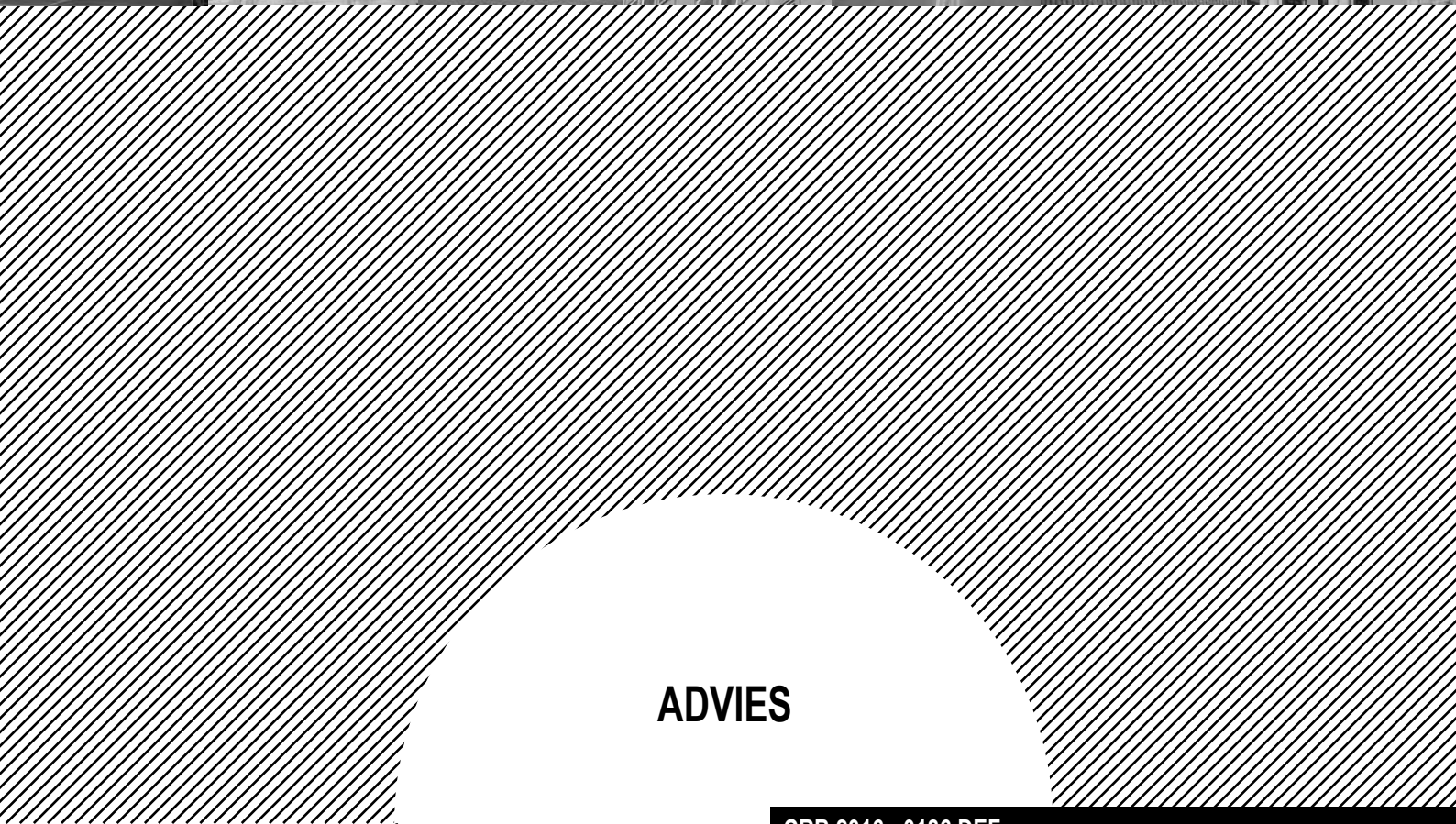




AVENUE DE LA
**JOYEUSE ENTRÉE
BLIJDE INKOMST**
LAAX

17-21



ADVIES

CRB 2016 - 0186 DEF



Advies

“De NMBS-plannen voor gedifferentieerde tarieven in de spits- en de daluren: de sociale gesprekspartners lichten hun gezamenlijke standpunten nader toe”

**Brussel
26-01-2016**

De NMBS houdt al enige tijd een reflectie over haar toekomstige tarievenbeleid, en meer bepaald over manieren om de tarieven van haar vervoerbewijzen te differentiëren in functie van het tijdstip van de dag. Naar aanleiding hiervan hebben de Centrale raad voor het bedrijfsleven en de Nationale arbeidsraad twee gezamenlijke adviezen uitgebracht, enerzijds over het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS (advies dd. 21 januari 2015) en anderzijds over de gevolgen van de plannen aangaande het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS voor het sociaal overleg (advies dd. 24 juni 2015). Daarin vragen de Raden met aandrang om de geplande tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag niet toe te passen op de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer. Op 8 september 2015 waren minister Galant en haar adjunct-kabinetschef bevoegd voor spoormateries uitgenodigd op een vergadering met de interprofessionele en gewestelijke sociale partners, tijdens welke zij de Raden om meer toelichtingen vroegen bij hun adviezen ter zake. Met het onderhavige advies, dat op ... 2016 door de gemeenschappelijke plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd, komen de Raden tegemoet aan deze vraag door in twaalf punten hun gezamenlijke standpunten m.b.t. de genoemde NMBS-plannen te illustreren en nader toe te lichten.

Advies

De Raden vragen met aandrang om de geplande tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag niet toe te passen op de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer (d.i. de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten). In het onderhavige advies staven ze hun standpunt door te waarschuwen voor twaalf nefaste gevolgen die een dergelijke tariefdifferentiatie zou kunnen teweegbrengen.

Executive summary

Het woon-werkverkeer per spoor, dat in België in het kader van het historisch pendelcompromis via het sociaal overleg wordt gestimuleerd, heeft voordelen voor de NMBS (inkomsten), voor de mobiliteit en de werking van de arbeidsmarkt, die door een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag in het gedrang dreigen te komen.

Een dergelijke tariefdifferentiatie van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer maakt de trein minder aantrekkelijk tgv. andere modi voor zowel bestaande als potentiële pendelaars-treinreizigers, waardoor de mobiliteitssituatie nog verder zou verslechteren. Het tarievenbeleid van de NMBS dient in een geïntegreerde en gecoördineerde interfederale mobiliteitsvisie te worden ingepast.

Een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag zal nauwelijks leiden tot een betere spreiding van de treinverplaatsingen in de tijd omdat de overgrote meerderheid van de werknemers niet de vrijheid heeft om zich buiten de spitsuren van en naar het werk te verplaatsen en omdat de meeste sectoren het zich met het oog op de organisatie van de productie en van de diensten niet kunnen permitteren enkel buiten de spitsuren te functioneren.

Indien een dergelijke tariefdifferentiatie leidt tot meer NMBS-producten en NMBS-tarieven, wordt het tarievenbeleid van de NMBS er niet eenvoudiger op.

Bovendien rijst de vraag hoe en tegen welke kostprijs de NMBS-actoren, de sociale secretariaten en de HR-diensten van de ondernemingen een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag in de praktijk gaan kunnen brengen.

In geval van een dergelijke tariefdifferentiatie zouden de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst hebben gesloten, meer moeten betalen voor de abonnementen van al hun personeelsleden die zich tijdens de spitsuren verplaatsen. Ook de federale staat zou voor al deze abonnementen meer moeten betalen, wat gevolgen zou kunnen hebben voor een verlengde en duurzame publieke financiering van het derdebetalersstelsel.

Als gevolg van een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag zouden de budgettaire beperkingen die de federale staat aan de NMBS oplegt, ten laste vallen van de werkgevers en de werknemers. Een dergelijke tariefdifferentiatie zou inderdaad bijkomende kosten veroorzaken voor de werknemers die voor hun woon-werkverplaatsingen per gemeenschappelijk openbaar vervoer een werkgeverstegemoetkoming krijgen waarvan het bedrag bepaald is in CAO 19octies en voor werkgevers die hun werknemers hiervoor een voordeligere tegemoetkoming aanbieden.

Een dergelijke tariefdifferentiatie zou grote administratieve lasten veroorzaken voor ondernemingen en werknemers. De administratieve opvolging van de uren van de woon-werktrajecten is immers zowel voor de werknemers als voor de HR-diensten van de ondernemingen bijzonder complex, tijdsrovend en duur.

Gedifferentieerde tarieven zijn niet aangepast aan de maatschappelijke tendenzen en aan de huidige organisatie van de samenleving en van de arbeid. Ze zouden op werknemers in verschillende activiteitssectoren een extra druk leggen om atypische werkuren te verrichten. Deze druk zou op zijn beurt leiden tot psychosociale gevolgen voor deze werknemers en zou de balans tussen hun privé- en beroepsleven verslechteren.

Een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag zou onrechtvaardig zijn omdat de vaste treingebruikers hiervan het gelag zouden moeten betalen en omdat ze een bron vormt van ongelijke behandeling tussen sectoren/werknemers : de overgrote meerderheid van de werknemers (vnl. de werknemers met de laagste inkomens en met de langste woon-werkverplaatsingen) en van de sectoren zou hierdoor immers ongewild een tariefverhoging opgelegd krijgen.

Gedifferentieerde tarieven impliceren een systeem van glijdende werktijden, maar zo'n systeem is niet wettelijk omkaderd, kan niet in elk werkregime worden gebruikt en is voor een belangrijk aantal sectoren, bedrijven en functies niet of moeilijk toepasbaar.

Nu reeds kampt de NMBS met imago-problemen die verband houden met treinvertragingen, afgeschafte treinen, gemiste aansluitingen enz.. Een tariefverhoging tijdens de spitsuren zou deze problemen alleen maar verergeren.

1 De voordelen van het historische pendelcompromis voor de NMBS komen in het gedrang

Gelet op de historisch gegroeide realiteit in België kan ons land voor dit specifieke dossier niet zomaar worden vergeleken met andere landen. In België geeft het sociaal overleg vorm aan het historische pendelcompromis. Dit compromis berust op het idee dat publieke dienstverlening d.m.v. openbaar spoorvervoer tegen betaalbare tarieven moet worden ontwikkeld, opdat werknemers kunnen pendelen naar werkgebieden in en rond de steden zonder dat ze uit hun eigen streek moeten verhuizen. In het kader van de opeenvolgende IPA's werd o.m. de werkgeversbijdrage in de prijs van het openbaar vervoer per spoor van de werknemers geleidelijk verhoogd met het oog op een vlotte werking van de arbeidsmarkt en een verduurzaming van de mobiliteit. Doordat de werkgevers in ons land, in uitvoering

van CAO 19octies of van sector- of ondernemings-cao's die minstens in gelijkwaardige voordelen voorzien, (een deel van) de kosten van het pendelen per trein terugbetalen, hebben tal van werknemers geopteerd voor de trein voor hun woon-werkverplaatsingen. De treinabonnementen voor het woon-werkverkeer (trajecttreinkaarten en halftijdse treinkaarten) zorgen, mede dankzij het sociaal overleg, voor een groot deel van de inkomsten van de NMBS. Bijgevolg vragen de Raden dat de NMBS bij de ontwikkeling van haar nieuwe tarievenbeleid de voordelen van het pendelcompromis voor zowel de NMBS als voor de mobiliteit en de werking van de arbeidsmarkt niet op de helling zet.

Een hogere tarifiering van de treinkaarten tijdens de spitsuren is verdedigbaar vanuit een bedrijfseconomische logica van de NMBS. Deze logica mag volgens de Raden echter niet de bovenhand halen in de huidige maatschappelijke context, waarin de steeds nijpender wordende mobiliteitsproblemen nefaste gevolgen hebben voor de economie, de werking van de arbeidsmarkt, de toegang tot diensten, het leefmilieu en de volksgezondheid en waarin het spoor als vervoerswijze voor het woon-werkverkeer bijgevolg een specifieke functie van algemeen belang vervult.

2 De trein zal minder aantrekkelijk worden

De Raden zijn van oordeel dat het spoorbeleid van de NMBS (en dus ook haar tarievenbeleid) niet los mag worden gezien van het beleid t.a.v. de andere transportmodi. Daarom vragen ze om het (tarieven)beleid van de NMBS in te passen in een geïntegreerde en gecoördineerde interfederale mobiliteitsvisie, die op dit moment ontbreekt. De Raden vragen dan ook om deze visie zo spoedig mogelijk te ontwikkelen en om betrokken te worden bij de uitwerking en de concretisering ervan.

De afschaffing van de weektreinkaarten heeft al verschillende gebruikers van deze kaarten doen overschakelen van de trein op de wagen. De eventuele afschaffing van de kaarten voor grote gezinnen zou eenzelfde effect kunnen sorteren. Volgens de Raden zou een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag de trein minder aantrekkelijk kunnen maken voor zowel bestaande als potentiële treinreizigers, waardoor de mobiliteitssituatie nog verder zou verslechteren. De Raden voeren verschillende redenen aan om hun standpunt te staven. Ten eerste zou het voornaamste voordeel van de trein t.o.v. de wagen, nl. de prijs, worden verkleind of tenietgedaan. Ten tweede zou de betalingsbereidheid van bepaalde treinreizigers verminderen: wie niet bereid is of niet in de mogelijkheid verkeert om meer te betalen voor treinverplaatsingen tijdens de spitsuren, zal overschakelen op een andere transportmodus. Ten derde zou de toepassing van het systeem van werkgeverstegemoetkoming in de prijs van het treinvervoer van werknemers complexer worden, wat heel wat werkgevers en werknemers zou ontmoedigen om de trein te (blijven) gebruiken.

De Raden begrijpen niet waarom de NMBS de vaste treingebruikers, die voor een groot deel van de NMBS-inkomsten zorgen en bovendien door hun keuze voor het spoor bijdragen aan een betere mobiliteit, wil bestraffen. De NMBS zou volgens de Raden integendeel inspanningen moeten leveren om van de trein een volwaardig alternatief voor de wagen te maken en om meer treinreizigers aan te trekken. Zo niet, dreigen nog meer werknemers dan nu om mobiliteitsredenen hun huidige job op te zeggen (voor een job dicht bij huis)

3 De treinverplaatsingen zullen niet beter in de tijd worden gespreid

De Raden zijn van oordeel dat een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag niet zal leiden tot een betere spreiding van de treinverplaatsingen in de tijd omdat:

- de overgrote meerderheid (87,1% volgens cijfers uit de Arbeidskrachtenenquête, fod Economie, Statistics Belgium) van de werknemers uit de privésector om professionele en/of persoonlijke redenen niet de vrijheid heeft om zich buiten de spitsuren van en naar het werk te verplaatsen.
 - professionele redenen: slechts een heel klein deel van de werknemers kan zelf over zijn werkuren beslissen. Werknemers die niet met glijdende uren werken of die deeltijds werken, uitzendkrachten en werknemers die op vraag van hun werkgever overuren verrichten, kunnen dat bv. niet. Ook werknemers die wel met glijdende uren werken, zullen zich tijdens de spitsuren blijven verplaatsen want de tijdsblokken waarin ze verplicht hun arbeidsdag dienen te beginnen en te eindigen (doorgaans tussen 7 en 9 uur 's morgens en tussen 16 en 18 uur 's avonds) vallen samen met de spitsuren.
 - persoonlijke redenen: werknemers met kinderen, bijvoorbeeld, of oudere werknemers die inspringen voor de opvang van hun kleinkinderen zijn de facto verplicht om de kinderen naar school te brengen en van school af te halen op het ogenblik dat de schooldag begint en eindigt.
- de meeste sectoren het zich met het oog op de organisatie van de productie en van de diensten niet kunnen permitteren enkel buiten de spitsuren te functioneren omdat de continuïteit van de respectieve taken in de industrie, de diensten, de distributie, het bouwbedrijf enz. hierdoor in het gedrang zou komen.

Zelfs mocht iedereen vrij kunnen kiezen wanneer hij zich verplaatst, dan nog zouden lagere tarieven tijdens de daluren niet automatisch leiden tot een betere bezettingsgraad van de treinen tijdens die uren. Minstens even belangrijk als de tarieven zijn de kwaliteit en de kwantiteit (frequentie) van het treinaanbod tijdens de daluren.

4 Het tarievenbeleid van de NMBS wordt er niet eenvoudiger op

De NMBS wil haar tarievenbeleid vereenvoudigen. Als de plannen voor een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag leiden tot een groter aantal NMBS-producten (bv. vervoerbewijzen voor verplaatsingen tijdens de spitsuren en vervoerbewijzen voor verplaatsingen tijdens de daluren) en een groter aantal NMBS-tarieven (daluurtarieven en piekuurtarieven voor de verschillende vervoerbewijzen), dan zal de NMBS beslist niet in dat opzet slagen.

5 De uitvoering van de plannen in de praktijk wordt geen sinecure

De Raden vragen zich af hoe en tegen welke kostprijs de NMBS-actoren, de sociale secretariaten en de HR-diensten van de bedrijven deze plannen in de praktijk zullen kunnen brengen.

Een algemeen voorbeeld ter illustratie van de praktische bedenkingen van de Raden: Jean-Marie woont in Charleroi. Hij werkt in Terhulpen. Hij is gescheiden en heeft alternerend (om de week) de zorg over zijn twee kinderen. Als hij de kinderen heeft, neemt hij de trein om 8.24 uur te Charleroi. Als hij de kinderen niet heeft, neemt hij de trein om 6.47 uur. Zijn treinkaart kost hem momenteel XX euro. Zijn werkgever betaalt hem YY euro terug. Hoe zal dit worden geregeld indien de tarieven worden gedifferentieerd? Welk bedrag zal de werkgever moeten terugbetalen? Hoe kan dit administratief worden beheerd?

Enkele specifieke vragen ter illustratie van de praktische bedenkingen van de Raden:

- wat de spitsuren betreft: aan welke spitsuren denkt de NMBS? Zijn verplaatsingen tijdens de spitsuren verplaatsingen waarvan zowel het begin als het einde binnen de spitsuren vallen, of waarvan enkel het begin tijdens deze uren valt ?
- wat de controle betreft: zullen de treinbegeleiders moeten controleren of het juiste tarief werd betaald? Zullen de HR-diensten van de ondernemingen de uren van de woon-werkverplaatsingen van de werknemers moeten controleren? Zullen de werknemers de uren van hun woon-werkverplaatsingen moeten verantwoorden ?
- wat de tariefbepaling betreft: hoe gaat men de prijs bepalen van een abonnement van een werknemer die dagelijks of wekelijks van tijdstip verandert (bv. een werknemer die één dag per week tijdens de spitsuren naar het werk rijdt, maar de andere dagen datzelfde traject buiten de spitsuren aflegt?), of van een werknemer die zowel tijdens de week als tijdens het weekend werkt en dus heel waarschijnlijk beurtelings de trein tijdens de spitsuren en tijdens de daluren gebruikt?
- wat de facturatie betreft: als een gemengd abonnement wordt ingevoerd, hoe zal dat dan worden gefactureerd? Hoe zal gemengd gebruik (begin voor of na de spitsuren) worden gefactureerd bij andere vervoerbewijzen dan abonnementen?
- wat de afgeschafte treinen betreft: als een reiziger zijn vervoerbewijs een uur voor het begin van de spitsuren aankoopt en zijn trein wordt afgeschafte, moet hij dan een supplement betalen om in de volgende trein te stappen, die tijdens de spitsuren passeert?
- wat treinen met vertraging betreft: als een reiziger vaststelt dat zijn trein vertraging heeft en zijn reis voortzet tijdens de spitsuren, moet hij dan een supplement betalen?
- wat de vervoerbewijzen betreft: zal er een abonnement zijn voor de verplaatsingen buiten de spitsuren, een abonnement voor de verplaatsingen tijdens de spitsuren en een gemengd abonnement? Of worden alle vervoerbewijzen omgevormd tot één vervoerbewijs? Zullen de abonnementsformules op termijn verdwijnen, omdat ze als onbruikbaar worden beschouwd?
- welk gevolg zal een systeem van gedifferentieerde tarieven volgens het tijdstip van de dag hebben voor de andere NMBS-producten (Key-Card, Railpass, Go Pass...)?
- wat de reservaties betreft: hoe zal het systeem voor de reservatie van vervoerbewijzen bij de NMBS werken?

6 Het derdebetalerssysteem wordt complexer en/of komt op de helling te staan, met alle financiële gevolgen van dien voor de werkgevers en de staat

Als de NMBS haar plannen voor een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag toepast op de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer, zullen de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst¹ sloten, "bestraft" worden in die zin dat zij meer zullen moeten betalen voor de abonnementen van al hun personeelsleden die zich tijdens de spitsuren verplaatsen (d.i. de overgrote meerderheid van hun personeelsleden).

Ook de federale staat zal in voorkomend geval voor al deze abonnementen meer moeten betalen, wat gevolgen kan hebben voor een verlengde en duurzame publieke financiering van het derdebetalerssysteem, want:

- de budgettaire enveloppe die de federale staat ter beschikking stelt aan de NMBS voor de toepassing van het derdebetalerssysteem is een vast bedrag (gesloten enveloppe), dat nu al ontoereikend lijkt (voor het komende jaar).
- het derdebetalerssysteem is geen definitief systeem in die zin dat het tijdens het sluiten van elk beheerscontract opnieuw voorwerp moet zijn van besprekingen.

In dit verband vragen de Raden met aandrang om er tijdens de onderhandelingen over de nieuwe beheerscontracten over te waken dat geen afbreuk wordt gedaan aan de geest van de opeenvolgende IPA's waarin de Groep van 10 pleit voor de verduurzaming en de verlenging van de financiering van de overheidstussenkomst in het kader van het 80/20-systeem met een open enveloppe.

7 Werkgevers en werknemers zullen bijkomende kosten moeten dragen

De Raden stellen vast dat de overheidsdotaties toegekend aan de NMBS in het kader van de opeenvolgende begrotingsconclaven naar beneden werden herzien, terwijl de middelen voor het onderhoud en de vernieuwing van het materieel nu reeds ontoereikend zijn om te zorgen voor kwaliteitsvol spoorvervoer. Rekening houdend met het budgettair kader van de overheid en met de financiële situatie waarin de NMBS zich bevindt, is een verantwoordelijk beheer van de financiële, technische en menselijke middelen waarover de NMBS beschikt des te belangrijker.

Het nieuwe tarievenbeleid moet bijdragen aan het bereiken van een financieel evenwicht van de NMBS. Dit beleid streeft dan ook o.m. de twee navolgende doelstellingen na: enerzijds een nieuw publiek aantrekken om zo nieuwe inkomsten te genereren, en anderzijds meer inkomsten halen bij de bestaande gebruikers. Voor de verhoging van de inkomsten bij de bestaande gebruikers zou met name rekening worden gehouden met de prijselasticiteit van de vraag naar spoorvervoer. Met andere woorden, de tarieven zouden daar worden verhoogd waar ze niet zouden leiden tot minder gebruikers, want dit laatste zou de positieve impact van een tariefverhoging op de inkomsten tenietdoen.

¹ Een derdebetalersovereenkomst is een overeenkomst op basis waarvan de werkgever minstens 80% van de prijs van de treinkaart ten laste neemt en de staat het resterende percentage van deze prijs voor zijn rekening neemt.

Het is duidelijk dat de prijselasticiteit van de vraag naar spoorvervoer relatief klein is in het kader van het spoorgebruik voor woon-werkverplaatsingen (in vergelijking met spoorgebruik door jongeren, voor familieuitstapjes enz.). De beoogde tariefdifferentiatie is volgens de Raden dan ook ingegeven door budgettaire redenen.

De Raden wijzen erop dat gedifferentieerde tarieven voor de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer volgens het tijdstip van de dag zouden betekenen dat de budgettaire beperkingen die de federale staat aan de NMBS oplegt, ten laste vallen van de arbeidswereld in zijn geheel (zowel de werkgevers als de werknemers), en wel om de volgende redenen:

- de plannen van de NMBS zouden bijkomende kosten veroorzaken voor de werknemers die zich met het gemeenschappelijk openbaar vervoer verplaatsen en daarvoor van hun werkgever een financiële tegemoetkoming krijgen waarvan het bedrag bepaald is in CAO 19octies;
- deze plannen zouden ook extra kosten genereren voor de werkgevers die hun werknemers hiervoor een voordeligere financiële tegemoetkoming aanbieden dan die welke is bepaald in CAO 19octies.

8 De tendens tot administratieve vereenvoudiging wordt afgeremd

Gedifferentieerde tarieven voor de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer, zouden extra kosten meebrengen voor de sociale secretariaten en de HR-diensten van de bedrijven, omdat de administratieve opvolging van een dergelijk tarievenbeleid bijzonder complex, tijdrovend en duur is. Inderdaad, zowel bij de grote ondernemingen als bij de kmo's zouden toepassingen moeten worden ontwikkeld om dit alles (technologisch of manueel) te noteren en te controleren; de sociale secretariaten hebben daarvoor een nieuwe verwerkingswijze van de informatiegegevens nodig enz.

De administratieve lasten die verbonden zijn aan een dergelijke tariefdifferentiatie zouden een bovenmatige inspanning opleggen aan de ondernemingen en aan de werknemers, vooral als die maatregel eenzijdig door de NMBS wordt opgelegd en zolang het spoorvervoer geen volwaardig alternatief vormt voor het vervoer over de weg.

9 Gedifferentieerde tarieven zijn niet aangepast aan de huidige organisatie van de maatschappij en aan de maatschappelijke tendensen

De Raden vestigen er de aandacht op dat de plannen van de NMBS voor een tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag niet aangepast zijn aan de huidige organisatie van onze samenleving (openingsuren van kinderopvangverblijven, scholen, winkels, openbare diensten...) en van de arbeid (tewerkstellingspolen in en rond grote steden, geen beslissingsrecht van de werknemers over hun werktijden...). Bovendien houden deze plannen geen rekening met de maatschappelijke tendensen (opmars van co-ouderschap, samengestelde gezinnen, eenoudergezinnen, alternerend hoederecht over kinderen...).

De Raden wijzen erop dat hogere treintarieven tijdens de spitsuren ouders ertoe zouden kunnen aanzetten druk uit te oefenen op de kinderopvangdiensten om hun openingsuren uit te breiden, zodat ze de daluurtarieven kunnen genieten. Dat zou voor de opvangdiensten een kostenverhoging meebrengen, de levenskwaliteit van de kinderen en van hun ouders aantasten en de werkomstandigheden van de kinderverzorg(st)ers verslechteren.

De extra druk op werknemers om atypische werkuren te verrichten, zou ook kunnen worden uitgeoefend in andere activiteitssectoren zoals de distributiesector, scholen, ziekenhuizen en openbare diensten (gemeentediensten...). Deze druk zou op zijn beurt leiden tot psychosociale gevolgen voor de werknemers en zou de balans tussen hun privé- en beroepsleven verslechteren.

Tot slot mogen we volgens de Raden niet vergeten dat pendelen het antwoord van veel werknemers is op de ruimtelijke wanorde (arbeidsplaatsen² en woningen op locaties die niet of moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer) en op de ruimtelijke kwalificatiemismatch (een discrepantie tussen de gevraagde kwalificaties en de beschikbare profielen³), die beiden zorgen voor grote vervoerstromen naar en rondom de steden tijdens de spitsuren. Zo pendelen veel werknemers naar de steden, waar veel jobs beschikbaar zijn voor hoogopgeleiden in de kenniseconomie. Omgekeerd pendelen autoafhankelijke laaggeschoolde werknemers van sommige stadswijken naar moeilijker bereikbare werk- en industriegebieden rondom de steden, waar voor hen meer werk te vinden is.

10 De geplande tariefdifferentiatie is onrechtvaardig

Het zou onrechtvaardig zijn de tarieven van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer te differentiëren volgens het tijdstip van de dag omdat:

- dit een bron vormt van ongelijke behandeling tussen werknemers/sectoren. De overgrote meerderheid van de werknemers (die geen enkel beslissingrecht hebben over hun werktijden) en van de sectoren (die hun werktijdregeling niet kunnen afstemmen op de plannen van de NMBS) zouden hierdoor immers ongewild een tariefverhoging opgelegd krijgen.
- de werknemers met de laagste inkomens en met de langste woon-werkverplaatsingen het hardst zouden worden getroffen: werknemers met de langste woon-werkverplaatsingen, hebben immers nog meer kans dan andere werknemers om zich in de spitsuren te bevinden. Werknemers met de laagste inkomens zouden harder worden getroffen door het inkomensverlies dat voortvloeit uit een tariefverhoging tijdens de spitsuren dan werknemers met hogere inkomens.
- de trouwste klanten van de NMBS, m.n. de personen die zorgen voor een groot deel van de inkomsten van de NMBS en die nu al een ecologische en voorbeeldige houding aannemen t.o.v. de Belgische samenleving in haar geheel, het gelag zouden moeten betalen.

² Bv. bedrijventerreinen of shoppingcentra aan de rand van de steden.

³ Bv de gelijktijdige aanwezigheid van veel jobs voor hooggeschoolden en een hoge werkloosheid van laaggeschoolden in bepaalde steden.

11 Gedifferentieerde tarieven in de spits- en de daluren impliceren glijdende werkuren, maar...

De NMBS-plannen impliceren een systeem van glijdende werktijden (waarbij werknemers binnen een vastgelegde tijdruimte kunnen kiezen op welk ogenblik hun werkdag begint en eindigt), maar:

- zo'n systeem kan niet in elk werkregime worden gebruikt (bv. niet voor ploegenarbeid).
- zo'n systeem is voor een belangrijk aantal sectoren, bedrijven en functies niet of moeilijk toepasbaar wegens de organisatie van de productie en van de diensten. Hoe zou de continuïteit van de respectieve taken in de industrie, de diensten, de distributie, het bouwbedrijf enz. kunnen worden gegarandeerd als elke werknemer in een systeem van glijdende werkuren werkt? Wie bv. een loketfunctie heeft, een machine moet bedienen, in teamverband werkt of werk verricht dat afhangt van het ritme van een lopende band, zal niet kunnen vragen om in een systeem met glijdende uren te werken.
- er ontbreekt op dit moment een wettelijk kader voor zo'n systeem.

12 De imagoproblemen van de NMBS zullen verergeren

De NMBS kampt thans reeds met imagoproblemen, die verband houden met de treinvertragingen, afgeschafte treinen, gemiste aansluitingen enz. Een tariefverhoging tijdens de spitsuren zou deze problemen alleen maar verergeren.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heer R. TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en P. WINDEY, voorzitter van de Nationale Arbeidsraad, de gemeenschappelijke plenaire vergadering van 26 januari 2016, bij:

Leden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Leden benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de ambachten, de kleine en middelgrote handelsondernemingen en de kleinindustrie vertegenwoordigen:

mevrouw DEITEREN en de heer ISTASSE

Leden benoemd op voorstel van de federale socialprofitsector in België:

de dames SLANGEN en URBAIN

Lid benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de arbeiders vertegenwoordigen:

Algemeen Belgisch Vakverbond: mevrouw DEBACKER

Woonde de vergadering bij als deskundige van de Raad:

Mevrouw DE JONGHE

Leden van de Nationale Arbeidsraad:

Werkgeversorganisaties:

Middenstandsorganisaties: mevrouw DEITEREN en de heren CABOOTER en ISTASSE

Belgische Boerenbond: de heer BOTTERMAN

Unie van socialprofitondernemingen : mevrouw SLANGEN

Werknemersorganisaties:

Algemeen Belgisch Vakverbond: de dames DUROI en ULENS en de heer VANDER LINDEN

Algemeen Christelijk Vakverbond: de heren MAISIN en VERJANS

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: mevrouw LOGIST

Woonden de vergadering bij als deskundigen van de Raad:

De dames RAMAKERS en VERMEERSCH en de heren DE CANG en DEWEVRE

Woonde de vergadering bij als vertegenwoordiger van de minister van Werk:

de heer DE GOLS