vragen dat de bevoegde minister conform artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 een koninklijk besluit uitvaardigt naar aanleiding van de tariefverhoging op 1 februari 2019. Ook vragen ze om in de bijlage bij dat koninklijk besluit twee tabellen op te nemen: een tabel met de forfaitaire bedragen van werkgeversbijdrage die vermeld staan in artikel 3 van cao nr. 19 octies en een tabel met de bedragen van werkgeversbijdrage die van toepassing zijn voor de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst hebben gesloten.

Wijziging van de wet van 27 juli 1962

De Raden herinneren aan hun eensluidend [advies van 23 juni 2010](#), waarin ze een tekst tot wijziging van de wet van 27 juli 1962 voorstellen om de juridische onverenigbaarheid tussen de huidige formulering van artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 en cao nr. 19 octies op te lossen. Ze herhalen hun verzoek om dat advies uit te voeren.

¹ De wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de NMBS, ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden

4 De multimodaliteit verder ontwikkelen

De Raden zijn van mening dat de multimodaliteit verder moet worden ontwikkeld om de mobiliteit in ons land duurzamer en vlotter te laten verlopen en zien daarbij een cruciale rol weggelegd voor de NMBS.

De NMBS, een belangrijke facilitator van de multimodaliteit

Volgens de Raden bestaan er verschillende manieren waarop de NMBS kan bijdragen tot de bevordering van de multimodaliteit, nl. door:

- multimodale vervoerbewijzen en tarieven aan te bieden;
- werk te maken van de verdere ontwikkeling van het voorstedelijk treinaanbod (S-aanbod);
- over te gaan tot de geleidelijke toepassing van een model² van aansluitingsknooppunten op het Belgische spoornetwerk;
- de treinstations mee te helpen evolueren naar multimodale en multifunctionele polen³;
- af te stemmen met andere vervoersoperatoren op het vlak van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen;
- net zoals de andere vervoersoperatoren een opendatapolitiek te voeren.

De combinatie van de trein met andere vervoermiddelen zo attractief mogelijk maken

De Raden stellen met tevredenheid vast dat beslist werd om de tarieven van de stationsparkings - die medebepalend zijn voor de attractiviteit van de combinatie trein/wagen - niet te verhogen. Ook vinden ze het positief dat de prijs van het enkel fietsbiljet verlaagd wordt van 5 naar 4 euro. Op die manier worden reizigers die zowel voor hun heenreis als voor hun terugreis de trein met de fiets combineren, niet financieel benadeeld door de verdwijning van het fietsbiljet voor 1 dag en worden treingebruikers aangemoedigd om de combinatie trein/fiets uit te proberen.

De Raden raadplegen over geplande wijzigingen in tarieven en vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer

Tot slot vragen de Raden om door de NMBS geraadpleegd te worden over geplande wijzigingen in de (multimodale) tarieven en/of (multimodale) vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer. Zo kunnen ze de NMBS tijdig wijzen op eventuele ongewenste gevolgen van de geplande wijzigingen voor de werkgevers en de werknemers en kunnen ze zo nodig samen met de NMBS naar oplossingen zoeken.

² Het principe van een dergelijk exploitatiemodel bestaat erin de dienstregelingen van de verschillende treindiensten zo uit te werken dat in de stations zo veel mogelijk aansluitingsmogelijkheden worden gecreëerd.

³ Onder "multimodale polen" verstaan we "treinstations die voor de verschillende vervoersmodi toegankelijk zijn en waar gemakkelijk van het ene vervoermiddel op het andere kan worden overgeschakeld".