

MOBILITEIT

CRB 2024-0339, NAR 2.401

30 jan.

2024

ADVIES

De prijzen van de abonnementen van de NMBS vanaf 1 februari 2024



Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Inbehandelingneming

Op 21 december 2023 heeft de heer Frederik De Ridder, algemeen adviseur, in naam van mevrouw Valérie Verzele, directeur-generaal van het directoraat-generaal Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer, krachtens de wet van 27 juli 1962¹ een adviesvraag m.b.t. de aanpassing van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen vanaf 1 februari 2024 gericht tot de heer Benoît Bayenet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Op 9 januari 2024 kwamen vertegenwoordigers van de NMBS en van de FOD Mobiliteit en Vervoer toelichting ter zake geven aan de gemengde subcommissie Treinkaarten, die binnen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad met dit dossier is belast.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisseling die op 9 januari 2024 plaatsvond binnen de gemengde subcommissie Treinkaarten, werd het onderstaande advies opgesteld, dat tijdens de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 30 januari 2024 werd goedgekeurd.

Dit advies bevat drie delen. In het eerste deel vestigen de Raden de aandacht op de gevolgen van de tariefindexering vanaf 1 februari 2024 voor de door de verschillende beleidsniveaus nagestreefde modal shift en de inkomsten van de NMBS. Vervolgens wijzen ze op de financiële gevolgen die deze tariefindexering heeft voor werkgevers en werknemers. Tot slot staan ze stil bij wat er vanaf 1 februari 2024 verandert voor wie de trein combineert met de fiets of de auto.

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

ADVIES

1 Tariefindexering met 5,9% vanaf 1 februari 2024

De Raden nemen er akte van dat de tarieven van de woon-werkabonnements (nl. de Standard abonnements, de halftijdse abonnements en de Flex abonnements) op 1 februari 2024 geïndexeerd worden met 5,9%. Ze merken op dat deze indexering overeenstemt met de modaliteiten die gepreciseerd werden in art. 34 van het openbaredienstcontract 2023-2032 van de NMBS.

De Raden stellen vast dat op 1 februari 2024 geen tariefverhoging van maximaal 1% bovenop de index wordt toegepast, en wel om verschillende redenen. Een eerste reden is dat de KPI's voor 2023 m.b.t. de stiptheid, de klantentevredenheid en de schrappingsgraad van de treinen pas in het eerste kwartaal van 2024 beschikbaar zullen zijn. Een tweede reden is dat er op dit moment verschillende interpretaties mogelijk zijn van artikel 37² van het openbaredienstcontract van de NMBS en dat momenteel nog wordt overlegd met de beleidscel van de federale minister van Mobiliteit over hoe dit artikel precies moet worden geïnterpreteerd.

De Raden zijn van oordeel dat zou moeten worden vermeden dat de tenuitvoerlegging van artikel 37 aanleiding geeft tot twee tariefaanpassingen per jaar : dat zou immers leiden tot administratieve complexiteit, financiële gevolgen hebben voor heel wat werkgevers en werknemers, en consequenties kunnen hebben voor het sociaal overleg met betrekking tot de werkgevers- en/of werknemersbijdrage in de prijs van de woon-werkabonnements. De Raden wensen te worden geïnformeerd over de resultaten van dit overleg.

1.1 Gevolgen voor de nagestreefde modal shift en de inkomsten van de NMBS

De Raden wijzen erop dat een verbetering van de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto noodzakelijk is om de doelstellingen uit de spoorvisie 2040³ te

² Volgens art. 37 van het openbaredienstcontract 2023-2032 mag de NMBS op de gereguleerde tarieven voor abonnements een tariefverhoging van maximaal 1% per jaar bovenop de index toepassen op voorwaarde dat ze het afgelopen jaar de minimale prestatiedrempel overschrijdt die is vastgelegd voor de prestatie-indicatoren (KPI's) m.b.t. de stiptheid, de klantentevredenheid en de schrappingsgraad van de treinen.

³ Volgens de Spoorvisie 2040 moet het modaal aandeel van de trein in het personenvervoer tegen 2040 15%

bereiken. Ze merken op dat de prijsindexering van de woon-werkabonnements tegenover de daling van de brandstofprijzen voor de auto, daar niet toe bijdraagt⁴.

Voor de Raden is het belangrijk dat prijsverhogingen gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering voor de reiziger. Uit de cijfergegevens die beschikbaar zijn op de website van Infrabel⁵ leiden de Raden echter af dat er in 2023 meer treinvertragingen en meer afgeschafte treinen waren dan in 2022. De stiptheid⁶ van het treinverkeer daalde van gemiddeld 89,24% tot gemiddeld 87,48%, wat lager is dan de progressiewaarde⁷ (90%) voor 2023 die wordt voorgeschreven in bijlage 9 van het openbaredienstencontract 2023-2032 van de NMBS. Het % afgeschafte treinen steeg van gemiddeld 3,81% tot gemiddeld 4,03%.

De Raden betreuren dat tegenover de tariefindexering vanaf 1 februari 2024 geen verbeterde dienstverlening staat. Ze wijzen erop dat de combinatie van een tariefindexering met een verslechterde kwaliteit van de dienstverlening, evenals het feit dat voor treinvertragingen van 15 tot 30 minuten geen compensaties meer worden toegekend⁸, niet bepaald bevorderlijk is voor een verhoging van het aantal treinreizigers. Bijgevolg kan deze combinatie negatieve gevolgen hebben voor zowel de mobiliteit als de financiële inkomsten van de NMBS en kan ze ertoe leiden dat de kloof ten aanzien van de doelstellingen die moeten worden gehaald krachtens het openbaredienstencontract 2023-2032 van de NMBS⁹ en de Spoorvisie 2040 groter wordt.

Tegen de achtergrond van de nagestreefde doelstellingen vragen de Raden dan ook met aandrang om dringend werk te maken van de pistes ter bevordering van het openbaarvervoergebruik die ze naar voren schoven in hun advies van 20 september 2023, te weten:

bedragen (tegenover 8% in 2019).

⁴ Voorbeeld. In 2023 bedroeg de prijs per liter benzine 95 RON E10 gemiddeld € 1,7876, tegenover gemiddeld € 1,8516 in 2022. Sinds september 2023 is de prijs per liter benzine 95 RON E10 aan het dalen. Bron: <https://bestat.statbel.fgov.be/bestat/crosstable.xhtml?datasource=2cbb788b-2c1b-4499-af1e-2d0c99eea006>

⁵ Opgemerkt moet worden dat uit de statistieken die beschikbaar zijn op het Belgian Mobility Dashboard eveneens blijkt dat de stiptheid van de treinen erop achteruitgaat.

⁶ Het betreft de globale stiptheid van het reizigersverkeer voor neutralisatie. Neutralisatie betekent dat geen rekening gehouden wordt met de vertragingen die te wijten zijn aan grote investeringswerken en aan externe factoren.

⁷ De progressiewaarde voor 2023 komt overeen met de streefwaarde die eind 2023 moet zijn gehaald.

⁸ Zie artikel 46 van het openbaredienstencontract 2023-2032 van de NMBS.

⁹ Volgens dit openbaredienstencontract moeten er in 2032 30% meer reizigers zijn dan in 2023.

- de kwaliteit van het openbaar vervoer (op het vlak van stiptheid, frequentie, amplitude, snelheid en comfort) verbeteren;
- het gebruiksgemak van het openbaarvervoergebruik voor de reiziger vergroten door een optimaal werkend en beter geïntegreerd openbaarvervoersysteem uit te werken;
- het gebruik van het mobiliteitsbudget bevorderen;
- de combinatie trein-fiets faciliteren;
- het toepassingsgebied van het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem uitbreiden tot al de gecombineerde abonnementen.

Naast het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem vormen ook de Flex abonnementen belangrijke instrumenten die ingezet kunnen worden ter verhoging van het aantal woon-werkabonnees, dat eind april 2023 nog steeds 11% onder het niveau van 2019 (voor de uitbraak van de coronapandemie) lag.

De Raden betreuren evenwel dat er nog geen gecombineerd vervoerbewijs bestaat voor werknemers die een Flex abonnement van de NMBS willen combineren met een flexibel vervoerbewijs van een regionale openbaarvervoeroperator (bv. de 100-rittenkaart van de MIVB en de 50-rittenkaart van De Lijn). Deze werknemers moeten een Flex abonnement aankopen bij de NMBS en een flexibel vervoerbewijs bij een regionale openbaarvervoeroperator.

1.2 Financiële gevolgen voor werkgevers en werknemers

Voor de werknemers die van hun werkgever een financiële tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met een treinabonnement ontvangen waarvan het forfaitaire bedrag werd vastgelegd in artikel 3 van cao nr. 19/9, heeft de tariefindexering vanaf 1 februari 2024 tot gevolg dat ze vanaf dan 43,75% van de prijs van hun treinabonnement zelf zullen moeten betalen, tegenover 30% van de abonnementsprijs op 1 juli 2019.

Ook voor de werkgevers die hun werknemers een financiële tegemoetkoming in de prijs van hun woon-werkverkeer met een treinabonnement toekennen waarvan het bedrag groter is dan het in artikel 3 van cao nr. 19/9 vastgelegde forfait, leidt de tariefindexering vanaf 1 februari 2024 ertoe dat hun financiële bijdrage in de prijs van deze abonnementen groter wordt. Dat geldt eveneens voor de werkgevers die met de NMBS een “derdebetalersovereenkomst 80/20” sluiten om hun werknemers gratis woon-werkverkeer per trein te kunnen aanbieden.

Zoals uit het bovenstaande blijkt, hebben tariefaanpassingen van de woon-werkabbonementen een financiële impact op zowel werkgevers als werknemers; ook kunnen ze gevolgen hebben voor het sociaal overleg (en de eruit voortvloeiende cao's) en voor de keuze van het vervoermiddel dat gebruikt wordt in het kader van het woon-werkverkeer. Om al deze redenen herhalen de Raden hun vraag om voortaan vóór de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS i.p.v. erna geraadpleegd te worden over de tariefaanpassingen van de woon-werkabbonementen.

1.3 Gevolgen voor wie de trein combineert met de fiets of de auto

De Raden zijn van oordeel dat het faciliteren van de combinatie trein-fiets bevorderlijk is voor het gebruik van het openbaar vervoer. Ze stellen dan ook met tevredenheid vast dat er op 1 februari 2024 niets verandert voor wie de fiets meeneemt op de trein of voor wie zijn fiets parkeert aan het station en van daaruit zijn reis verderzet met de trein: de prijs van het fietssupplement¹⁰ blijft € 4 per enkele reis, het meenemen van een plooi-fiets op de trein blijft gratis en de prijs van een fietssparkeerabonnement blijft € 75 per jaar.

Wel herhalen de Raden hun vraag om bij de prijsbepaling van het fietssupplement rekening te houden met het criterium afstand. Doordat de prijs van het fietssupplement momenteel een vaste prijs is, ongeacht de afstand van het traject, is het fietssupplement in sommige gevallen duurder dan het treinticket en is het relatief gezien minder interessant voor reizigers die korte afstanden afleggen met de trein.

Wat betreft de combinatie trein-auto, stellen de Raden vast dat de prijs van de autoparkeerabbonementen (net als die van de woon-werkabbonementen) op 1 februari 2024 geïndexeerd wordt met 5,9%. In dit verband herhalen de Raden hun standpunt¹¹ volgens hetwelk de prijs van de autoparkeerabbonementen met de nodige omzichtigheid moet worden bepaald. Wanneer deze te hoog is, bestaat immers het risico dat mobiliteitsgebruikers die voor het overbruggen van hun traject de trein kunnen combineren met de auto, zullen kiezen voor de auto zonder de trein.

¹⁰ Het fietssupplement is een vervoerbewijs dat je moet kopen om een klassieke fiets te kunnen meenemen op de trein.

¹¹ Zie het CRB/NAR-advies dd. 12 juli 2022 over de ontwerpen van beheerscontracten en van meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel ([advies CRB 2022-1750, NAR 2.307](#)).