

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.150

CRB 2019-2560 DEF
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 17 december 2019

De prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2020

X X X

3.037

Inbehandelingneming

Op 27 november 2019 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 NMBS-vervoerbewijzen vanaf 1 februari 2020.

Op 4 november 2019 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.

In het onderstaande advies, dat door de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 17/12/2019 werd goedgekeurd, bespreken de Raden de tariefaanpassingen waartoe de raad van bestuur van de NMBS beslist heeft, in het licht van de mobiliteitsafspraken die de interprofessionele sociale partners maakten in hun akkoorden van 1 april 2019 voor de periode 2019-2020. Ook herhalen ze hun prioritaire eisen m.b.t. het tarievenbeleid van de NMBS en pleiten ze voor een aanpassing van de gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van een aantal vervoerbewijzen van de NMBS. De onderstaande executive summary vat de voornaamste boodschappen van dit advies kort samen.

Advies

EXECUTIVE SUMMARY

Boodschappen aan de NMBS

De forse tariefverhogingen van de key card en van Railease vormen een rem op de realisatie van een modal shift in het woon-werkverkeer. De Raden vragen aan de NMBS om er zo spoedig mogelijk voor te zorgen dat Railease voortaan ook kan worden aangekocht door werknemers met een mobiliteitsbudget waarin een bedrijfswagen vervat zit. Ze vragen eveneens om de valideringsbiljetten gekoppeld aan Railease te digitaliseren, net als de key card en de halftijdse treinkaart. De terugbetalingsvoorwaarden van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer zouden moeten versoepeld worden bij ziekte of overstap naar een andere werkgever.

De NMBS moet houders van halftijdse treinkaart volgens de Raden voortaan ook toestaan een parkeerabonnement van de NMBS aan het voorkeurtarief aan te schaffen. Alle jongeren die alternerend leren en werken moeten voor hun woon-schoolverplaatsingen de schooltarieven van de NMBS kunnen genieten. Tot slot vragen de Raden om nauwer betrokken te worden bij wijzigingen in het aanbod van vervoerbewijzen en tariefformules voor pendelaars.

Boodschappen aan de vier openbaarvervoermaatschappijen

De Raden wensen de vier openbaarvervoermaatschappijen op regelmatige basis uit te nodigen om de vorderingen te vernemen op het vlak van integratie van het openbaarvervoeraanbod in ons land.

De Raden vragen aan de openbaarvervoermaatschappijen om ervoor te zorgen dat de tarieven van de gecombineerde abonnementen (NMBS/MIVB, NMBS/De Lijn, NMBS/TEC) voordeliger gemaakt worden dan de som van de prijzen van de afzonderlijke abonnementen.

Boodschappen aan de onderhandelaars van het toekomstige beheerscontract van de NMBS

De Raden vinden dat tariefverhogingen van de NMBS gepaard moeten gaan met een kwaliteitsverbetering voor de reiziger.

Ze roepen de federale overheid op om de NMBS een ambitieuzere, maar wel realistische stiptheidsdoelstelling op te leggen. De berekeningswijze van deze doelstelling moet de regering helder beschrijven in het volgende beheerscontract. Bovendien pleiten de Raden voor een aanpassing van de berekeningswijze van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen opdat ze beter tegemoet zou komen aan de stiptheidsperceptie van de reizigers. Er moet een uniforme Europese norm voor de stiptheidsmeting uitgewerkt worden.

Voorts vragen de Raden om de halftijdse treinkaarten te onderwerpen aan dezelfde prijsaanpassingsformule als de trajecttreinkaarten. De verschillende tarifaire behandeling van enerzijds de traject- en schooltreinkaarten en anderzijds de andere tarifaire producten van de NMBS moet gegarandeerd blijven.

Tot slot roepen de Raden op om het 80/20-systeem in de toekomst te financieren met een open overheidsenveloppe.

Boodschappen aan de federale en regionale overheden die het openbaar vervoer financieren

De Raden vragen dat het vrijwillige 80/20-systeem wordt uitgebreid tot al de gecombineerde openbaarvervoerabonnementen. Ze roepen de federale regering en de regionale regeringen op om de overheidsenveloppe van het uitgebreide 80/20-systeem samen te financieren.

1. De mobiliteitsafspraken uit de akkoorden 2019-2020

1.1 *Inzetten op een modal shift door de keuze voor openbaar vervoer en alternatieve vervoersmodi te stimuleren*

Op 1 april 2019 hebben de interprofessionele sociale gesprekspartners in de Nationale Arbeidsraad akkoorden voor de periode 2019-2020 gesloten over verschillende thema's, waaronder mobiliteit. Met de bedoeling het woon-werkverkeer duurzamer te doen verlopen, zijn ze in die akkoorden onder andere overeengekomen dat de forfaitaire bijdrage van de werkgevers in de prijs van de treinabonnementen en de gecombineerde abonnementen vanaf 1 juli 2019 verhoogd werd tot 70% en dat elke werknemer die de (water)bus, tram of metro gebruikt voor zijn woon-werkverkeer, vanaf 1 juli 2020 recht heeft op een tegemoetkoming van zijn werkgever, ongeacht de afstand die hij aflegt (aanschaffing van de 5 km-limiet¹). De bovenvermelde mobiliteitsafspraken uit de akkoorden voor de periode 2019-2020 werden geconcretiseerd door de aanneming van de CAO n° 19/9.

¹ Tot 1 juli 2020 heeft een werknemer die de (water)bus, tram of metro gebruikt voor zijn woon-werkverkeer enkel recht op een tegemoetkoming van zijn werkgever voor verplaatsingen van 5 km of meer (d.i. de 5 km-limiet).

De interprofessionele sociale partners willen inzetten op een modal shift door de keuze voor openbaar vervoer en alternatieve vervoersvormen te stimuleren. Vanuit die optiek hebben ze de paritaire comités en ondernemingen aanbevolen om gebruik te maken van een fietsvergoeding en van het mobiliteitsbudget, zoals ingevoerd bij de wet van 17 maart 2019. Vanuit diezelfde optiek hebben ze de regering gevraagd 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.

1.2 Een nieuw systeem ontwikkelen voor de terugbetaling van het woon-werkverkeer

Bovendien zijn de interprofessionele sociale partners in de akkoorden van 1 april 2019 voor de periode 2019-2020 overeengekomen om in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad een nieuw systeem voor de terugbetaling van het woon-werkverkeer te ontwikkelen dat het gebruik van duurzame vervoersmodi aanmoedigt en de bestaande regelingen (onder andere op fiscaal en parafiscaal vlak) vereenvoudigt.

2. Tariefverhoging van vervoerbewijzen voor woon-werkverkeer

2.1 De forse tariefverhogingen van de key card en van Railease bemoeilijken de realisatie van een modal shift in het woon-werkverkeer

De Raden vinden de forse tariefverhogingen van de key card (+12,5%) en van Railease (+25%) die op 1 februari 2020 van kracht worden, niet gerechtvaardigd. Ze wijzen erop dat deze tariefverhogingen een rem vormen op de realisatie van een modal shift in het woon-werkverkeer, die door de sociale partners en de verschillende beleidsniveaus wordt nagestreefd. De key card en Railease zijn immers vervoerbewijzen die voor woon-werkverplaatsingen kunnen worden gebruikt en waarmee respectievelijk het wagengebruik voor kortere afstanden en het bedrijfswagengebruik teruggedrongen kunnen worden.

2.2 Tariefverhogingen moeten gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering voor de reiziger

Zoals reeds gemeld in hun unaniem advies² van 23 mei 2018, vinden de Raden 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.

² CRB/NAR-advies dd. 23 mei 2018 "Krachtlijnen voor het beheerscontract 2018-2022 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 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).

2.3 Gelijke tariefbehandeling van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten

De Raden nemen er akte van dat de raad van bestuur van de NMBS beslist heeft om de tarieven van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten vanaf 1 februari 2020 te verhogen met 2,87%. De tariefverhoging van de trajecttreinkaarten is groter dan de stijging van de gezondheidsindex (+1,87% tussen juni 2018 en juni 2019) omdat de NMBS erin geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te realiseren die de federale staat haar via het beheerscontract heeft opgelegd : de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen beliep 87%, terwijl de te behalen stiptheidsdoelstelling 85,63% bedroeg.

De Raden stellen vast dat uit het klantentevredenheidsonderzoek van de NMBS blijkt dat de tevredenheid van de reizigers over de stiptheid van de treinen er tussen 2018 en 2019 op vooruitging (van 40,3% voor het jaar 2018 naar 51,3% voor de eerste 7 maanden van 2019). Ze vinden deze evolutie positief. Toch vinden ze dat de tevredenheidsscore over de stiptheid aan de lage kant ligt en dat de stiptheidsperformantie van de NMBS nog beter moet.

De Raden vinden het belangrijk dat een gelijke tariefbehandeling van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten van toepassing blijft. Mochten de tarieven van de halftijdse treinkaarten sterker stijgen dan die van de trajecttreinkaarten, 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.

2.4 Andere tariefbehandeling voor de traject- en schooltreinkaarten dan voor de andere producten van de NMBS

Voor de tariefaanpassing van de traject- en schooltreinkaarten is de NMBS thans gebonden aan andere regels (art 15 van het huidige beheerscontract) dan voor de tariefaanpassing van de andere tarifaire producten (art 16 van het huidige beheerscontract).

De Raden pleiten voor het behoud van het verschil in tarifaire behandeling van enerzijds de traject- en schooltreinkaarten en anderzijds de andere tarifaire producten.

3. De prijsaanpassingsformule van de trajecttreinkaarten

3.1 De halftijdse treinkaarten onderwerpen aan dezelfde prijsaanpassingsformule als de trajecttreinkaarten

Artikel 15 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS, dat reeds meermaals werd verlengd, schrijft voor dat de NMBS de tarieven van de trajecttreinkaarten jaarlijks mag verhogen met maximaal 1% bovenop de stijging van de gezondheidsindex (tussen juni t-2 – juni t-1) op voorwaarde dat ze de in het beheerscontract vastgelegde stiptheidsdoelstelling realiseert.

Voor de jaarlijkse tariefaanpassing van de trajecttreinkaarten wordt een formule gehanteerd die beschreven staat in artikel 15 van het beheerscontract en die functie is van de evolutie van de gezondheidsindex, de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen en de te behalen stiptheidsdoelstelling die de federale staat de NMBS oplegt.

Om de garantie te hebben dat een gelijke tariefbehandeling van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten van toepassing blijft, vragen de Raden om in het volgende beheerscontract van de NMBS op te nemen dat de halftijdse treinkaarten onderworpen zijn aan dezelfde prijsaanpassingsformule als de trajecttreinkaarten.

3.2 Een ambitieuzere, maar realistische stiptheidsdoelstelling opleggen aan de NMBS

Om de tarieven van de trajecttreinkaarten vanaf 1 februari 2020 te mogen verhogen met maximum 1% bovenop de stijging van de gezondheidsindex tussen juni 2018 en juni 2019, moest de NMBS een stiptheidsdoelstelling van 86,63% realiseren. Het betreft hier een doelstelling die voor het jaar 2012 werd vastgelegd in het beheerscontract van de NMBS en die ongewijzigd van toepassing blijft tot aan de inwerkingtreding van het volgende beheerscontract.

De Raden vragen de federale staat om de NMBS in het kader van het volgende beheerscontract van de NMBS een ambitieuzere, maar wel realistische stiptheidsdoelstelling op te leggen.

3.3 Transparantie over de berekeningswijze van de te behalen stiptheidsdoelstelling

Aangezien het al dan niet behalen door de NMBS van de in het beheerscontract vastgelegde stiptheidsdoelstelling financiële gevolgen kan hebben voor zowel werknemers als werkgevers, vragen de Raden om de berekeningswijze ervan transparant te beschrijven in het volgende beheerscontract van de NMBS.

3.4 De berekeningswijze van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen aanpassen

De Raden vragen eveneens een aanpassing van de berekeningswijze van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen. Bij deze berekening moet in hun ogen niet alleen (zoals nu) rekening worden gehouden met afgeschafte reizigerstreinen³, met de bezettingsgraad van de reizigerstreinen en het tijdstip waarop ze rijden. Er moet ook een reflectie worden opgestart om in deze berekening rekening te houden met aspecten die een belangrijke impact hebben op de stiptheidsperceptie van de reizigers, zoals bijvoorbeeld nadelen die de reizigers ondervinden wegens vertragingen en technische defecten, alsook de stiptheid in de (belangrijkste) tussenstations van alle reizigerstreinen (niet alleen diegene die langs Brussel rijden).

3.5 Een uniforme Europese norm voor de stipheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor

Ook vragen de Raden om voor de berekening van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen zo veel mogelijk gebruik te maken van internationaal geharmoniseerde maatstaven rond stiptheid zodat een internationale vergelijking mogelijk wordt. Aangezien het op dit moment nog niet mogelijk is om de stipheidsprestaties van de verschillende spooroperatoren met elkaar te vergelijken, pleiten de Raden voor de invoering van een uniforme Europese norm voor de stipheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor.

4. Gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van vervoerbewijzen voor woon-werkverkeer

4.1 Railease openstellen voor werknemers met een mobiliteitsbudget waarin een bedrijfswagen vervat zit

De wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget - waarvan de interprofessionele sociale partners het gebruik aanbevelen aan de paritaire comités en de ondernemingen - biedt werkgevers die het wensen, de mogelijkheid om hun werknemers die aanspraak kunnen maken op een bedrijfswagen, een mobiliteitsbudget toe te kennen als alternatief voor de bedrijfswagen.

De Raden betreuen ten eerste dat werknemers met een mobiliteitsbudget waarin een bedrijfswagen vervat zit, zich geen Railease kunnen aanschaffen omdat Railease enkel via de werkgever bij de NMBS kan worden aangekocht. Ter herinnering, volgens de filosofie van het mobiliteitsbudget is het de werknemer (en dus niet de werkgever) die dat budget aanwendt en beheert.

De Raden betreuen eveneens dat de valideringsbiljetten die gekoppeld zijn aan Railease nog steeds van papier zijn en dat de gebruiker ze vóór elke opstap of overstap op de trein met de hand moet invullen. Deze administratieve rompslomp en het feit dat de aankoop via de werkgever moet gebeuren, vormen voor werknemers die gewend zijn aan het gebruiksgemak en comfort van een bedrijfswagen zeker geen incentive om gebruik te maken van het openbaar vervoer via Railease.

³ Een afgeschafte trein wordt beschouwd als een trein met vertraging.

Bijgevolg vragen de Raden aan de NMBS om er zo snel mogelijk voor te zorgen dat Railease ook kan worden aangekocht door werknemers met een mobiliteitsbudget waarin een bedrijfswagen vervat zit. Ze vragen de NMBS eveneens om de valideringsbiljetten die aan Railease gekoppeld zijn, te digitaliseren.

4.2 De valideringsbiljetten gekoppeld aan Railease, de key card en de halftijdse treinkaart digitaliseren

De Raden stellen vast dat de NMBS in de hedendaagse digitale samenleving nog steeds papieren vervoerbewijzen aanbiedt, zoals de valideringsbiljetten gekoppeld aan Railease, de halftijdse treinkaarten en de key card.

Vanuit het oogpunt van administratieve vereenvoudiging voor de openbaar vervoergebruiker, vragen de Raden om deze vervoerbewijzen te digitaliseren.

4.3 De terugbetalingsvoorwaarden van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer versoepelen

Een zieke werknemer heeft enkel recht op een (gedeeltelijke) terugbetaling van zijn treinabonnement indien hij de NMBS een ziekteattest kan voorleggen dat het verlaten van de woonst verbiedt. Werknemers die langdurig ziek zijn (als gevolg van bv. een burn-out of psychische problemen) en die hun woonst wel mogen verlaten tijdens hun ziekteverlof, hebben dus geen recht op een (gedeeltelijke) terugbetaling van hun treinabonnement. De Raden vragen om dit probleem op te lossen door, in geval van ziekte, de abonnementen op te schorten met de ziekteperiode en/of de voorwaarde " het niet mogen verlaten van de woonst" te schrappen.

Voor werknemers-treinabbonementhouders die van werkgever veranderen, past de NMBS enkel het traject van het treinabonnement aan. Werknemers die voor de woon-werkverplaatsingen naar hun nieuwe werkgever geen gebruik meer maken van de trein, hebben dus geen recht op een (gedeeltelijke) terugbetaling van hun treinabonnement. De Raden verzoeken de NMBS om hiervoor een oplossing te zoeken.

4.4 Informatie over het gebruik van Railease, de key card en de city pass – abonnementen

De Raden hebben van de NMBS vernomen dat de key card, die oorspronkelijk bedoeld was voor het maken van vrijetijdsverplaatsingen over kortere afstanden (gemiddeld 9 km), in de praktijk vaak gebruikt wordt voor professionele verplaatsingen over langere afstanden (gemiddeld 18 km). De key card is net als Railease en als de city pass-abonnementen een vervoerbewijs dat gebruikt kan worden voor het woon-werkverkeer, dat de sociale partners willen verduurzamen.

De Raden vragen aan de NMBS informatie over het gebruik van deze drie types van vervoerbewijzen. Meer concreet wensen de Raden van de NMBS te vernemen hoe omvangrijk de verkochte volumes van deze vervoerbewijzen zijn, door welk type reiziger/pendelaar ze gebruikt worden en voor welk type van verplaatsingen (strikt privé, woon-werk, dienst).

5. Het 80/20-systeem

5.1 *Financiering van het 80/20-systeem met een “open” enveloppe*

De Raden hebben van de NMBS vernomen dat steeds meer werkgevers kiezen voor een derdebetalersregeling en dat het aandeel werknemers, die houder zijn van een treinabonnement voor het woon-werkverkeer en tewerkgesteld zijn bij een werkgever die een derdebetalersovereenkomst sloot met de NMBS, toeneemt doorheen de tijd : hun aandeel steeg van 37% in 2004, tot 51% in 2009 en 61% in 2018. Ook hebben ze via de NMBS vernomen dat 99,7% van de werkgevers uit de privésector die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst sluiten, kiezen voor het 80/20-systeem⁴.

De Raden betreuren dat het 80/20-systeem thans gefinancierd wordt met een gesloten enveloppe die de federale overheid ter beschikking stelt van de NMBS. Ze wijzen erop dat deze enveloppe op dit moment reeds ontoereikend⁵ is, waardoor de NMBS het tekort moet bijpassen met eigen middelen.

De Raden vragen de regering dan ook 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.

5.2 *Uitbreiding van het 80/20-systeem tot al de gecombineerde abonnementen*

Omdat 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 een gecombineerd NMBS/TEC-abonnement. Om dergelijke discriminatoire problemen te vermijden en om de combinatie van de trein met andere openbaarvervoermiddelen voor het woon-werkverkeer aan te moedigen, vragen de Raden om het vrijwillig 80/20-systeem uit te breiden tot al de gecombineerde abonnementen. Ook roepen ze de federale regering en de regionale regeringen op om de overheidsenveloppe voor de financiering van het uitgebreid 80/20-systeem samen te spijzen.

⁴ Het 80/20-systeem is een systeem waarbij de werkgevers die het wensen, hun werknemers kosteloos woon-werkverkeer met een NMBS-abonnement of een gecombineerd NMBS/MIVB-abonnement kunnen aanbieden door met de NMBS een derdebetalersovereenkomst (80/20-systeem) te sluiten. Op basis van die overeenkomst neemt de werkgever minstens 80% van de prijs van het abonnement voor zijn rekening en neemt de federale overheid het resterende percentage van de prijs ten laste.

⁵ Uit cijfers van de fod Mobiliteit en Vervoer blijkt dat de federale overheid de NMBS in 2017 een enveloppe van 29,257 miljoen euro ter beschikking stelde voor de financiering van het 80/20-systeem, terwijl dit systeem in totaal 32,65 miljoen euro kostte. De NMBS moest toen dus 3,393 miljoen euro bijpassen met eigen middelen.

6. Werknemers- en werkgeversbijdragen in de prijs van het treinvervoer

Zoals blijkt uit tabel 1, zijn de tarieven van de trajecttreinkaarten in de periode 2009-2020 gestegen met 24,06%. De Raden vestigen er de aandacht op dat elke tariefverhoging van deze treinkaarten ertoe leidt dat de financiële bijdragen van tal van werknemers en werkgevers in de prijs van het woon-werkverkeer met de trein groter wordt.

Tabel 1 : Tariefverhogingen van de trajecttreinkaarten en halftijdse treinkaarten in de periode 2009-2020

Jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tariefstijging (in%) van trajecttreinkaarten	6,25 (**)	0,66	1,03	2,27	1,32	1,2	0	1,41	3,38	2,49	1,18	2,87
Tariefstijging (in%) van de halftijdse treinkaarten	6,25 (**)	9,35	1,03	2,27	1,32	1,20	0,00	1,41	3,38	2,49	1,18	2,87
Stijging (in%) van de gezondheidsindex (*)	5,07	-0,11	2,03	3,27	2,21	1,69	0,14	0,99	2,38	1,49	1,64	1,87

Noten:

(*) gezondheidsindex : $[\text{gezondheidsindex juni (t-1)} / \text{gezondheidsindex juni (t-2)}] - 1$; basis 1996 = 100

(**) : op 1.2.2009 werden de tarieven -conform art. 15.3 van het beheerscontract van de NMBS - met meer dan maximum 1% bovenop de stijging van de gezondheidsindex verhoogd wegens de uitzonderlijke stijging van de tractie-energiekosten in de jaren 2007 en 2008

6.1 Voor de betrokken werknemers, een grotere bijdrage in de prijs van de treinabonnementen

Voor werknemers die van hun werkgever een financiële tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met een NMBS-abonnement ontvangen waarvan het forfaitaire bedrag werd vastgelegd in artikel 3 van de CAO n° 19/9, geldt dat de persoonlijke bijdrage van de werknemer in de prijs van dat abonnement vanaf 1 februari 2020 32% zal bedragen, tegenover 30% op 1 juli 2019⁶.

6.2 Voor tal van werkgevers, een grotere bijdrage in de prijs van de treinabonnementen

Er zijn ook werkgevers die hun werknemers een financiële tegemoetkoming in de prijs van het woon-werkverkeer met een NMBS-abonnement toekennen waarvan het bedrag groter is dan het forfait vastgelegd in artikel 3 van de CAO 19/9, alsook werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst sluiten om hun werknemers gratis woon-werkverkeer per trein te kunnen aanbieden. Voor deze werkgevers leidt elke tariefverhoging van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer tot een groter bedrag van werkgeversbijdrage in de prijs van deze abonnementen.

⁶ Ter herinnering : op 1 februari 2009 bedroeg de persoonlijke werknemersbijdrage in de prijs van een NMBS-abonnement gemiddeld 25% van de prijs op 1.2.2009 (CAO n° 19 octies). Sinds 1 juli 2019 bedraagt de persoonlijke werknemersbijdrage in de prijs van een NMBS-abonnement 30% van de prijs op 1 februari 2019 (CAO n° 19/9).

7. Schooltarieven van de NMBS voor alle jongeren die alternerend leren en werken

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, voor hun woon-schoolverplaatsingen per trein de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de campuskaarten als de schooltreinkaarten) kunnen genieten. Dus niet alleen zoals nu jongeren die een alternerende opleiding volgen bij SYNTRA, IFAPME of ESPACE Formation PME, maar bv. ook 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).

8. De multimodaliteit verder ontwikkelen

8.1 Integratie van het openbaarvervoeraanbod

De Raden wijzen erop dat de huidige versnippering van het openbaarvervoeraanbod nefast is voor de aantrekkelijkheid en dus ook het gebruik van het openbaar vervoer in ons land. Overleg en samenwerking tussen de vier openbaarvervoeroperatoren, de federale en regionale overheden is volgens hen dan ook cruciaal om zo snel mogelijk te komen tot een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod ten dienste van de reiziger (d.w.z. op elkaar afgestemde dienstregelingen, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen enz.).

De Raden vestigen er de aandacht op dat deze versnippering van het aanbod en van de tarieven de mensen ook niet aanspoort tot multimodaliteit. Om het gebruik van de gecombineerde abonnementen (NMBS/MIVB, NMBS/De Lijn en NMBS/TEC) en dus ook het combineren van verschillende openbaarvervoermiddelen te bevorderen, vragen de Raden aan de openbaarvervoermaatschappijen om ervoor te zorgen dat de tarieven van de gecombineerde abonnementen voordeliger gemaakt worden dan de som van de prijzen van de afzonderlijke abonnementen.

De Raden wensen de vier openbaarvervoeroperatoren op regelmatige basis (een eerste keer al in april 2020) uit te nodigen om de stand van zaken te vernemen van hun inspanningen om te komen tot een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod in ons land. Zo kunnen ze het resultaat van deze inspanningen integreren in hun werkzaamheden die moeten uitmonden in een nieuw systeem voor de terugbetaling van het woon-werkverkeer.

8.2 Ook parkeerabonnementen aan voorkeurtarieven voor halftijdse werknemers

De Raden vragen aan de NMBS om ervoor te zorgen dat houders van een halftijdse treinkaart zich voortaan ook desgewenst een parkeerabonnement van de NMBS tegen het voorkeurtarief kunnen aanschaffen.

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. Treinreizigers die houder zijn van een halftijdse treinkaart daarentegen, moeten daar op dit moment nog het normale tarief voor betalen.

8.3 De Raden betrekken bij wijzigingen in tariefformules en vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer

De Raden nemen er akte van dat de klassieke vervoerbewijzen die vermeld staan in de CAO 19/9 (met name, de treinkaarten voor 1 maand, voor 3 maanden, voor 1 jaar en de halftijdse treinkaarten) volgens de NMBS nog steeds voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van een groot deel van de werknemers.

De Raden hebben vernomen dat de NMBS bezig is met een interne reflectie over de eventuele invoering van "flexibele" vervoerbewijzen en tariefformules bovenop deze klassieke vervoerbewijzen 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 werknemers aan te trekken. 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 andere werknemers die nu nog met de wagen pendelen, alsook werknemers die gekozen hebben voor een mobiliteitsbudget.

De Raden wensen bij deze reflectie-oefening 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.

9. Een kb uitvaardigen n.a.v. de tariefverhoging op 1 februari 2020

Tot slot vragen de Raden dat de bevoegde minister conform artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 een koninklijk besluit uitvaardigt naar aanleiding van de tariefverhoging op 1 februari 2020. Ook vragen ze om in de bijlage bij dat koninklijk besluit twee tabellen op te nemen: een tabel met de forfaitaire bedragen van werkgeversbijdrage die vermeld staan in artikel 3 van cao nr. 19/9 en een tabel met de bedragen van werkgeversbijdrage die van toepassing zijn voor de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst (80/20-regeling) hebben gesloten.