



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.074

CRB 2018-0280 DEF  
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van 29 januari 2018  
-----

Prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2018

x                    x                    x

2.960

## Inbehandelingneming

Op 22 december 2017 heeft de heer Robert Tollet, 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, een adviesvraag ontvangen m.b.t. de aanpassing van de tarieven van de treinkaarten op 1 februari 2018.

Sinds de publicatie op 20 december 2016 van het unaniem advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2017 (CRB 2016-2871 DEF, Advies n° 2011), heeft de gemengde subcommissie Mobiliteit die binnen de Raden met dit dossier is belast, haar werkzaamheden ter zake voortgezet.

Op 30 november 2017 kwamen de bevoegde vertegenwoordigers van de NMBS deze gemengde subcommissie toelichting verschaffen over de tariefaanpassingen van de NMBS die op 1 februari 2018 ingaan. De fod Mobiliteit en Vervoer was eveneens vertegenwoordigd op deze vergadering.

Op basis van die toelichting en van de gedachtewisseling die erop volgde, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteit het onderstaande advies opgesteld, dat op 29 januari 2018 door de gemeenschappelijke plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

## Advies

### 1 Niet langer ex post, maar ex ante geïnformeerd worden

De Raden nemen akte van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS aangaande de tariefaanpassingen die op 1 februari 2018 van kracht worden voor de treinkaarten en de andere vervoerbewijzen van de NMBS. Ze zijn vragende partij om niet langer ex post, maar wel ex ante (d.w.z. vóór de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS) geconsulteerd te worden over het voorstel van tariefaanpassingen.

### 2 Gelijke behandeling van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten

De Raden nemen akte van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS om de tarieven van de trajecttreinkaarten vanaf 1 februari 2018 te verhogen met 2,49% en merken op dat deze tariefverhoging conform is met de bepalingen van artikel 15 van het NMBS-beheerscontract 2008-2012 dat nog steeds van kracht is.

De Raden waarderen dat de NMBS rekening heeft gehouden met hun vraag om de tarieven van de trajecttreinkaarten (+ 2,49% vanaf 1 februari 2018) en die van de halftijdse treinkaarten (+ 2,49% vanaf 1 februari 2018) op dezelfde manier te behandelen. Om de garantie te hebben dat de NMBS bij elke tariefverhoging het beginsel van gelijke behandeling inzake tarifiering van de trajecttreinkaarten en halftijdse treinkaarten zal naleven, pleiten de Raden ervoor om in het nieuwe beheerscontract van de NMBS op te nemen dat de halftijdse treinkaarten onderwerpen zijn aan de prijsaanpassingsformule die van toepassing is op de trajecttreinkaarten.

### 3 De stiptheidsperformantie van de NMBS nuanceren

De Raden stellen vast dat de tariefverhoging van de trajecttreinkaarten (+2,49%) groter is dan de stijging van de gezondheidsindex (+1,49% tussen juni 2016 en juni 2017) omdat de NMBS erin geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te realiseren die in het beheerscontract met de federale staat overeengekomen is : de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen beliep 87,05% terwijl de te behalen stiptheidsdoelstelling 85,63% bedroeg. Zowel m.b.t. de te behalen stiptheidsdoelstelling als m.b.t. de effectieve regelmaat wensen de Raden enkele nuances aan te brengen.

Wat betreft de te behalen stiptheidsdoelstelling, wensen de Raden op te merken dat:









- deze verre van ambitieus is : het betreft immers een stiptheidsdoelstelling die voor het jaar 2012 tot aan de inwerkingtreding van het volgende beheerscontract constant is gebleven;
- de berekeningswijze ervan niet in het beheerscontract staat beschreven. De Raden betreuren dit gebrek aan transparantie omdat het al dan niet behalen van de stiptheidsdoelstelling financiële gevolgen kan hebben voor de werknemers of de werkgevers. Ze vragen om in het volgende beheerscontract de berekeningswijze van de te behalen stiptheidsdoelstelling te beschrijven.

Wat betreft de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen, stellen de Raden met tevredenheid vast dat voor de berekening ervan rekening wordt gehouden met de bezettingsgraad van de reizigerstreinen en met het tijdstip waarop ze rijden (tijdens de piekuren of tijdens de daluren). Ook vinden ze het positief dat voor die berekening afgeschafte treinen in aanmerking worden genomen (een afgeschafte trein wordt beschouwd als een trein met vertraging). Afgezien daarvan betreuren ze dat er tot op heden nog geen gevolg werd gegeven aan hun verzoek om bij de berekening van de effectieve regelmaat :

- niet alleen voor de reizigerstreinen die langs Brussel rijden, maar ook voor de andere reizigerstreinen rekening te houden met de stiptheid in de (belangrijkste) tussenstations;
- ook rekening te houden met de vertragingen die te wijten zijn aan langdurige werkzaamheden en met de nadelen die de reizigers ondervinden wegens vertragingen en defecten;
- zoveel mogelijk gebruik te maken van internationaal geharmoniseerde maatstaven rond stiptheid zodat een internationale vergelijking mogelijk wordt.

De Raden betreuren dat er tot op heden geen uniforme Europese norm bestaat die de meetwijze van de stiptheid van het reizigersvervoer per trein bepaalt en dat de stiptheidsnormen die gehanteerd worden, verschillen van lidstaat tot lidstaat (zie tabel).

Tabel 1: Stiptheidsnormen van toepassing in verschillende EU-lidstaten

Verenigd Koninkrijk		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> • Regionaal: vertraging < 5 min. Op eindbestemming • Lange afstand: vertraging < 10 min. op eindbestemming
Duitsland		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> Vertraging < 6 min. tijdens elke commerciële stop of de eindbestemming. Scope: In de stiptheid bevinden zich: Treinen op lange afstand, regionale treinen (metro, treinen) en
Zwitserland		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> Vertraging < 3 min. en een verzekerde aankomst in de overstapstations
Oostenrijk		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> Vertraging ≤ 5 min. bij elke voorziene aankomst Scope: In de stiptheid bevinden zich: Treinen op lange afstand en regionale treinen
Nederland		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> Vertraging < 3 min. bij aankomst: • in 35 stations voor alle treinseries en • in 8 stations voor Thalys/ICE Buiten scope: Afgeschaafte treinen, treinen met aangepaste dienstregeling
Luxemburg		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> Vertraging ≤ 6 min. bij aankomst
Frankrijk		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> Vertraging ≤ 5 min. op eindbestemming. Scope: Een afgeschaafte trein telt eveneens mee als een trein die niet op uur is. Aan elke trein wordt een gewicht toegekend in functie van de bezettingsgraad.
België		<b>Meetmethode: reizigers</b> <b>Op tijd:</b> • Vertraging ≤ 6 min. op eindbestemming en • Bij aankomst in het eerste station van Brussel (mits passage)

Bron: Infrabel

Teneinde de performantie op het vlak van stiptheid van de verschillende spooroperatoren in Europa met elkaar te kunnen vergelijken, verzoeken de Raden de bevoegde Belgische autoriteiten om aan de Europese instanties te vragen dat een uniforme Europese norm voor het meten van de stiptheid van het reizigersvervoer per spoor wordt ingevoerd. Ze wensen een reflectie terzake aan te gaan met de bevoegde medewerk(st)ers van de NMBS en Infrabel.

Voorts vragen de Raden om de stiptheidsprestaties (gemeten a.d.h.v. de effectieve regelmaat) te bekijken samen met de kwaliteit van het spooraanbod en met de commerciële snelheid.

De Raden stellen vast dat de verhoging van het treinaanbod (met 5,1% t.o.v. het vervoersplan 2014-2017) waarvan de treinreizigers vanaf 10 december 2017 (d.i. de datum van de inwerkingtreding van het vervoersplan 2017-2020) zullen kunnen genieten, volgens de NMBS, ook een rol heeft gespeeld bij de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS tot tariefverhogingen vanaf 1 februari 2018.

De Raden vinden de uitbreiding van het treinaanbod (en meer in het bijzonder de verhoging van de amplitude<sup>1</sup> op verschillende S-verbindingen<sup>2</sup>, waarop het vervoersplan 2017-2020 voornamelijk inzet) positief omdat deze het treingebruik kan aanmoedigen. Ook het feit dat in uitvoering van het vervoersplan 2017-2020 op bepaalde verbindingen extra treinen worden ingelegd in het weekend en/of 's avonds laat, juichen de Raden toe omdat dit volgens hen belangrijk is om het treingebruik door studenten en werknemers met atypische uurroosters aan te moedigen. Ze wijzen er wel op dat :

- personen die een treinbiljet aan een stationsloket willen kopen, dat in bepaalde treinstations niet meer kunnen (indien het stationsloket werd gesloten) of minder gemakkelijk dan voorheen (indien de openingsuren van het stationsloket werden beperkt). Deze personen zijn aangewezen op alternatieve betaalwijzen (via automaat, online of via de NMBS-app), waar ze niet altijd toegang toe hebben (bv. mensen die onvoldoende digitale vaardigheden of middelen, zoals een PC of smartphone, ter beschikking hebben) en die het treingebruik kunnen ontmoedigen.
- het onaanvaardbaar zou zijn de kosten die verbonden zijn aan de uitbreiding van het treinaanbod zo goed als uitsluitend ten laste van de werkgevers en de werknemers te leggen;
- overheidsinvesteringen die het spoorgebruik aanmoedigen nodig blijven, en dit, zeker in de huidige maatschappelijke context, die gekenmerkt wordt door steeds nijpender wordende mobiliteitsproblemen die negatieve 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 een specifieke functie van algemeen belang vervult.

---

<sup>1</sup> De amplitude is het totaal aantal treinen per dag.

<sup>2</sup> S-verbindingen zijn voorstedelijke verbindingen.

## 4 Evolutie van de werkgevers- en werknemersbijdragen in de prijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer

De Raden vestigen er de aandacht op dat de persoonlijke bijdrage van de werknemers in de kostprijs van het door de NMBS georganiseerde vervoer vanaf 1 februari 2018 gemiddeld 34,5% zal bedragen (tgov. gemiddeld 25% op 1 februari 2009) op basis van de huidige forfaitaire bedragen van werkgeverstussenkomst in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers die opgenomen zijn in artikel 3 van de CAO nr. 19 octies.

Voorts stellen de Raden vast dat de persoonlijke bijdrage van de werknemers in de prijs van de abonnementen voor het gemeenschappelijk openbaar vervoer (met uitzondering van het treinvervoer), op basis van artikel 4 b) van de CAO nr. 19 octies, gestegen is t.o.v. 1 februari 2009. Bijvoorbeeld, voor een MIVB-jaarabonnement zou de persoonlijke werknemersbijdrage thans ongeveer 40% kunnen bedragen.

Vanuit macro-economisch oogpunt echter, moet de persoonlijke bijdrage van de werknemers in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer gerelativeerd worden, aangezien de bijdrage van sommige werkgevers groter is dan deze die werd vastgelegd door de CAO 19 octies of een gunstigere sectorale CAO.

De Raden vragen om de toepasselijke forfaitaire bedragen van werkgeverstussenkomst in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers die vermeld staan in artikel 3 van de CAO nr.19 octies op te nemen in de bijlage bij het koninklijk besluit dat naar aanleiding van de tariefverhoging op 1 februari 2018 zal worden genomen in uitvoering van de wet van 27 juli 19623.

## 5 Wijziging van de wet van 27 juli 1962

De Raden herinneren er voorts aan dat de huidige versie van artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 nog steeds voorschrijft dat “de Koning het bedrag<sup>6</sup> en de wijze van betaling van deze bijdrage bepaalt bij een in ministerraad overgelegd besluit, na advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven te hebben ingewonnen”.

Op het vlak van de wettelijke basis is er dan ook sprake van een onverenigbaarheid tussen de huidige formulering van artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 en CAO nr. 19 octies. De Raden herinneren eraan dat ze, teneinde deze onverenigbaarheid op te lossen, in een [eensluidend advies dd. 23 juni 2010<sup>4</sup>](#), een tekstvoorstel formuleerden teneinde de wet van 27 juli 1962 te wijzigen. De Raden herhalen hun verzoek om dat advies ten uitvoer gelegd te zien en vestigen tevens de aandacht op het feit dat het betrekking heeft op verschillende beleidsbevoegdheden.

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Advies van 23 juni 2010 m.b.t een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 27 juli 1962 ([CRB 2010-1042, advies NAR nr. 1737](#))

## 6 Campuskaarten en schooltreinkaarten

Teneinde de stelsels van alternerend leren en werken aantrekkelijker te maken, vragen de Raden eens te meer om ervoor te zorgen dat alle jongeren die alternerend leren en werken, ongeacht hun opleidingsinstelling<sup>5</sup>, voor hun woon-schoolverplaatsingen per trein de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de campuskaarten als de schooltreinkaarten) kunnen genieten.

## 7 Raadpleging vóór de invoering van multimodale tarieven en vervoerbewijzen

De Raden betreuren dat geen rekening werd gehouden met de vraag die ze in hun advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2017 stelden om, door de NMBS geraadpleegd te worden vóór de invoering van nieuwe multimodale tarieven en vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer. Doordat ze niet vooraf geïnformeerd werden over de invoering (in oktober 2017) van de City pass-abonnementen Antwerpen en Gent waarmee in deze steden onbepaald kan gereisd worden met treinen van de NMBS en bussen van De Lijn, konden ze niet anticiperen op de vragen die nu rijzen m.b.t. de regeling voor de (gedeeltelijke) terugbetaling ervan door de werkgever. De Raden nemen er nota van dat werkgevers voor de City pass-abonnementen derdebetalersovereenkomsten met de NMBS zullen kunnen sluiten. Ze vragen zich af hoe dit praktisch in zijn werk zal gaan wetende dat de City pass-abonnementen geen loutere NMBS-abonnementen zijn, maar abonnementen die het resultaat zijn van een partnerschap tussen de NMBS en een gewestelijke openbaarvervoermaatschappij. Bovendien hebben de Raden zich ertoe geëngageerd om deze problematiek te bestuderen.

Tot slot maken de Raden van de gelegenheid gebruik om nogmaals de wens uit te spreken dat in het nieuwe beheerscontract van de NMBS wordt vastgelegd dat de fod Mobiliteit en Vervoer, voorafgaand aan wijzigingen in het gamma NMBS-vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer, een overleg organiseert tussen enerzijds de NMBS en anderzijds de sociale partners verenigd in de CRB en de NAR, aangezien dergelijke wijzigingen een invloed hebben of kunnen hebben op de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer van de werknemers. Zo kunnen de sociale partners, die overleg plegen over deze tegemoetkomingen, de NMBS tijdig wijzen op de eventuele (in)directe ongewenste gevolgen van de geplande wijzigingen voor de werkgevers en de werknemers en zondig (samen met de NMBS) alternatieve oplossingen zoeken.

-----

---

<sup>5</sup> Dus niet alleen personen die een alternerende opleiding volgen bij SYNTRA, IFAPME of ESPACE Formation PME, maar bv. ook personen 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).