



ADVIES

CRB-NAR 2018-1420

Krachtlijnen voor het beheerscontract 2018-2022
van de NMBS

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



Advies
“Krachtlijnen voor het beheerscontract 2018-2022 van de NMBS”

Brussel
23.05.2018

Inbehandelingneming

Momenteel wordt onderhandeld over het beheerscontract 2018-2022 van de NMBS, dat een belangrijk instrument vormt om het personenvervoer per spoor te bevorderen. In dat kader en rekening houdend met hun vorige adviezen¹ ter zake, wensen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hierna, de Raden) via het onderhavig advies, dat op 23 mei 2018 werd goedgekeurd, de aandacht van de federale regering en van de NMBS te vestigen op vijf krachtlijnen die vorm zouden moeten geven aan het beheerscontract 2018-2022 van de NMBS, opdat dit bijdraagt aan een duurzamere mobiliteit² en een breed maatschappelijk draagvlak geniet.

Advies

De Raden sommen hieronder vijf krachtlijnen op die volgens hen zouden moeten gelden voor al de spooroperatoren (waaronder de NMBS) en die in 2023 in aanmerking zouden moeten worden genomen bij de toekenning van de opdrachten van openbare personenvervoerdienst.

1 Krachtlijn 1: De multimodaliteit verder ontwikkelen

De Raden zijn van mening dat de multimodaliteit verder moet worden ontwikkeld³ omdat ze bijdraagt aan een duurzamere en vlottere mobiliteit. Gelet op het feit dat het spoor de ruggengraat is van het vervoer in België, zien ze voor de NMBS een belangrijke rol weggelegd in het verder ontwikkelen van de multimodaliteit. De Raden achten het belangrijk dat de NMBS:

- werk maakt van de verdere ontwikkeling van het voorstedelijk treinaanbod (S-aanbod) in en rond grote steden met veel verkeerscongestie;
- overgaat tot de geleidelijke toepassing van een model⁴ van aansluitingsknooppunten op het Belgische spoornetwerk;
- de treinstations mee helpt evolueren naar multimodale en multifunctionele polen⁵;
- afstemt met andere vervoersoperatoren op het vlak van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen;

¹ Het betreft onder andere de volgende drie adviezen : Advies dd. 29 januari 2018 over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2018 (CRB 2018-0280, NAR Advies n° 2074); Advies dd. 26 januari 2016 “De NMBS-plannen voor gedifferentieerde tarieven in de spits- en de daluren : de sociale gesprekpartners lichten hun gezamenlijke standpunten nader toe (CRB 2016-0186, NAR Advies n° 1.968); Advies dd. 26 januari 2016 over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2016 (CRB 2016-0185, NAR Advies n° 1967).

² Duurzame mobiliteit, zoals gedefinieerd in het CRB-advies dd. 18 november 2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid (CRB 2015-2220).

³ Bv. via de invoering van een mobiliteitsbudget, zoals voorgesteld in het CRB/NAR-advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885, NAR Advies n° 2030).

⁴ Het principe van een dergelijk exploitatiemodel bestaat erin de dienstregelingen van de verschillende treindiensten zo uit te werken dat er in de stations zo veel mogelijk aansluitingsmogelijkheden worden gecreëerd.

⁵ 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”.

- net zoals de andere vervoersoperatoren, wordt aangemoedigd om een open data politiek te voeren, zowel voor de verschillende beleidsniveaus als voor ontwikkelaars van beleidsinstrumenten en operationele tools.

De Raden zijn van oordeel dat het tariefaanbod transparant, eenvoudig te begrijpen en administratief beheersbaar moet zijn voor alle betrokken partijen (de NMBS, de werkgevers, de werknemers en de andere treinreizigers).

Ze zijn eveneens de mening toegedaan dat de NMBS er in samenwerking met de andere betrokken actoren moet voor zorgen dat de combinatie van de trein met andere vervoermiddelen zo attractief mogelijk is (bv. aanbod en tarieven van stationsparkings die de combinatie trein/wagen aanmoedigen, voldoende parkeergelegenheid voor fietsers aan de stations).

2 Krachtlijn 2: Een hogere bezettingsgraad van de treinen nastreven

Om de verkeerscongestie op de weg aan te pakken en de financiële inkomsten van de NMBS te verhogen, is het volgens de Raden belangrijk om te streven naar een hogere bezettingsgraad van de treinen.

Daartoe is het volgens hen belangrijk om niet alleen in te zetten op betaalbare treintarieven die competitief zijn met die van andere modi, maar eveneens op een frequent en kwaliteitsvol treinaanbod.

In dit verband herinneren de Raden eraan dat ze met aandrang vragen om op de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer⁶ geen piek- en dal tarieven toe te passen, omdat een dergelijke prijsdifferentiatie niet zal leiden tot een hogere bezettingsgraad van de treinen tijdens de dalmomenten en omdat ze het prijsvoordeel van de trein t.o.v. de wagen tijdens de spitsuren verkleint of tenietdoet⁷.

3 Krachtlijn 3: Tariefverhogingen moeten gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering voor de reiziger

De Raden vinden dat tariefverhogingen die de NMBS toepast, gepaard moeten gaan met een kwaliteitsverbetering voor de reiziger (bv. op het vlak van stiptheid en van reizigerscomfort). Tariefverhogingen waar geen verbeterde dienstverlening tegenover staat, kunnen immers negatieve gevolgen hebben voor zowel de mobiliteit als de financiële inkomsten van de NMBS.

Om te kunnen oordelen of de tariefverhogingen die de NMBS toepast, gerechtvaardigd zijn op grond van de voor de reizigers gerealiseerde verbeteringen, moeten de Raden beschikken over informatie m.b.t. de performantie van de NMBS op de verschillende prestatie-indicatoren (KPI's) (waaronder die m.b.t. de stiptheid van het reizigersverkeer en de klantentevredenheid) waarmee de realisatie van haar opdrachten van openbare dienst wordt geëvalueerd.

De Raden vragen dan ook dat de fod Mobiliteit en Vervoer hun jaarlijks – voorafgaand aan de tariefverhogingen- verslag uitbrengt over de (evolutie van de) performantie van de NMBS op de

⁶ Treinabonnementen voor het woon-werkverkeer = trajecttreinkaarten en halftijdse treinkaarten

⁷ Meer informatie vindt u in het CRB/NAR-advies dd. 26 januari 2016 “De NMBS-plannen voor gedifferentieerde tarieven in de spits- en de daluren: de sociale gesprekpartners lichten hun gezamenlijke standpunten nader toe” (CRB 2018-0186, NAR Advies n°1978).

verschillende KPI's alsook over de maatregelen die werden genomen om te remediëren aan de niet-realisatie van de voor de KPI's vastgestelde doelstellingen (streefwaarden of tendenzen).

4 Krachtlijn 4: De overheidstegemoetkoming voor de derdebetalers-overeenkomsten verlengen en verduurzamen

De Raden vinden dat overheidsinvesteringen die het treingebruik aanmoedigen (bv. de financiële overheidstussenkomst in het kader van het derdebetalersysteem) nodig blijven, en dit zeker in de Belgische context van steeds groter wordende mobiliteitsproblemen.

De Raden vinden dat het beheerscontract 2018-2022 van de NMBS de geest van de opeenvolgende IPA's moet respecteren waarin de Groep van 10 pleit voor de verduurzaming en de verlenging van de financiering van de overheidstussenkomst in het kader van het derdebetalersysteem (ook wel, 80/20-systeem genoemd) met een open enveloppe.

5 Krachtlijn 5: De Raden voorafgaand raadplegen over geplande wijzigingen in de tarieven en het aanbod van vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer

Wijzigingen in de tarieven(formules) en/of het aanbod van (multimodale) vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer kunnen een invloed hebben op de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer. Daarom vinden de Raden het belangrijk dat zij – die overleg ter zake plegen - de NMBS tijdig kunnen wijzen op eventuele (in)directe ongewenste gevolgen van de geplande wijzigingen voor de werkgevers en de werknemers en dat zij zo nodig samen met de NMBS naar oplossingen kunnen zoeken.

De Raden vragen dan ook dat in het beheerscontract 2018-2022 van de NMBS wordt vastgelegd dat de fod Mobiliteit en Vervoer te gepasten tijde een overleg organiseert tussen enerzijds de NMBS en anderzijds de Raden over geplande wijzigingen in tarieven(formules) en/of het aanbod van (multimodale) vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer. Dat overleg moet te gepasten tijde plaatsvinden, d.w.z. wanneer een wijziging wordt overwogen, maar nog niet is bekrachtigd door het directiecomité of de raad van bestuur van de NMBS.