



ADVIES

CRB 2021-0125

De prijs van de treinkaarten vanaf
1 februari 2021

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2021

**Brussel
20-01-2021**

Inbehandelingneming

Op 26 november 2020 heeft de heer Benoît Bayenet, 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, krachtens de wet van 27 juli 1962¹ een adviesvraag ontvangen m.b.t. de aanpassing van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen vanaf 1 februari 2021.

Op 4 december 2020 kwamen 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 deze toelichtingen en van de gedachtewisselingen die erop volgden, heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten tijdens haar vergaderingen van 4 december 2020 en 11 januari 2021 het onderstaande advies opgesteld, dat tijdens de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 20 januari 2021 werd goedgekeurd.

Met dit advies streven de Raden een dubbele doelstelling na: enerzijds willen ze de aandacht vestigen op de implicaties van een aantal tariefaanpassingen die op 1 februari 2021 van kracht worden; anderzijds willen ze de federale regering en de NMBS oproepen om bij het uitwerken van een nieuw openbaredienstcontract voor de NMBS rekening te houden met hun prioritaire eisen inzake het tarievenbeleid van de NMBS, evenals met de ontwikkelingen op het terrein.

Advies

EXECUTIVE SUMMARY

Op 1 februari 2021 verhoogt de NMBS de tarieven van haar vervoerbewijzen. In het kader van de wettelijke adviesbevoegdheid van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) krachtens de wet van 27 juli 1962, spreken de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven de Nationale Arbeidsraad (NAR) zich, zoals elk jaar, in een gezamenlijk advies uit over de aanpassingen van de prijs van de treinkaarten en over het ruimere tarievenbeleid van de NMBS.

Een ambitieuzere, maar realistische stiptheidsdoelstelling voor de NMBS

De NMBS verhoogt de prijs van haar vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer (m.n. de *Standard* en halftijdse abonnementen) met 1,95% omdat ze erin geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te realiseren die ze met de federale staat in het kader van haar huidige beheerscontract overeengekomen is. De CRB en de NAR wijzen op de financiële gevolgen van deze tariefverhoging voor tal van werkgevers en werknemers. Ze waarderen dat de *Standard* en halftijdse abonnementen op tarifair vlak op dezelfde manier worden behandeld, maar vinden de stiptheidsdoelstelling niet ambitieus genoeg. Ze zouden daarom graag een ambitieuzere, maar realistische stiptheidsdoelstelling opgenomen zien in het volgende openbaredienstcontract van de NMBS. Ook pleiten ze voor een effectieve regelmaat van de reizigerstreinen die de stiptheidsperceptie van de reizigers beter weerspiegelt en voor de invoering van een uniforme Europese norm voor de stipheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor.

¹ Wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden.

De fiets meenemen op de trein, niet voor iedereen even interessant

Sinds 1 januari 2021 moeten reizigers opnieuw betalen om hun fiets mee te nemen op de trein. Omdat het om een vaste prijs gaat, wijzen de CRB en de NAR erop dat dit relatief minder interessant is voor wie korte afstanden aflegt met de trein. De Raden zijn dan weer verheugd over het feit dat de tarieven voor het grensoverschrijdend reizigersvervoer met niet-gereserveerde treinen tussen België en de buurlanden vanaf 1 februari 2021 verlaagd en vereenvoudigd worden.

Een indicator om de inclusiviteit en toegankelijkheid van de verkoopkanalen van de NMBS te meten

De NMBS wil digitale vervoerbewijzen promoten en verhoogt daarom de prijs van de papieren versie van de Multi-vervoerbewijzen, terwijl de prijs van de digitale versie ongewijzigd blijft. De Raden erkennen de vele voordelen van digitale vervoerbewijzen en verkoopkanalen voor de NMBS en voor de reizigers die over digitale tools en vaardigheden beschikken. Toch onderstrepen ze dat de NMBS rekening zou moeten houden met een aantal praktische vragen en met het feit dat digitaal niet voor iedereen in de samenleving een optie is. De Raden stellen voor dat de NMBS een indicator ontwikkelt die meet hoe gemakkelijk het voor reizigers is om gebruik te maken van de (digitale) vervoerbewijzen van de NMBS.

Inspelen op tendensen met aandacht voor de reiziger

De Raden roepen de NMBS op om in de nabije toekomst in te spelen op ontwikkelingen op het terrein, waaronder het toegenomen fietsgebruik en telewerk en het afgenomen openbaarvervoer. De Raden denken daarbij aan extra treincapaciteit die is gericht op fietsen, en aan tariefformules die rekening houden met de groei van het fietsgebruik en van het telewerk. Vanwege de potentiële gevolgen voor werknemers en werkgevers, willen de Raden worden betrokken bij het beleid dat de NMBS hierrond zal uitstippelen. Om het openbaarvervoer weer aan te moedigen, moeten eenvoud en gebruiksgemak volgens de Raden centraal staan. Een uniforme aanpak voor het openbaar vervoer in zijn geheel moet daarbij worden nagestreefd.

Bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit

De Raden wensen betrokken te worden bij de uitstippeling van het tarievenbeleid van de NMBS. Ze herhalen eens te meer hun belangrijkste aandachtspunten m.b.t. het luik 'tarievenbeleid' voor het nieuwe openbardienstcontract van de NMBS. Dat tarievenbeleid moet volgens de Raden bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit in ons land. De Raden vinden dat de NMBS enkel onder bepaalde voorwaarden meer tariefautonomie zou mogen krijgen en dat tariefverhogingen gekoppeld moeten blijven aan een kwaliteitsverbetering voor de reiziger. Het verschil in tarifaire behandeling van *Standard* en *Student* abonnementen, enerzijds, en andere producten van de NMBS, anderzijds, moet worden behouden. De halftijdse abonnementen moeten volgens de Raden aan dezelfde prijsaanpassingsformule als de standaardabonnementen worden onderworpen. Jongeren die alternerend leren en werken moeten, ongeacht hun opleidingsinstelling, de schooltarieven van de NMBS kunnen genieten voor hun woon-schoolverplaatsingen. De Raden vinden tot slot dat het vrijwillige 80/20-systeem moet worden verlengd, uitgebreid tot al de gecombineerde openbaarvervoerabonnementen en gefinancierd met een open enveloppe.

1. Implicaties van tariefaanpassingen die de NMBS vanaf 1.2.2021 toepast

1.1 Tariefverhoging van de vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer

De Raden stellen vast dat de tariefverhoging van de *Standard abonnements* (vroeger trajecttreinkaarten genoemd) (+1,95% vanaf 1.2.2021) in overeenstemming is met de bepalingen van artikel 15 van het huidige beheerscontract van de NMBS. Ze waarderen dat de NMBS rekening heeft gehouden met hun vraag om de tarieven van de *Standard abonnements* (+1,95% vanaf 1.2.2021) en die van de halftijdse abonnements (+1,95% vanaf 1.2.2021) op dezelfde manier te behandelen.

De Raden nemen er akte van dat de tariefverhoging van de *Standard abonnements* (+ 1,95%) groter is dan de stijging van de gezondheidsindex (+0,95% tussen juni 2019 en juni 2020) omdat de NMBS erin geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te realiseren die in het kader van haar huidige beheerscontract met de federale staat werd overeengekomen: tussen juli 2019 en juni 2020 beliep de effectieve regelmaat² van de reizigerstreinen 91%, terwijl de te behalen stiptheidsdoelstelling 85,63% bedroeg. De Raden wensen evenwel op te merken dat de te behalen stiptheidsdoelstelling verre van ambitieus was. Het betreft immers een doelstelling die voor het jaar 2012 werd vastgelegd in het huidige beheerscontract van de NMBS en die ongewijzigd van toepassing blijft totdat het volgende openbaredienstcontract in werking zal treden.

1.1.1 Financiële implicaties voor tal van werknemers en werkgevers

De Raden vestigen er de aandacht op dat elke tariefverhoging van de vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer (m.n. de *Standard abonnements* en de halftijdse abonnements) ertoe leidt dat de financiële bijdragen van tal van werknemers en werkgevers in de prijs van het woon-werkverkeer met de trein groter worden.

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 tariefverhoging vanaf 1 februari 2021 tot gevolg dat hun persoonlijke bijdrage in de prijs van hun treinabonnement vanaf dan 33,25% zal bedragen, tegenover 30% 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 19/9 vastgelegde forfait, leidt de tariefverhoging vanaf 1 februari 2021 ertoe dat hun financiële bijdrage in de prijs van deze abonnements groter wordt. Dat geldt eveneens voor de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst sluiten om hun werknemers gratis woon-werkverkeer per trein te kunnen aanbieden.

1.1.2 Juridische implicaties voor de federale minister van Mobiliteit

Voor de federale minister van Mobiliteit houdt de tariefverhoging op 1 februari 2021 in dat hij conform artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 een koninklijk besluit zal moeten uitvaardigen met in de bijlage twee tabellen: een tabel met de forfaitaire bedragen van de werkgeversbijdrage die vermeld staan in artikel 3 van cao nr. 19/9 en een andere tabel met de bedragen van de werkgeversbijdrage die

² De effectieve regelmaat is een indicator van de stiptheidsperformantie van de NMBS, die thans bepalend is voor de mate waarin de NMBS de tarieven van haar *Standard abonnements* (vroeger trajecttreinkaarten genoemd) mag verhogen.

vanaf 1 februari 2021 van toepassing zijn voor de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst (80/20-regeling) hebben gesloten.

1.2 Het vervoerbewijs “Fiets supplement” wordt weer betalend

De Raden nemen er akte van dat het vervoerbewijs “Fiets supplement”, waarover reizigers moeten beschikken om hun fiets met de trein te vervoeren, in de context van corona uitzonderlijk gratis was tot en met eind 2020. Sinds 1 januari 2021 moeten reizigers opnieuw 4 euro per enkele reis betalen om hun fiets mee te nemen op de trein³.

De Raden stellen vast dat het hier een vaste prijs betreft, ongeacht de afstand van het traject. Ze wijzen erop dat het meenemen van de fiets op de trein hierdoor relatief gezien minder interessant is voor reizigers die met de trein korte afstanden afleggen dan voor reizigers die grote afstanden overbruggen.

1.3 Tariefverlaging en -vereenvoudiging voor het grensoverschrijdend reizigersvervoer

De Raden stellen vast dat de tarieven voor het grensoverschrijdend reizigersvervoer met niet-gereserveerde treinen⁴ tussen België en de buurlanden vanaf 1 februari 2021 verlaagd en vereenvoudigd worden⁵.

Ze staan positief tegenover deze maatregel omdat deze er – samen met een frequent en kwaliteitsvol treinaanbod tussen ons land en de buurlanden – toe kan bijdragen dat de trein aantrekkelijker wordt voor het grensoverschrijdend woon-werkverkeer (waarvan de financiële werkgeversbijdrage geregeld wordt in hoofdstuk VI van cao nr. 19/9).

1.4 Tariefdifferentiatie tussen de papieren en de digitale versie van de Multi-vervoerbewijzen

De Raden nemen er akte van dat de NMBS beslist heeft om de tarieven van de digitale versie van de Multi-vervoerbewijzen (*Local Multi*, *Youth Multi* en *Standard Multi*⁶) op 1 februari 2021 ongewijzigd te laten, maar die van de papieren versie van deze vervoerbewijzen te verhogen. Deze tariefbeslissing, die tot doel heeft het gebruik van digitale verkoopkanalen te promoten, past binnen de strategie van de NMBS om vervoerbewijzen op papier te ontraden (en op termijn te doen verdwijnen) en om het gebruik van de digitale drager en van Mobib te stimuleren.

Eenzijds wijzen de Raden op de voordelen van het gebruik van digitale verkoopkanalen voor de NMBS en voor de reizigers die over digitale tools en vaardigheden beschikken. Voor de laatstgenoemden levert het gebruiksgemak en administratieve vereenvoudiging op. Voor de NMBS biedt het gebruik van digitale verkoopkanalen het voordeel dat ze haar klanten beter leert kennen en dus beter zal kunnen inspelen op hun verwachtingen. Ook levert het haar informatie op over de bezettingsgraad van de

³ Nota bene: een plooi-fiets meenemen op de trein blijft (zoals voorheen ook al het geval was) gratis .

⁴ Voorbeelden van treinen met gereserveerde zitplaatsen zijn een TGV en een Thalys.

⁵ Vanaf 1.2.2021 zullen er (behalve voor trajecten afgelegd met de zgn. Beneluxtrein) geen supplementen meer gehanteerd worden bovenop de binnenlandse prijzen voor het Belgische stuk van grensoverschrijdende trajecten. Ook zal het tarief van het Belgische stuk voor alle grensoverschrijdende verbindingen vanaf dan hetzelfde zijn.

⁶ *Local Multi* is de vroegere key card. *Youth Multi* is de vroegere Go Pass 10. *Standard Multi* is de vroegere Rail pass.

treinen. Bovendien verkleint het de kans op fraude en vergemakkelijkt het controles, waardoor er minder aanleiding is tot verbaal en fysiek geweld tegen treinbegeleiders. Daarnaast maakt een grotere digitalisering van het aanbod het ook mogelijk de NMBS om te vormen tot een performante en competitieve onderneming.

Anderzijds wijzen de Raden op een aantal praktische vragen die rijzen bij het gebruik van digitale verkoopkanalen. Wat gebeurt er bv. bij verlies of diefstal van een smartphone of indien een smartphone defect is of een lege batterij heeft tijdens de controle van het vervoerbewijs? Hoe verlopen de aankoop en de validering van vervoerbewijzen in stations en stopplaatsen waar geen wifi beschikbaar is, en in treinen waar de verbinding met het mobiel internet slecht is? Enz. Ook vestigen de Raden er de aandacht op dat het gebruik van digitale verkoopkanalen in de hedendaagse samenleving, die o.a. gekenmerkt wordt door een digitale kloof, niet voor iedereen een optie is: onze samenleving telt immers nog steeds personen die niet online of via de NMBS-app kunnen betalen omdat ze geen digitale tools (zoals een pc of smartphone) bezitten en/of omdat ze over onvoldoende digitale vaardigheden beschikken. Voor deze digitaal zwakkeren kan de digitalisering van openbaarvervoerbewijzen de toegankelijkheid van het openbaar vervoer bemoeilijken en zo leiden tot sociale uitsluiting. De voorafgaande analyse waarmee de NMBS de impact op de treingebruikers heeft trachten in te schatten, toont weliswaar aan dat het effect van de huidige maatregel eerder gering zal zijn, o.a. doordat dit grotendeels wordt ondervangen door de korting *verhoogde tegemoetkoming*⁷.

De Raden zijn van oordeel dat het getuigt van good governance dat de NMBS de maatregel die vanaf 1.2.2021 leidt tot een prijsverschil tussen digitale en papieren Multi-vervoerbewijzen verder zal monitoren en dat ze in het kader van deze monitoring aandacht zal blijven besteden aan de zwakkere bevolkingsgroepen. De Raden stellen voor dat de NMBS in het kader van deze monitoring een indicator ontwikkelt die meet hoe gemakkelijk je als reiziger gebruik kunt maken van de (digitale) vervoerbewijzen van de NMBS. Zo'n indicator is volgens hen immers belangrijk om te bepalen in welke mate de verkoopkanalen van de NMBS inclusief en toegankelijk zijn. De Raden wensen te worden geïnformeerd over de resultaten van deze monitoring en zijn bereid om hierover met de NMBS in dialoog te gaan om samen te bekijken hoe eventuele ongewenste effecten (bv. op het vlak van inclusie) ongedaan kunnen worden gemaakt.

2. Aandachtspunten voor de toekomst en voor het nieuwe openbardienstcontract van de NMBS

2.1 Rekening houden met de ontwikkelingen op het terrein

De Raden beklemtonen dat er nood is aan een nieuw openbardienstcontract voor de NMBS. Ze vragen dat bij de uitwerking van dat contract rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen op het terrein. Ze denken hierbij o.a. aan het feit dat de fiets zijn opmars sinds de uitbraak van het coronavirus verderzet. Bovendien wordt in vergelijking met de situatie voor de coronacrisis meer getelewerkt en wordt minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer.

⁷ De korting *verhoogde tegemoetkoming* is een korting van 50% op de prijs van treinreizen (in tweede klasse, overal en altijd in België) die reizigers met een beperkt beroepsinkomen of een verhoogde tegemoetkoming in de terugbetaling van gezondheidszorg kunnen aanvragen bij de NMBS.

2.1.1 Toegenomen fietsgebruik

Gegeven de gestage toename van het fietsgebruik is het volgens de Raden belangrijk dat de vervoerbewijzen van de NMBS (formules voor de combinatie trein/fiets) en de capaciteit van het rollend materieel van de NMBS (om fietsen te vervoeren) in die richting mee-evolueren.

De Raden staan positief tegenover het voornemen van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet om een uitgesproken en toekomstgerichte fietsvisie te integreren in het volgende openbaredienstcontract van de NMBS.

Ze stellen met tevredenheid vast dat de NMBS thans alle mogelijke pistes aan het onderzoeken is om de combinatie fiets + trein zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Ze beseffen dat het voor de NMBS een hele uitdaging zal zijn om het juiste evenwicht te vinden tussen enerzijds fiets- en anderzijds reizigerscapaciteit in haar treintoestellen.

2.1.2 Toegenomen telewerk

De Raden stellen eveneens met tevredenheid vast dat de NMBS bezig is met een interne reflectie over "flexibele" vervoerbewijzen en tariefformules die bovenop de klassieke vervoerbewijzen ingevoerd zouden kunnen worden om rekening te houden met de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt (meer telewerk, meer werknemers die op verschillende locaties werken enz.) en om andere types van werknemers⁸ aan te trekken.

De Raden wensen bij deze denkoefening van de NMBS betrokken te worden. Zo kunnen ze de NMBS tijdig wijzen op eventuele ongewenste gevolgen van geplande wijzigingen in tariefformules en vervoerbewijzen voor de werkgevers en de werknemers en kunnen ze zo nodig samen met de NMBS naar oplossingen zoeken.

2.1.3 Afgenomen openbaarvervoergebruik

De Raden appreciëren de initiatieven die op verschillende niveaus genomen werden om in de context van corona het openbaarvervoergebruik nieuw leven in te blazen (bv. de Hello Belgium Railpass⁹) of om reizigers met een openbaarvervoerabonnement aan zich te binden (bv. de pauzeknop van De Lijn¹⁰). Vanuit het oogpunt van eenvoud en gebruiksgemak voor de openbaarvervoerreiziger lijkt het de Raden wel aangewezen om bij nieuwe initiatieven ter zake een uniforme aanpak voor het openbaar vervoer in zijn geheel te ambiëren, met respect voor eenieders bevoegdheden. Om een uniforme aanpak uit te werken, is gezamenlijk overleg tussen alle openbaarvervoermaatschappijen en hun voorgedijoverheden onontbeerlijk.

⁸ Hierbij denkt de NMBS o.a. aan werknemers die nu occasioneel gebruik maken van de trein en nog niet het nut inzien van het betalen van de prijs van een volledig abonnement. Tot deze doelgroep behoren onder anderen werknemers die nu nog met de wagen pendelen, alsook werknemers die gekozen hebben voor een mobiliteitsbudget.

⁹ De Hello Belgium Rail pass geeft al de Belgische inwoners ouder dan 12 jaar die de pass voor 30/9/2020 aanvroegen recht op 2 gratis ritten per maand tussen 5 oktober 2020 en 31 maart 2021.

¹⁰ Met de pauzeknop van De Lijn kunnen reizigers met een jaarabonnement van De Lijn (verkocht door De Lijn) dat abonnement maximaal 20 dagen op pauze zetten.

2.2 Rekening houden met de prioritaire eisen van de Raden inzake tarievenbeleid

De Raden roepen de onderhandelaars van het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS op om in dat contract rekening te houden met hun herhaaldelijk geformuleerde prioritaire eisen m.b.t. het tarievenbeleid van de NMBS, die ze hieronder opsommen. Ze vragen om betrokken te worden bij de uitwerking van het tarievenbeleid van de NMBS.

2.2.1 Enkel onder bepaalde voorwaarden meer tariefautonomie geven aan de NMBS

Conform het federaal regeerakkoord zal aan de NMBS meer tariefautonomie worden gegeven voor zover deze binnen het openbaredienstcontract kadert. De grotere vrijheid inzake tariefbepaling voor de NMBS die de federale regering in het vooruitzicht stelt, mag volgens de Raden geen afbreuk doen aan de geest van de wet van 27 juli 1962¹¹ en van cao nr. 19/9. De algemene filosofie die aan de genoemde wet en cao ten grondslag ligt, is nl. dat de kostprijs van de woon-werkverplaatsingen de werknemers niet mag ontmoedigen om heen en weer te pendelen tussen hun woon-en werkplaats. Hij mag voor werknemers evenmin een reden zijn om een job die bij hun profiel past op te zeggen. En ook voor werkzoekenden mag hij geen beletsel vormen om een job te aanvaarden of het werk te hervatten.

2.2.2 Tariefverhogingen blijven koppelen aan een kwaliteitsverbetering voor de reiziger

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 de trein minder aantrekkelijk maken, met alle negatieve gevolgen van dien voor zowel de mobiliteitssituatie in ons land als de (potentiële) financiële inkomsten van de NMBS.

Een ambitieuzere, maar realistische stiptheidsdoelstelling overeenkomen met de NMBS

Wat de kwaliteitsverbetering op het vlak van stiptheid betreft, herhalen de Raden eens te meer hun vraag aan de federale regering om met de NMBS in het kader van haar volgende openbaredienstcontract een ambitieuzere, maar wel realistische stiptheidsdoelstelling overeen te komen. Ook vragen ze om de berekeningswijze van die te behalen stiptheidsdoelstelling transparant te beschrijven in het volgende openbaredienstcontract van de NMBS.

De berekeningswijze van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen aanpassen

De Raden vragen voorts om bij de berekening van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen voortaan ook rekening te houden met aspecten die een belangrijke impact hebben op de stiptheidsperceptie van de reizigers, zoals bv. nadelen die de reizigers ondervinden wegens vertragingen en technische defecten, alsook de stiptheid in de (belangrijkste) tussenstations van alle reizigerstreinen (en niet alleen van de treinen die via Brussel rijden). Ook vragen ze om bij die berekening zo veel mogelijk gebruik te maken van internationaal geharmoniseerde maatstaven, opdat een internationale vergelijking mogelijk wordt, en pleiten ze voor de invoering van een uniforme Europese norm voor de stiptheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor. De Raden vragen om over dit dossier geraadpleegd te worden.

¹¹Wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden.

2.2.3 Een specifieke tariefbehandeling van woon-werk- en woon-schoolabonnementen behouden

De Raden pleiten voor het behoud van het verschil in tarifaire behandeling tussen enerzijds de *Standard en Student abonnementen* (vroeger trajecttreinkaarten en schooltreinkaarten genoemd) en anderzijds de andere tarifaire producten van de NMBS.

Wat het woon-werkverkeer betreft, vragen de Raden om in het volgende openbaredienstcontract van de NMBS op te nemen dat de halftijdse abonnementen onderworpen zijn aan dezelfde prijsaanpassingsformule als de *Standard abonnementen*. Mochten de tarieven van de halftijdse abonnementen sterker stijgen dan die van de *Standard abonnementen*, 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.

Wat het woon-schoolverkeer betreft, waarderen de Raden het voornemen van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet om met de gemeenschappen samen te werken teneinde school- of jeugdgroepen waar mogelijk aan te moedigen opnieuw de trein te nemen. Vanuit die optiek en met de bedoeling de stelsels van alternerend leren en werken aantrekkelijker te maken, vragen de Raden 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 *Student abonnementen* als de *Student multi*¹²) kunnen genieten. Dus niet alleen zoals nu jongeren die een alternerende opleiding volgen bij het Departement WSE (vroeger SYNTRA), IFAPME of ESPACE Formation PME. In haar antwoord op het advies van de Raden over de prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2020 meldde de NMBS dat ze de vraag van de Raden tot uitbreiding van de schooltarieven naar 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) zou onderzoeken. De Raden wensen het resultaat van dat onderzoek te vernemen.

2.2.4 Het vrijwillige 80/20-systeem verlengen, uitbreiden en financieren met een open enveloppe

De Raden vragen de regering om de nodige wet- en/of regelgevende maatregelen te treffen met het oog op de verlenging van de financiering en de verduurzaming van de overheidstussenkomst in het kader van het 80/20-systeem met een open enveloppe (i.p.v. met een gesloten enveloppe). De gesloten enveloppe die de federale overheid thans ter beschikking stelt, is immers ontoereikend waardoor de NMBS het tekort moet bijpassen met eigen middelen.

Doordat het 80/20-systeem thans beperkt is tot de NMBS-abonnementen en de gecombineerde NMBS/MIVB-abonnementen, kunnen werkgevers het voordeel van kosteloos woon-werkverkeer niet aanbieden aan werknemers die voor hun woon-werkverkeer gebruik maken van een gecombineerd NMBS/De Lijn-abonnement of van een gecombineerd NMBS/TEC-abonnement. Om dergelijke discriminerende problemen te vermijden en de combinatie van de trein met andere openbaarvervoermiddelen voor het woon-werkverkeer aan te moedigen, achten de Raden het raadzaam dat het vrijwillige 80/20-systeem wordt uitgebreid tot al de gecombineerde abonnementen en dat de open overheidsenveloppe voor de financiering van het uitgebreide 80/20-systeem door de federale regering en de gewestregeringen samen wordt gespijsd. De Raden vragen de federale minister van Mobiliteit Gilkinet om dit punt te agenderen op een vergadering van het ECMM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit).

¹² *Student multi* is de vroegere campuskaart.

2.2.5 Blijven bijdragen tot de verdere ontwikkeling van de multimodaliteit in ons land

Een basisvoorwaarde die vervuld moet zijn om tot meer multimodaliteit te komen, nl. eenvoudig en vlot kunnen overstappen van het ene vervoermiddel op het andere, is vandaag niet vervuld wegens een gebrek aan integratie van het aanbod, de infrastructuur, de tarieven, de dienstregeling enz. Bijgevolg is het volgens de Raden belangrijk de inspanningen die erop gericht zijn de combinatie van de trein met andere modi zo aantrekkelijk mogelijk te maken, voort te zetten en waar nodig uit te breiden of te intensifiëren.

De combinatie trein - ander openbaar vervoer

Om de combinatie van de trein met andere openbaarvervoermiddelen aan te moedigen, pleiten de Raden voor de totstandbrenging van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem ten dienste van de reiziger, d.w.z. op elkaar afgestemde dienstregelingen, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen enz. Het akkoord dat in juli 2020 bereikt werd over de geïntegreerde tarieven¹³ Jump+ en MTB+ is volgens de Raden een stap in de goede richting. De Raden moedigen de openbaarvervoeroperatoren en hun voorgedijoverheden aan om nog meer dergelijke stappen te zetten in de richting van een tariefintegratie van het openbaar vervoer. Ze geven mee dat de impact van de geïntegreerde Jump+ en MTB+ tarieven in termen van modal shift in de rand van Brussel in hun ogen aanzienlijker zou zijn, mocht de toepassingsperimeter voor deze tarieven groter zijn.

Een andere manier om de combinatie van treinvervoer met ander openbaar vervoer aan te moedigen, bestaat er volgens de Raden in de tarieven van de gecombineerde abonnementen goedkoper te maken dan de som van de prijzen van de afzonderlijke abonnementen. Ze vragen de federale minister van Mobiliteit om dit voorstel te agenderen op een vergadering van het ECMM.

Voorts kondigen de Raden aan dat de federale en regionale adviesraden (CRB, NAR, Brupartners, CESE Wallonie en SERV) de vier openbaarvervoeroperatoren op regelmatige basis (een eerste keer in het voorjaar van 2021) zullen uitnodigen op een gezamenlijke vergadering om de stand van zaken te vernemen van hun inspanningen om te komen tot een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod in ons land.

De combinatie trein - fiets

Om de combinatie van de trein met de fiets aan te moedigen, is het volgens de Raden belangrijk dat de NMBS aantrekkelijke tariefformules (trein+fiets) aanbiedt en dat ze haar eigen digitaliseringsprojecten een boost geeft. Zo zou ze in de NMBS-app informatie kunnen opnemen over het aantal vrije parkeerplaatsen voor fietsen in de fietsparkings van de NMBS, zou ze de samenstelling van de trein (meer bepaald de plaats van het fietscompartiment) kunnen aangeven op de perrons en in de NMBS-app enz. Daarnaast moet volgens de Raden bekeken worden hoe het bestaand rollend materieel kan worden aangepast om meer fietsen te kunnen vervoeren. De Raden moedigen de NMBS ook aan haar inspanningen voort te zetten en te bestuderen welke aanpassingen nodig zijn op het vlak van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, zoals een beveiligde toegang tot de stations voor fietsers, beveiligde en kwaliteitsvolle fietsenstallingen in de stations, alsook de verdere ontwikkeling van fietsdeelpunten en fietsservicecentra in de buurt van de stations.

¹³ Het betreft tarieven tegen welke verplaatsingen op voertuigen van de vier openbaarvervoeroperatoren kunnen worden afgelegd in een zone die werd vastgelegd in een gebied met een straal van +/- 11,5 km rond de Grote markt van Brussel, met uitzondering van de bediening van Brussels-Airport.

De combinatie trein - auto

Om de combinatie van de trein met de auto aan te moedigen, is het volgens de Raden belangrijk dat de NMBS inzet op attractieve tarieven voor stationsparkings en dat wordt voorzien in parkeerplaatsen voor wagens bij de stations en in ontradingsparkings aan de rand van steden en dorpskernen. Op dit moment kunnen enkel treinreizigers die houder zijn van een abonnement voor 1 maand, voor 3 maanden of 1 jaar een parkeerabonnement van de NMBS aankopen tegen het voorkeurtarief. De Raden vragen de NMBS ervoor te zorgen dat houders van een halftijds abonnement voortaan ook een parkeerabonnement tegen het voorkeurtarief kunnen kopen.