



NATIONALE ARBEIDSRAAD

**CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN**

ADVIES Nr. 1.764

CRB 2011-0089 DEF
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van 26 januari 2011

Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2011

2.473-1

Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2011

Inbehandelingneming

Op 30 september 2010 kwamen vertegenwoordigers van de NMBS de gemengde subcommissie Treinkaarten toelichting geven bij het voorstel tot aanpassing van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen dat op 8 oktober 2010 ter goedkeuring werd voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS.

Op 29 oktober 2010 kreeg de gemengde subcommissie Treinkaarten de gelegenheid om met vertegenwoordigers van de NMBS van gedachten te wisselen over twee grote uitdagingen waarvoor de NMBS staat, namelijk stiptheid en veiligheid.

Op 4 november 2010 heeft de heer Robert Tollet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, van de directie "Beleidsontwikkeling en ondersteuning voor duurzame mobiliteit en het spoor" van de fod Mobiliteit en Vervoer een adviesvraag ontvangen over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2011.

De gemengde subcommissie Treinkaarten die binnen de CRB en de NAR met dit dossier belast is, heeft tijdens haar vergaderingen van 13 december 2010 en 17 januari 2011 het onderstaande advies opgesteld, dat op 26 januari 2011 door de plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Advies

1. Betrokkenheid bij de prijzenpolitiek van de NMBS

De Raden verheugen zich erover dat ze voor de eerste keer niet alleen post factum, maar ook ex ante bij de prijzenpolitiek van de NMBS worden betrokken.

Ze vestigen er de aandacht op dat met de vergadering van 30 september 2010, tijdens welke vertegenwoordigers van de NMBS toelichting gaven over het voorstel tot aanpassing van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen, uitvoering werd gegeven aan de wens die ze in hun unaniem advies van 26 januari 2010 over de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2011 hebben uitgesproken om :

- betrokken te worden bij het vastleggen van de nieuwe tarieven van de vervoerbewijzen woon-werkverkeer die de NMBS aanbiedt (m.n. de trajecttreinkaarten, de halftijdse treinkaarten en Railease) vóór de vergadering tijdens welke de raad van bestuur van de NMBS ze goedkeurt;
- daarvoor een ontmoeting te hebben met de verantwoordelijken van de NMBS.

2. De treinkaarttarieven

De Raden nemen akte van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS van 8 oktober 2010 om de tarieven van de trajecttreinkaarten vanaf 1 februari 2011 te verhogen met 1,03%.

Ze wijzen erop dat die tariefverhoging lager is dan de stijging van de gezondheidsindex tussen juni 2009 en juni 2010 (+2,03%) omdat de NMBS haar stiptheidsdoelstelling (92% voor de tariefaanpassing op 1 februari 2011) niet heeft gehaald.

De Raden stellen vast dat de tariefverhoging die op 1 februari 2011 van kracht wordt- in tegenstelling tot de tariefaanpassing op 1 februari 2010- een even sterke weerslag zal hebben op de trajecttreinkaarten (+1,03%) als op de halftijdse treinkaarten (+1,03%).

De Raden stellen met tevredenheid vast dat de NMBS voor de tariefverhoging die op 1 februari 2011 van kracht wordt, tegemoet is gekomen aan het verzoek dat ze in hun unaniem advies van 26 januari 2010 over de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2010 hebben geuit en dat ertoe strekte dat de halftijdse treinkaarten zouden worden onderworpen aan de prijsaanpassingsformule die van toepassing is op de trajecttreinkaarten en die staat beschreven in artikel 15 van het huidige beheerscontract van de NMBS.

Om de garantie te hebben dat de NMBS dat bij elke tariefverhoging zal doen, pleiten de Raden ervoor om het beheerscontract van de NMBS in die zin aan te passen.

De Raden stellen vast dat de prijs van de trajecttreinkaarten op 1 februari 2011 1,69% en die van de halftijdse treinkaarten 10,38% hoger zal liggen dan op 1 februari 2009.

Ze vestigen er de aandacht op dat de persoonlijke bijdrage van de werknemers in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer vanaf 1 februari 2011 gemiddeld 26,2% zal bedragen (tgo. gemiddeld 25% sinds 1 februari 2009) omdat de 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 van 20 februari 2009 en die gelden sinds 1 februari 2009, ongewijzigd blijven.

3. De stiptheid van de reizigerstreinen

De Raden vestigen er de aandacht op dat stiptheid de nummer 1 is in de top 5 van punten die de treinreizigers verbeterd willen zien. Andere punten die volgens de treinreizigers vatbaar zijn voor verbetering, zijn in volgorde van afnemende belangrijkheid : informatie; netheid; frequentie; prijs.

Ze maken zich zorgen over het feit dat de stiptheid van de reizigerstreinen sinds 2004 gestaag is blijven afnemen en dat het aantal treinen met meer dan 10 minuten vertraging in Brussel (een zone waar de verkeersverzadiging een groot probleem is) blijft stijgen.

Ze vestigen er de aandacht op dat de tarieven van de trajecttreinkaarten vanaf 1 februari 2011 met minder dan 1,03% zouden stijgen indien voor de berekening van die tariefaanpassing ook¹ rekening zou worden gehouden met een subjectieve kwaliteitsmeting die wordt uitgevoerd door een instelling die onafhankelijk is van de NMBS-groep en die rekening houdt met de belevingen van de treinreizigers.

De Raden stellen vast dat de stiptheidscijfers die de NMBS-groep publiceert, niet overeenstemmen met de ervaringen van de reizigers.

Ze wijzen erop dat cijfers die wijzen op treinen die op tijd komen, perfect kunnen verbergen dat reizigers niet op tijd komen. Inderdaad, in bepaalde gevallen wordt de commerciële snelheid aan het einde van het traject zo sterk opgedreven dat de trein toch stipt op tijd in het eindstation aankomt. De Raden vragen om hiermee rekening te houden bij de beoordeling van de regelmaat van de reizigerstreinen.

Om tot meer realiteitsgebonden stiptheidscijfers te komen, hebben de Raden in vorige adviezen aangaande de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten herhaaldelijk gepleit voor een aanpassing van de regels voor de berekening van de regelmaat van de reizigerstreinen.

De Raden betreuren dan ook ten zeerste dat die regels tot op heden onveranderd zijn gebleven en maken van de gelegenheid gebruik om eens te meer te vragen dat bij de berekening van de regelmaat:

- niet alleen voor de reizigerstreinen die langs Brussel rijden, maar ook voor de andere reizigerstreinen rekening zou worden gehouden met de regelmaat in de (belangrijkste) tussenstations;
- ook rekening zou worden gehouden met de vertragingen die te wijten zijn aan langdurige werkzaamheden en met de nadelen die de reizigers ondervinden wegens vertragingen en defecten;
- ook rekening zou worden gehouden met de bezetting van de reizigerstreinen en met het tijdstip waarop ze rijden (tijdens de piekuren of tijdens de daluren).

Wat dat laatste punt betreft, nemen de Raden kennis van het voornemen van de vertegenwoordigers van de NMBS om bij de berekening van de regelmaat van de reizigerstreinen die zal uitmonden in de tariefverhoging die op 1 februari 2012 in werking treedt, piekurtreinen meer te laten doorwegen dan dalurtreinen.

¹ Tot nu toe wordt bij die berekening enkel rekening gehouden met de objectieve regelmaat van de reizigerstreinen, d.w.z. de stipheidsmeting die Infrabel uitvoert.

4. De veiligheid op het Belgische spoorwernet

De Raden vestigen er de aandacht op dat ze de veiligheid van de treinreizigers en van de personeelsleden van de NMBS-groep ook als een topprioriteit beschouwen en dat ze maatregelen ter verbetering van de veiligheid op en rond het spoor genegen zijn.

Ze doen opmerken dat incidenten (lees: treinongevallen) en het herstel van de schade die ze aan de infrastructuur aanbrengen, medeverantwoordelijk zijn voor de treinvertragingen en dat ze dus een invloed hebben op de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen. Omdat die regelmaat in aanmerking wordt genomen bij de berekening van de maximaal toegelaten tariefverhoging hebben ze ook een invloed op de tarieven van de treinkaarten.

5. Wettelijk kader

De Raden vragen om de tabel met de forfaitaire bedragen van werkgeverstussenkomst in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers die vermeld staat in artikel 3 van de CAO nr.19 octies van 20 februari 2009 op te nemen in de bijlage bij het koninklijk besluit dat naar aanleiding van de tariefverhoging op 1 februari 2011 zal worden genomen in uitvoering van de wet van 27 juli 1962².

Bovendien dringen de Raden erop aan om het wettelijk kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers aan te passen op de wijze die ze hebben beschreven in hun unaniem advies van 23 juni 2010 m.b.t. een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 27 juli 1962³. Ook vragen ze om geïnformeerd te worden over het gevolg dat aan dat advies zal worden gegeven.

6. Het algemene spoorbeleid

De Raden doen opmerken dat de NMBS voor de uitdaging staat om tegelijkertijd de kwaliteit van de dienstverlening te behouden/verbeteren en een alsmaar groeiend cliënteel op te vangen. Ze zijn van oordeel dat die uitdaging enkel tot een goed eind kan worden gebracht met nieuw rollend materieel en een uitbreiding van de capaciteit van het spoornet. Ze vinden het dan ook positief dat de NMBS recentelijk fors geïnvesteerd heeft in nieuw rollend materieel. Voorts pleiten ze voor een zo spoedig mogelijke ingebruikname van het nieuw rollend materiaal omdat ze van mening zijn dat daardoor het aantal vertragingen of afgeschafte treinen als gevolg van technische problemen zal/kan dalen.

² Bedoeld wordt de wet 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.

³ Bedoeld wordt de wet 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 Raden appreciëren dat de NMBS begaan is met het ongemak dat de treinreizigers ondervinden ten gevolge van vertragingen. Ze stellen vast dat de compensatiemaatregel vanuit administratief oogpunt voor de gemiddelde treinreiziger zeer zwaar is en dat hij de deur openzet voor misbruiken. De Raden vragen dan ook met aandrang om de compensatiemaatregel gebruiksvriendelijker te maken en misbruiken ervan tegen te gaan.

Ten slotte stellen de Raden vast dat informatie na stiptheid het belangrijkste punt is dat de treinreizigers verbeterd willen zien. Ze zijn dan ook verheugd vast te stellen dat de NMBS van plan is te blijven communiceren over de mogelijkheid die abonnement- en biljethouders hebben om treininformatie per sms te ontvangen.
