



ADVIES

CRB 2023-0123

Prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2023

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





CRB 2023-0123
CO 1000
NAR Advies.2.342
Dossier 3.404-1

Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2023

**Brussel
24-01-2023**

Inbehandelingneming

Op 23 november 2022 heeft 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 2023 gericht tot de heer Benoît Bayenet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Op 18 november 2022 kwamen vertegenwoordigers van de NMBS 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 gedachtewisselingen die op 18 november en 13 december 2022 plaatsvonden binnen de gemengde subcommissie Treinkaarten, werd het onderstaande advies opgesteld, dat tijdens de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 24 januari 2023 werd goedgekeurd.

Dit advies bevat vier delen. In het eerste deel vestigen de Raden de aandacht op de gevolgen van de tariefverhoging van de woon-werkabonnementen vanaf 1 februari 2023 op mobiliteitsvlak en op financieel vlak (voor de NMBS, werkgevers en werknemers). Vervolgens formuleren ze een aantal aanbevelingen om van de toekomstige flexibele abonnementen van de NMBS succesformules te maken die het woon-werkverkeer per trein naar een hoger niveau tillen. Daarna volgen een aantal aanbevelingen met het oog op meer tariefcombinatie en -integratie van alle vormen van openbaar vervoer. Tot slot vragen de Raden om ex ante geraadpleegd te worden over voorstellen tot aanpassing van de tarieven en van het productengamma van de NMBS.

Advies

1. De tariefverhoging van de woon-werkabonnementen vanaf 1.2.2023

1.1 *Mogelijke gevolgen voor de mobiliteit en de financiële inkomsten van de NMBS*

Vanaf 1 februari 2023 zal de NMBS de tarieven van de woon-werkabonnementen (nl. de Standard abonnementen en de halftijdse abonnementen) verhogen met 9,73%, d.i. de maximale tariefverhoging die toegestaan is volgens de regels die gelden voor de tariefaanpassingen op 1 februari 2023. De Raden stellen vast dat verschillende redenen aan de basis liggen van de toepassing van de maximaal toegestane tariefverhoging: ze moet helpen om het bedrijfseconomisch evenwicht van de NMBS te beschermen en consolidatie van de NMBS-schuld met de overheidsschuld te vermijden; ze moet de NMBS in staat stellen het toekomstige performantietraject te respecteren, een deel van de stijging van de stroomfactuur² te dekken enz.

De Raden merken op dat het minimale stiptheidsniveau dat de NMBS moest bereiken om deze maximale tariefverhoging te kunnen toepassen, al bepaald werd in het jaar 2012, sindsdien niet meer aangepast is en verre van ambitieus is (85,63%).

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

² De stroomfactuur van de NMBS steeg van 123 miljoen euro in 2020 naar 141 miljoen euro in 2021 en 223 miljoen euro in 2022. Verwacht wordt dat de stroomfactuur van de NMBS in 2023 432 miljoen euro zal bedragen, d.i. 200 miljoen meer dan in 2022.

Ook wensen de Raden aan te stippen dat het te behalen stiptheidsniveau (85,63%) dankzij verschillende factoren gemakkelijker kon worden bereikt. Ten eerste wordt bij de berekening van de stiptheidsperformantie van de NMBS (a.d.h.v. de indicator “effectieve regelmaat van de reizigerstreinen”) (90,3%) geen rekening gehouden met afgeschafte treinen³, die in aantal toegenomen zijn: 3,5% in 2022 tgo. 2,8% in 2021 en 2,5% in 2020. Ten tweede zijn nog niet alle reizigers van vóór de uitbraak van de coronapandemie teruggekeerd naar de trein: een kleiner aantal in- en uitstappende reizigers heeft een positieve invloed op de stiptheidsperformantie van de NMBS.

Voorts stellen de Raden vast dat de tariefverhogingen die op 1 februari 2023 van kracht worden, niet gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering voor de reiziger: in vergelijking met vorig jaar waren er meer afgeschafte treinen en meer treinvertragingen en was er plaatsgebrek op verschillende treinen, ondanks het feit dat nog niet alle reizigers van vóór de uitbraak van de coronapandemie teruggekeerd zijn naar de trein.

Ook wijzen de Raden erop dat tariefverhogingen waar geen verbeterde dienstverlening tegenover staat negatieve gevolgen kunnen hebben voor zowel de mobiliteit als de financiële inkomsten van de NMBS⁴.

1.2 Financiële gevolgen voor werkgevers en werknemers

In ons land betalen werkgevers, in uitvoering van cao nr. 19/9 of van sector- of ondernemingscao's die minstens in gelijkwaardige voordelen voorzien, (een deel van) de kosten van het woon-werkverkeer per trein terug. Uit cijfers van de federale diagnostiek woon-werkverkeer, een driejaarlijkse enquête die betrekking heeft op meer dan 1,5 miljoen werknemers⁵ in ons land, blijkt dat bijna zeven op de tien werknemers (uit bedrijven met meer dan 100 werknemers in dienst) recht hebben op volledige terugbetaling van de kosten van hun woon-werkverkeer per trein. Twee op de tien werknemers hebben recht op een gedeeltelijke terugbetaling die overeenkomt met het verplicht forfaitair minimumbedrag dat vastgelegd werd in cao nr. 19/9.

Tabel 1: Terugbetaling treinabonnement (cijfers 2021)

Terugbetaling treinabonnement	% vestigingen	% werknemers
100%	69%	68%
Meer dan min CAO n° 19/9	5%	6%
= min CAO n° 19/9	21%	19%
Ander *	5%	7%

Bron: fod Mobiliteit, gegevens afkomstig van de federale diagnostiek woon-werkverkeer

* De categorie “Ander” bevat de werkgevers die antwoorden dat het minimum van cao nr. 19/9 niet op hen van toepassing is (het betreft meer bepaald werkgevers in de overheidssector); ze bevat ook werkgevers die de kosten op een bepaalde manier terugbetalen en die geen positie weten in te nemen t.o.v. cao 19/9 (omdat ze deze niet kennen of omdat hun eigen cao geen verband legt met cao 19/9)

³ Dat in 2022 meer afgeschafte treinen worden geteld dan de twee jaren ervoor, heeft onder andere te maken met meer materieelpannes (die te wijten zijn aan het verouderd rollend materieel en aan een vertraging in de levering van de M7-treinstellen), meer infrastructuurproblemen (door verouderde spoorinfrastructuur), meer spoorlopers en een tekort aan personeel.

⁴ Bron : CRB/NAR-advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2022 (CRB 2022-0190, NAR-advies nr. 2.273), punt 2.

⁵ De federale diagnostiek woon-werkverkeer is een verplichte federale enquête die de fod Mobiliteit en Vervoer om de drie jaar organiseert. Ze heeft betrekking op alle ondernemingen en overheidsinstellingen in België die meer dan 100 werknemers in dienst hebben. Bij meerdere vestigingseenheden wordt de vragenlijst ingevuld voor elke van de vestigingseenheden waar minstens 30 mensen werken.

In dit kader kent het 80/20-derdebetalerssysteem⁶ in de praktijk een groot succes. Dit succes kan worden geïllustreerd aan de hand van de volgende cijfergegevens die afkomstig zijn van de NMBS. In 2022 maakten de abonnementen die werden verkocht in het kader van een met de NMBS gesloten derdebetalersovereenkomst (80/20 of andere) 65% van de verkoop van woon-werkabonnementen uit, tegenover 61% in 2018. In 2022 waren 99,8% van alle door de NMBS met werkgevers uit de privésector gesloten derdebetalersovereenkomsten 80/20-overeenkomsten.

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 2023 tot gevolg dat ze vanaf dan 40,43% van de prijs van hun treinabonnement zelf zullen moeten betalen (d.i. het hoogste niveau van persoonlijke werknemersbijdrage in de prijs van de treinabonnementen sinds 2001⁷), tgv. 30% van de abonnementsprijs op 1 juli 2019⁸.

Ook voor de werkgevers die hun werknemers een procentuele financiële tegemoetkoming in de prijs van hun woon-werkverkeer met een treinabonnement toekennen waarbij het overeenstemmende bedrag groter is dan het in artikel 3 van cao 19/9 vastgelegde forfait, leidt de tariefverhoging vanaf 1 februari 2023 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.

2. De toekomstige flexibele abonnementen van de NMBS

De Raden stellen vast dat het aantal woon-werkabonnees (de voornaamste bron van inkomsten voor de NMBS) toeneemt ten opzichte van 2021, maar dat het nog steeds ruim 15% onder het niveau van 2019 ligt. Dit heeft te maken met de gewijzigde mobiliteitsvraag als gevolg van het toegenomen telewerk en van andere evoluties op de arbeidsmarkt (bv. de opmars van deeltijds werken en van werken op verschillende locaties): het aantal telewerkers is toegenomen (75% van de woon-werkabonnees tgv. 42% in 2019) en het gemiddeld aantal dagen per week dat werknemers van en naar het werk reizen is gedaald (het bedraagt 2 à 3 dagen per week tgv. 3 à 4 dagen per week in 2019). Om in te spelen op deze “nieuwe realiteit”, plant de NMBS de lancering van flexibele abonnementen.

De Raden vinden dat de flexibele abonnementen van de NMBS zo spoedig mogelijk gelanceerd moeten worden omdat het belangrijke instrumenten zijn die kunnen worden ingezet om zowel woon-werkabonnees terug te winnen (bv. zij die hun voltijds Standard abonnement niet verlengd hebben, maar overgestapt zijn op tickets of Multi vervoerbewijzen) als nieuwe woon-werkabonnees aan te trekken.

⁶ Het 80/20-derdebetalerssysteem is een derdebetalersregeling waarbij werkgevers die het wensen, hun werknemers gratis woon-werkverkeer met een NMBS-abonnement of NMBS/MIVB-abonnement in 2e klas kunnen aanbieden. Werkgevers doen dit door met de NMBS een “derdebetalersovereenkomst 80/20” te sluiten. Op basis van die overeenkomst neemt de werkgever 80% van de prijs van het abonnement voor zijn rekening en neemt de federale overheid het resterende percentage van de prijs ten laste.

⁷ In het interprofessioneel akkoord 2021-2022 werd overeengekomen om de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer vanaf 1 april 2021 op te trekken tot 60%. Deze afspraak werd geconcretiseerd door de aanneming van CAO nr. 19 sexies.

⁸ Krachtens CAO n° 19/9 bedraagt de persoonlijke werknemersbijdrage in de prijs van een NMBS-abonnement vanaf 1 juli 2019 30% van de abonnementsprijs die van kracht was op 1 februari 2019.

Ze wijzen erop dat het prijsniveau van de flexibele abonnementen in belangrijke mate zal bepalen of deze abonnementen dat tweevoudig doel kunnen bereiken. Om pendelaars te doen kiezen voor een flexibel abonnement, is het in hun ogen immers belangrijk dat de prijs van dat abonnement voldoende attractief is, of meer concreet, dat het prijsverschil voldoende voordelig is voor de pendelaar in vergelijking met zijn Standard abonnement, met zijn tickets of met zijn Multi vervoerbewijzen.

Naast een attractief prijsniveau, zijn volgens de Raden ook het gebruiksgemak en de opname van de flexibele abonnementen in het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem belangrijk om van deze abonnementen succesformules te maken. De Raden stellen met tevredenheid vast dat het openbaredienstencontract 2023-2032 van de NMBS voorziet in de opname van de flexibele abonnementen van de NMBS in het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem.

Voor de Raden is het belangrijk te voorkomen dat diegenen die tijdens de looptijd van een voltijds abonnement overstappen naar een flexibel abonnement, daar financieel voor gestraft worden. Daartoe vroegen ze in hun [advies van 29 juni 2021](#) om de opzegvoorwaarden van de voltijdse abonnementen te versoepelen. De Raden betreuren dat de NMBS om redenen van administratieve complexiteit niet zal overgaan tot een versoepeling van de opzegvoorwaarden.

3. Tariefcombinatie en -integratie van alle vormen van openbaar vervoer

De Raden hebben van de NMBS vernomen dat 40% van de woon-werkabonnees van de NMBS minstens één abonnement van een regionale openbaarvervoeroperator heeft en dat de minimale verwachting van de reizigers (onder wie de woon-werkabonnees) erin bestaat dat ze via een enkele aankoop de vervoerbewijzen van de verschillende operatoren kunnen aankopen.

Bijgevolg vinden de Raden het belangrijk dat naast de gecombineerde voltijdse abonnementen ook gecombineerde flexibele abonnementsformules voor het woon-werkverkeer worden gecreëerd. Ze betreuren dan ook dat in een eerste fase geen gecombineerd vervoerbewijs zal worden aangeboden voor wie een flexibel abonnement van de NMBS combineert met een flexibel vervoerbewijs van een regionale openbaarvervoeroperator (bv. de 50-rittenkaart van De Lijn of de 100-rittenkaart van de MIVB). Wie zich een flexibel abonnement van de NMBS aanschafft, zal in een eerste fase als supplement wel een (voltijds) netabonnement van de MIVB, De Lijn en/of de TEC kunnen kopen bij de NMBS, maar geen flexibel vervoerbewijs van een regionale vervoeroperator. Wie een flexibel abonnement van de NMBS wil combineren met een flexibel vervoerbewijs van een regionale openbaarvervoeroperator, moet m.a.w. een flexibel abonnement aankopen bij de NMBS en een flexibel vervoerbewijs bij een regionale openbaarvervoeroperator. De Raden verzoeken de NMBS ticketingoplossingen in te voeren met een duidelijk en geprogrammeerd implementeringsbeleid.

Voorts herhalen de Raden eens te meer hun vraag om het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem (waarvoor thans enkel de NMBS-abonnementen en de gecombineerde NMBS/MIVB-abonnementen in aanmerking komen) uit te breiden naar al de gecombineerde openbaarvervoerabonnementen (zodat ook de gecombineerde abonnementen NMBS/De Lijn en NMBS/TEC ervoor in aanmerking komen). De gevraagde uitbreiding is volgens de Raden belangrijk om verschillende redenen:

- ze kan de multimodaliteit (en meer concreet, de combinatie van de trein met andere openbaarvervoermiddelen) in het woon-werkverkeer aanmoedigen en op die manier ook bijdragen tot de realisatie van een modal shift;

- ze kan de drempel verlagen voor personen om een job aan te nemen waarbij ze voor hun woon-werkverkeer aangewezen zijn op een combinatie van openbaarvervoermiddelen;
- ze kan de geografische arbeidsmobiliteit vergroten en op die manier bijdragen tot een vermindering van de geografische mismatches op de arbeidsmarkt; concreet kan ze ertoe bijdragen dat lokaal openblijvende vacatures kunnen worden ingevuld door elders wonende personen⁹ die over de noodzakelijke capaciteiten beschikken;
- ze kan regionale verschillen vermijden: op dit ogenblik kunnen werkgevers het voordeel van volledig kosteloos woon-werkverkeer via het 80/20-derdebetalerssysteem wel aanbieden aan werknemers die voor hun woon-werkverkeer gebruik maken van een NMBS- of een gecombineerd NMBS/MIVB-abonnement, maar niet aan werknemers die daarvoor gebruik maken van een NMBS/De Lijn- of NMBS/TEC-abonnement.

Zodra er gecombineerde flexibele formules worden gelanceerd, vragen de Raden om ook deze op te nemen in het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem.

Tariefintegratie van het openbaar vervoer kan volgens de NMBS een belangrijke rol spelen in de bevordering van gecombineerd openbaarvervoer gebruik voor verplaatsingen van en naar steden (bv. Brussel) waar verschillende types van openbaar vervoer (trein-, bus-, tram- en metrovervoer) worden aangeboden en gebruikt. Dit is ook een van de redenen waarom de Raden de openbaarvervoeroperatoren en hun voogdijoverheden aanmoedigen om verdere stappen te zetten naar een tariefintegratie van het openbaar vervoer.

De Raden zijn van mening dat met de Brupass XL (die voor zowel woon-werkverplaatsingen als privéverplaatsingen kan worden gebruikt), een belangrijke stap werd gezet in de richting van meer tariefintegratie van het openbaar vervoer. Naast de geplande versterking van het treinaanbod van en naar Brussel, is het volgens de Raden belangrijk het gebruik van de Brupass XL op te volgen en te onderzoeken of het gebruik ervan zou kunnen toenemen door de toepassingsperimeter te vergroten.

De Raden merken evenwel op dat het moeilijk zal zijn verdere stappen op het vlak van tariefintegratie van openbaarvervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer te zetten, in afwezigheid van een uniforme aanpak voor het openbaar vervoer in zijn geheel inzake flexibele woon-werkverkeerformules.

4. Ex ante raadpleging van de Raden over het tarievenbeleid van de NMBS

In het openbaredienstencontract 2023-2032 voor de NMBS wordt gestipuleerd dat de NMBS haar gamma van vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven (waaronder de woon-werkabbonementen en woon-schoolabbonementen in 2^e klasse) uiterlijk 26 maanden na de inwerkingtreding van haar openbaredienstencontract zal aanpassen, hetzij in één keer (voor alle producten), hetzij geleidelijk (product per product). De Raden vragen om geraadpleegd te worden over het voorstel van aangepast gamma.

Ook herhalen ze hun vraag om ex ante (d.w.z. vóór de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS) geraadpleegd te worden over de voorstellen van tariefaanpassingen van de abonnementen voor het woon-werkverkeer. Deze tariefaanpassingen kunnen immers gevolgen hebben voor het sociaal overleg, voor de keuze van het vervoermiddel dat in het kader van het woon-werkverkeer wordt gebruikt en dus ook voor de reizigersinkomsten van de NMBS.

⁹ Deze personen zouden aldus werk verrichten dat beter overeenstemt met hun capaciteiten, terwijl ze in hun oorspronkelijke regio werkloos zouden zijn gebleven of een minder geschikte functie hadden moeten uitoefenen.