

RGCT ADVIES 24/03

Tariefaanpassing NMBS - 1 februari 2025

Goedgekeurd door de plenaire vergadering van 25 september 2024.

1. Context

Overeenkomstig artikel 33 van haar openbaredienstcontract 2023-2032 heeft de NMBS op 1 augustus 2024 een voorstel tot tariefaanpassing ingediend bij het Raadgevend Comité van de Treinreizigers.

De laatste tariefaanpassing vond plaats op 1 februari 2024, op basis van de consumentenprijsindex voor juli 2023. Het huidige verzoek om aanpassing, gepland voor 1 februari 2025, is gebaseerd op de prijsindex van juni 2024.

De NMBS stelt een aanpassing van haar tarieven voor:

- met +2,91% voor het standaardticket tweede klas (STTK) en jongeren-, senioren- en RVT-tickets
- met +3,03% voor alle tweedeklas abonnementen (Standaard, Flex, Halftijds, Student en Student Multi)

Het Comité merkt op dat de voorgestelde tariefaanpassingen voor het standaardticket tweede klas (STTK) en de tickets voor jongeren, senioren en RVT voor 2025 overeenkomen met de maximale gemiddelde stijging die is toegestaan in het openbaredienstcontract 2023-2032.

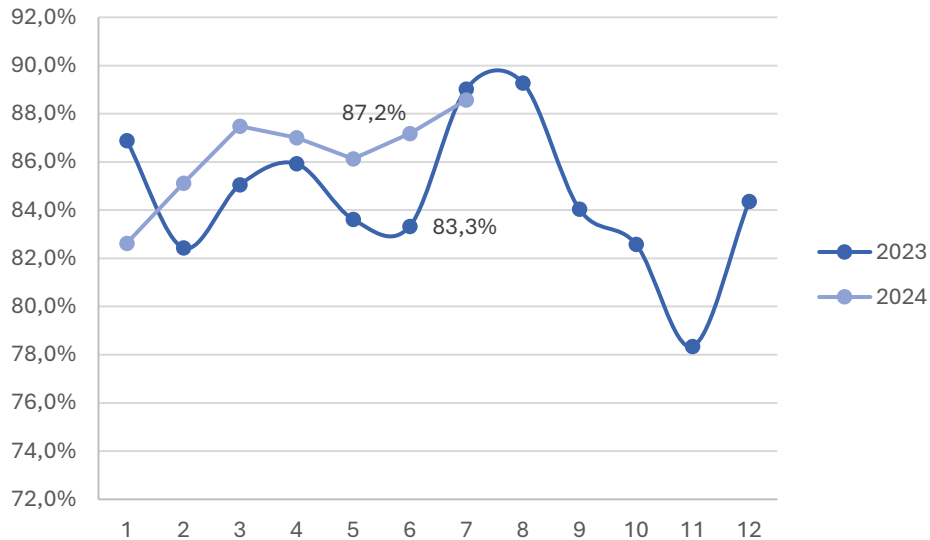
Voor de abonnementen vraagt de NMBS een bijkomende verhoging van +0,12% in het kader van artikel 37 van het contract voor de openbare dienst.

2. Advies van het Comité over de voorgestelde tariefaanpassingen voor 1 februari 2025

2.1 De indexering is begrijpelijk maar de kwaliteit van de dienstverlening is nog steeds te laag

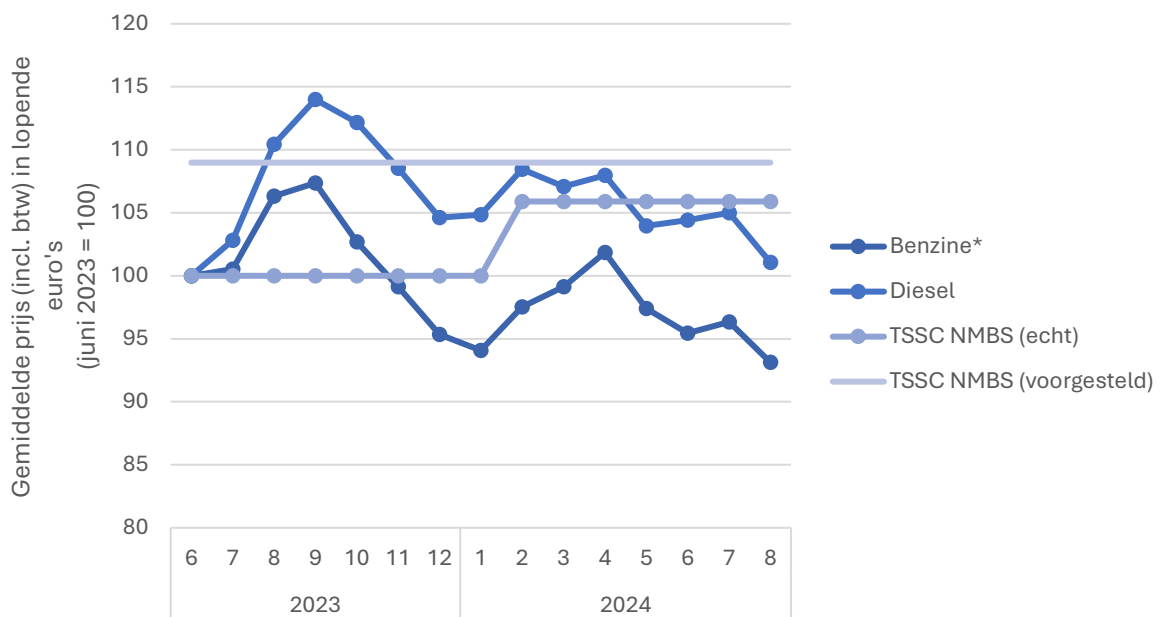
In zijn vorige advies over dit onderwerp (23/01) motiveerde het Comité zijn verzoek om de indexering uit te stellen met de argumenten (1) kwaliteit van de dienstverlening en stiptheid, (2) de niet-indexering bij de andere openbaarvervoersmaatschappijen, en (3) de financiële aantrekkelijkheid tegenover het autoverkeer.

Wat de kwaliteit van de dienstverlening en stiptheid betreft, is het Comité verheugd over de verbeteringen op het gebied van stiptheid (IP5) en de goede resultaten van de indicator klanttevredenheid (IP1). Het stiptheidspercentage van de treinen steeg aanzienlijk tussen juni 2023 en juni 2024, van 83,3% (het slechtste percentage voor een juni sinds 2018) naar 87,2%. In 2024 was het maandelijkse stiptheidspercentage hoger dan in 2023 voor alle maanden behalve januari en juli (Figuur 1). Desalniettemin blijft de stiptheid onder de onderste drempel die volgens het openbaredienstcontract gehaald zou moeten worden.



Figuur 1: Punctualiteit inclusief geannuleerde treinen

Wat de financiële aantrekkelijkheid tegenover het autoverkeer betreft, sinds juni 2023 is de prijs van aardolieproducten niet significant gestegen en zelfs met ruim 7% gedaald in het geval van benzine (Figuur 2). De prijsindexering zal dus de facto het concurrentievermogen van het spoor ten opzichte van de personenwagen verminderen. Het Comité vreest dat een tariefindexering tot een vermindering van het aantal treinreizigers zou kunnen leiden, of het moeilijker zal maken om meer en nieuwe reizigers aan te trekken.



Figuur 2: Vergelijking tussen de gemiddelde prijs van aardolieproducten en de gemiddelde prijs van een standaardticket tweede klas (berekeningen van de Comité op basis van Statbel-gegevens)

* rekenkundig gemiddelde van de prijzen per liter benzine 95 (E5 en E10) en 98 (E5 en E10)

** rekenkundig gemiddelde van de literprijzen van diesel B7, B10, B20 en B30.

Het Comité kan de logica van de indexering begrijpen, maar vindt dat de prijzen niet in evenwicht zijn tot de geleverde kwaliteit van de dienstverlening (zoals beschreven door de KPIs) en hierdoor een belemmering is voor de ambitieuze modal shift richting het spoorverkeer te bereiken.. **Een**

breder debat over het prijsniveau en het tariefbeleid dringt zich op (zie ook advies 24/01 van het Comité).

Het Comité heeft daarnaast de volgende opmerkingen:

- Wat de verbetering van de kwaliteit betreft, heeft het Comité in zijn advies 23/01 gevraagd "dat de NMBS [de achteruitgang van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers] zou erkennen en de maatregelen zou toelichten die ze neemt om de kwaliteit te verbeteren". Helaas heeft de NMBS het Comité geen enkele informatie verstrekt over haar acties, noch over de analyse in verband met de berekening van de IP1, waarvan de resultaten sterk afhangen van de onderzochte steekproef en de continuïteit van de methodes. Het Comité kan zich dus niet uitspreken over deze verbetering van de tevredenheid en **vraagt de NMBS om hen de resultaten van de tevredenheidsenquête van 2023 voor te leggen.**
- Om de verschillen tussen de afgeronde prijsvariatie en de maximaal toegestane gemiddelde stijging te beperken, **vraagt het Comité de NMBS om haar afrondingsregel in overeenstemming te brengen met de manier waarop die in de handel voor cashbetalingen wordt toegepast**¹. Inderdaad merkt het Comité op dat de afgeronde prijsvariatie aanzienlijk afwijkt van de maximaal toegestane gemiddelde stijging (Tabel 1). Voor de gemiddelde STTK bijvoorbeeld is de werkelijke prijsvariatie +4,35% tegenover +2,91% voor de maximaal toegestane gemiddelde stijging.

Tabel 1 Vergelijking tussen theoretische en werkelijke prijsveranderingen

* waarden (in blauw) zijn gecorrigeerd in overeenstemming met de aanbevelingen van het Comité

** waarden in het groen duiden op een kleinere verandering dan de maximaal toegestane gemiddelde stijging, waarden in het rood duiden op een grotere verandering.

Product	Afstand	Prijzen en ontwikkelingen				
		Δ in % niet-afgerond*	Δ€/product	€/product	Δ in % afgerond** (in %)	
Standaard Ticket 2de klas Enkel	Min Prijs	<7 km	0,00%	0 €	2,50 €	0,00%
	Gemiddeld	35 km	2,96%	0,30 €	7,20 €	4,35%
	Max prijs	>145 km	2,95%	0,50 €	26,00 €	1,96%
Senior Ticket HT	2de klas	80 km H/T	2,91%	0,20 €	8,50 €	2,41%
Youth Ticket Enkel	2de klas	82 km	2,91%	0,20 €	7,70 €	2,67%
Standaard Abonnement (2de klas)	1 maand	37 km	2,91%	5,00 €	165,00 €	3,13%
	3 maanden	36 km	2,91%	13,00 €	437,00 €	3,07%
	12 maanden	41 km	2,91%	51,00 €	1.731,00 €	3,04%
Flex Abonnement (2de klas)	6 dagen	43 km	2,91%	3,00 €	89,00 €	3,49%
	10 dagen	42 km	2,91%	4,00 €	123,00 €	3,36%
	80 dagen	48 km	2,91%	35,00 €	1.179,00 €	3,06%
	120 dagen	46 km	2,91%	45,00 €	1.559,00 €	2,97%

¹ De NMBS rondt tot €25 af op 10 centimes, van €25 tot €50 op 50 centimes, en van €50 naar boven op €1. Het wetboek economisch recht bepaalt dat het bedrag naar beneden wordt afgerond als het eindigt op 1 of 2 cent, naar boven wordt afgerond als het eindigt op 8 of 9 cent, en wordt afgerond op 5 cent als het eindigt op 3, 4, 6 of 7 cent.

Halftijds (2de klas)	5 H/T	46 km	2,91%	2,00 €	65,00 €	3,17%
Student Abonnement (2de klas)	1 maand	30 km	2,91%	1,00 €	28,50 €	3,64%
	3 maanden	28 km	2,91%	2,00 €	75,00 €	2,74%
	12 maanden	23 km	2,91%	7,00 €	235,00 €	3,07%
Student Multi (2e klas)	5 H/T	59 km	2,91%	0,40 €	15,60 €	2,63%

2.2 Losse vervoerbewijzen met gereguleerde tarieven

Het Comité stelt vast dat voor trajecten van meer dan 7km de voorgestelde theoretische indexering hoger is dan de maximaal toegestane gemiddelde verhoging voor de standaardticket tweede klas (STTK). Het Comité **vraagt de NMBS om de filosofie achter deze beslissing om trajecten van meer dan 7 km hoger te indexeren** (die dus meer geïndexeerd zullen worden dan de prijsindex) **te verduidelijken**.

Zoals vermeld in advies 24/01 wil het Comité ook de aandacht vestigen op de gevolgen van de mogelijke afschaffing van de Standard Multi, die zou leiden tot een prijsstijging die veel groter is dan de eventuele indexering voor reizigers die gebruik maken van dit vervoerbewijs (zelfs met voordeelkaart). Voor de maximumprijs zou deze stijging bijvoorbeeld +154,9% bedragen zonder voordeelkaart of +52,9% met een -40% korting, tegenover de aangekondigde indexering van +2,95%.

2.3 Abonnementen met gereguleerde tarieven

Artikel 37 van het openbaardienstcontract 2023-2032 van de NMBS bepaalt dat "als NMBS tijdens het afgelopen jaar de minimale prestatiedrempel overschrijdt die is vastgesteld voor de prestatie-indicatoren met betrekking tot stiptheid, klantentevredenheid **en** de schrappingsgraad (zie Art.97 §2, IP.5, IP.1 en IP.2), mag ze een tariefverhoging toepassen op de gereguleerde tarieven voor abonnementen van maximaal 1% per jaar, bovenop de index. Deze potentiële verhoging komt overeen met het rekenkundig gemiddelde van de verkregen scores vermenigvuldigd met 1%"².

KPI	Onderste drempel	Bovenste drempel	Resultaat	Behaald %	Gemiddeld %
IP1 – Indicator voor klantentevredenheid	6,91	7,63	7,17	36,1%	
IP2 – Percentage van het totaal aantal annuleringen ten laste van de NMBS	0,58%	0,52%	0,59%	0,0%	12,0%
IP5 – Stiptheid binnenlands reizigersverkeer NMBS (gemeenschappelijke indicator Infrabel)	89,1	90,9	87,5	0,0%	

Figuur 3: Belangrijkste prestatie-indicatoren die in aanmerking werden genomen bij de verhoging van de tarieven voor abonnementen (bron: NMBS)

Volgens de lezing van het Comité impliceert artikel 37 dat deze verhoging Slechts kan worden toegepast indien al deze drempels worden overschreden . De NMBS heeft echter de minimale prestatiedrempel voor de indicatoren IP2 en IP5 niet bereikt (Figuur 3). Het Comité beschouwt deze verhoging dan ook als nietig en **vraagt de NMBS om de aanpassing van de tarieven van de abonnementen te beperken tot de maximaal toegestane gemiddelde verhoging, namelijk +2,91%**.

Een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst (CAO 19/11) trad in werking op 1 juni 2024, . Deze voorziet in een verhoging van de minimumterugbetaling van de spoorabonnementen van woon-

² Het coördinerend voegwoord "en" werd voorgesteld door het Comité

werkverkeer verschuldigd aan de werkgevers (*verplichte minimumbijdrage*) tot 71,8% van de kostprijs van het abonnement (forfaitaire bedrag op basis van de tariefschaal van februari 2024). Om de kosten voor de werknemers te verminderen, heeft de federale regering beslist om deze regeling aan te vullen met een belastingkrediet van 7,5% voor werkgevers die een minimum van 79,3% van het abonnement terugbetalen (*verhoogde vrijwillige bijdrage*), waardoor maximaal 20,7% ten laste van de werknemer blijft³. Bij een indexering van de NMBS-tarieven zullen werkgevers en werknemers elk een deel van de stijging dragen. De eerste procent van de stijging wordt gedragen door de werkgevers. Elke bijkomende stijging (als die meer dan 1% bedraagt) zal worden verdeeld tussen werkgevers en werknemers, hoewel de stijging ten laste van de werkgever niet meer dan 2,5% per jaar mag bedragen.

Het Comité merkt op dat een verhoging van de prijs van de woon-werkabonnementen met 3,03% de forfaitaire bedragen van de minimale werkgeversbijdrage zal verhogen met 2,015%, en dat werknemers die van hun werkgever een financiële tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met een treinabonnement ontvangen waarvan het forfaitaire bedrag wordt bepaald overeenkomstig de CAO 19/9, zoals gewijzigd door de CAO 19/11, 28,92% van de prijs van hun treinabonnement zelf zullen moeten betalen, tegenover 28% van de abonnementsprijs op 1 juni 2024. Bovendien zullen de financiële inspanningen die werkgevers moeten leveren om de financiële bijdrage van hun werknemers in de prijs van het treinabonnement te kunnen blijven beperken tot 20,7% hoger worden. Daardoor wordt het minder voordelig voor werkgevers om 79,3% van de prijs van het woon-werkabonnement te betalen (waardoor zij een belastingkrediet krijgen), en dreigen dus meer werknemers 28,92% van het treinabonnement zelf te moeten betalen in plaats van 20,7%. **Het Comité vraagt de NMBS en de federale regering dan ook om een mechanisme voor te stellen om de impact van de prijsindexering te neutraliseren, zodat het aandeel van de werkgever en de werknemer in de prijs behouden blijft.**

Daarnaast is de Comité verrast door het ontbreken van de Standard Multi, Youth Multi en Local Multi tickets in de voorstellen van de NMBS. Het vreest de afschaffing van deze tickets en herhaalt dat de passagiers eraan gehecht zijn.

2.4 Niet-gereguleerde tarieven

Overeenkomstig artikel 38.7 van haar beheerscontract 2023-2032 moet de NMBS het RGCT op de hoogte brengen van alle aanpassingen van niet-gereguleerde tarieven.

Het Comité verbaast zich erover dat het hierover nog geen informatie heeft ontvangen, aangezien de vorige adviesaanvraag (advies 23/01) ook indexeringsvoorstellen voor niet-gereguleerde tarieven omvatte. In geval van een geplande wijziging vraagt het Comité dan ook aan de NMBS om het zo snel mogelijk op de hoogte te brengen van de tariefaanpassing op 1 februari 2025 voor biljetten met niet-gereguleerde tarieven.

3. Tariefaanpassing en tariefhervorming 2025

Overeenkomstig haar openbaredienstcontract 2023-2032 (artikelen 25.4 en 38.2) moet de NMBS haar aanbod van geconventioneerde vervoerbewijzen (zowel gereguleerde als niet-gereguleerde

³ Regeling beschreven in hoofdstuk 5 van de wet van 12 mei 2024 houdende diverse fiscale bepalingen en in het koninklijk besluit van 17 juli 2024 met betrekking tot de toepassing van het belastingkrediet voor de verhoging van de tussenkomst van de werkgever in een treinabonnement.

Er moet worden opgemerkt dat deze formule complementair is aan de 80/20-formule, waarbij de Federale overheid 20% van de abonnementsprijs betaalt als de werkgever zich ertoe verbindt 80% van de abonnementsprijs te betalen via een derdebetalersformule.

tarieven) aanpassen binnen 26 maanden na de inwerkingtreding van het contract, d.w.z. uiterlijk op 1 maart 2025.

Het Comité verbaast zich erover dat het verzoek om indexering zo kort voor de theoretische inwerkingtreding van de tariefhervorming in het openbaredienstcontract wordt gedaan. **Het Comité zou dan ook willen dat de NMBS verduidelijking geeft over het tijdschema van deze tariefhervorming en over het verband tussen deze hervorming en de tariefaanpassing waarop dit advies betrekking heeft.**

4. Follow-up van mededeling 23/01 over tariefaanpassingen 2024

Het Comité heeft nota genomen van het voornemen van de raad van bestuur van de NMBS om de aanbevelingen uit zijn advies 23/01 niet op te volgen.

Het Comité dankt ook de NMBS voor haar antwoord betreffende het studentenabonnement en de bijhorende mededeling. Zij herhaalt haar gehechtheid aan deze pas gezien de stijging van de prijs van studentenkoten (+17,5% in 3 jaar)⁴ en de preciaire situatie van veel studenten⁵.

In zijn advies 23/01 heeft het Comité de NMBS verzocht "*toe te lichten welke maatregelen zij neemt om de kwaliteit te verbeteren*". Hoewel de stiptheid is verbeterd, bereikt ze nog steeds niet de lagere drempel die in het contract voor de openbare dienst is vastgelegd. **Het Comité herhaalt dus zijn verzoek en vraagt de NMBS om uitleg over de maatregelen die momenteel worden genomen om de stiptheid te verbeteren (IP5) en over het annuleringspercentage waarvoor de NMBS verantwoordelijk is (IP2).**

Tot slot heeft het Comité ook gevraagd "*dat de NMBS alle tariefmaatregelen, zoals de indexering van de tarieven, duidelijk zou communiceren en verantwoorden aan de reizigers*". Jammer genoeg heeft de NMBS in haar adviesaanvraag aan het Comité enkel de ruwe cijfers meegedeeld, zonder haar keuzes te motiveren. **Het Comité wenst dat de NMBS haar keuzes beter motiveert, zodat het de logica (en trade-offs) erachter beter kan begrijpen.**

5. Conclusie

Het Comité dankt de NMBS voor de verstrekte informatie. Bij gebrek aan informatie over de motivering van de door de NMBS gemaakte keuzes, heeft het Comité zijn advies uitsluitend op basis van de ruwe cijfers opgesteld.

Het Comité wenst constructief samen te werken met de NMBS. In deze context is het enige doel van dit advies haar standpunt namens de reizigers (en dus van de NMBS-klanten) aan de NMBS over te brengen om de vervoermaatschappij te helpen een weloverwogen beslissing te nemen.

Het Comité verzoekt de NMBS om dit advies in zijn geheel aan haar bestuurders te bezorgen, vóór de vergadering van de Raad van Bestuur, en biedt aan om dit advies mondeling toe te lichten aan de leden van de raad van bestuur van de NMBS.

Het Comité zal dit advies overmaken aan de leden van de Commissie Mobiliteit van de Kamer van Volksvertegenwoordigers (of bij ontstentenis van een samenstelling ervan aan alle leden van de

⁴ Stadim & DiggittStudentenleven. (2024). Kotkompas 2023. <https://www.stadim.be/nl/publicaties/kotkompas-2023>

⁵ Volgens de SONECOM-BDO-enquête die het kabinet Marcourt in 2019 liet uitvoeren, bevindt 36% van de studenten in de Federatie Wallonië-Brussel zich in een objectief preciaire situatie.

Kamer) en aan de minister bevoegd voor de NMBS (bij ontstentenis van een nieuwe regering ook aan de formateur).

Het Comité zal in afwachting van een beslissing van de Raad van Bestuur het advies na weglating van de confidentiële informatie (conform het protocol NMBS-RGCT) ook op haar website publiceren en het kenbaar maken aan de pers.