

# ADVIES

## De geplande tariefwijzigingen van de woon-werkabonnementen van de NMBS



## Inbehandelingneming

Met het oog op de in het vooruitzicht gestelde tariefaanpassingen van de woonwerkabonnementen van de NMBS, hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) het onderstaande advies uitgebracht, dat op 28 januari 2025 door hun gemengde plenaire vergadering werd goedgekeurd.

Dit advies bestaat uit vier delen. Het eerste deel handelt over de tariefstijging van de woonwerkabonnementen op 1 februari 2025 waartoe de raad van bestuur van de NMBS heeft beslist en waarover mevrouw Valérie Verzele, directeur-generaal van het directoraat-generaal “Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid” van de FOD Mobiliteit en Vervoer, krachtens de wet van 27 juli 1962<sup>1</sup> een adviesvraag heeft gericht tot de heer Benoît Bayenet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Het tweede deel gaat over het belastingkrediet dat door de federale regering werd ingevoerd via de wet van 12 mei 2024 houdende diverse fiscale bepalingen. Het derde deel handelt over het voorstel tot nieuwe tariefaanpassing van de woonwerkabonnementen dat kadert in de hervorming van het tarieven- en productengamma van de NMBS. Het laatste deel gaat over de bevordering van multimodale verplaatsingen via het tarievenbeleid van de NMBS.

Dit advies is gebaseerd op informatie van de NMBS (over de tariefstijging van de woonwerkabonnementen op 1 februari 2025 en over het voorstel tot een beperkte nieuwe tariefaanpassing van deze abonnements dat kadert binnen de hervorming van het tarieven- en productengamma van de NMBS) en van de FOD Mobiliteit en Vervoer (over de prestaties van de NMBS op de prestatie-indicatoren uit het openbaredienstcontract 2023-2032 en over de bepalingen van dat contract die een impact hebben op de gereguleerde tarieven van woonwerkabonnementen).

---

<sup>1</sup> De wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de NMBS ingevolge de uitgifte van abonnements voor werklieden en bedienden.

## ADVIES

### 1. Tariefaanpassing van de woon-werkabonnementen op 1 februari 2025

#### 1.1. Tariefstijging met 3,03% vanaf 1 februari 2025

De Raden nemen er akte van dat de tarieven van de woon-werkabonnementen (nl. de Standard abonnementen, de Halftijdse abonnementen en de Flex abonnementen) op 1 februari 2025 zullen stijgen met 3,03%. Deze stijging is het resultaat van een tariefverhoging (van 0,12%) bovenop de tariefindexering (van 2,91%).

#### 1.2. Prijs/kwaliteitverhouding en de gevolgen voor de nagestreefde modal shift

Voor de tariefverhoging (van 0,12%) die op 1 februari 2025 bovenop de tariefindexering (van 2,91%) van kracht wordt, wordt gekeken naar de prestaties van de NMBS voor het jaar 2023<sup>2</sup> op de 3 betrokken prestatie-indicatoren (klantentevredenheid, stiptheid, schrappingsgraad van de treinen). Voor het jaar 2023 scoorde de NMBS zowel op het vlak van de stiptheid (87,5) als voor wat betreft de schrappingsgraad van de treinen (0,59) slechter dan de minimale prestatiedrempel<sup>3</sup> : voor de stiptheid bedroeg de bodemwaarde 89,1, voor de schrappingsgraad van de treinen 0,58. De enige prestatie-indicator waarvoor de NMBS beter scoorde (7,17) dan de bodemwaarde (6,91), maar onder de target, de progressiewaarde<sup>4</sup> (7,27), heeft betrekking op de klantentevredenheid.

De Raden zouden willen dat tegenover de tariefstijging (met 3,03%) vanaf 1 februari 2025 een verbeterde dienstverlening aan de reiziger staat (hetgeen momenteel niet kan worden gewaarborgd). Ze vrezen dat een tariefstijging in combinatie met een verslechterde kwaliteit van de dienstverlening ertoe zou kunnen leiden dat de kloof ten aanzien van de doelstellingen die geambieerd worden in het ondernemingsplan 2023-2032 van de NMBS<sup>5</sup> en de Spoorvisie 2040<sup>6</sup> groter wordt.

De Raden hebben vastgesteld dat de NMBS voor slechts 1 van de 3 betrokken prestatie-indicatoren (klantentevredenheid, stiptheid, schrappingsgraad van de treinen) beter moet

---

<sup>2</sup> Er is dus een tijdsverschil van meer dan 1 jaar tussen de cijfers m.b.t. de genoemde prestaties (cijfers voor het jaar 2023) en de tariefverhoging op 1 februari 2025.

<sup>3</sup> De minimale prestatiedrempel stemt overeen met de bodemwaarde.

<sup>4</sup> Het betreft hier de progressiewaarde voor 2023 die overeenkomt met de streefwaarde die eind 2023 bereikt moest zijn.

<sup>5</sup> Een streefdoel van de NMBS dat opgenomen is in het ondernemingsplan 2023-2032 van de NMBS bestaat erin om tegen 2032 30% meer reizigers aan te trekken ten opzichte van 2022

<sup>6</sup> Volgens de Spoorvisie 2040 moet het modaal aandeel van de trein in het personenvervoer tegen 2040 15% bedragen (tegenover 8% in 2019).

presteren dan de minimale prestatiedrempel om een tariefverhoging bovenop de tariefindexering te mogen toepassen.

Ze merken op dat de omvang en de karakteristieken van groep NMBS-klanten bij wie een extern bedrijf in opdracht van de NMBS enquêtes afneemt om de klantentevredenheidsscore te kunnen berekenen, niet nader bepaald worden in de bijlage 9 bij het openbaardienstcontract 2023-2032 van de NMBS.

Ook vestigen de Raden er de aandacht op dat elk van de 3 betrokken prestatie-indicatoren een even groot aandeel heeft in de berekening van de omvang van de tariefverhoging die toegestaan is bovenop de tariefindexering. De Raden vragen zich af of de klantentevredenheid vanuit het oogpunt van de reiziger als even belangrijk wordt ervaren als treinvertragingen en afgeschafte treinen.

### **1.3. Financiële gevolgen voor werkgevers en werknemers**

De Raden merken op dat de tariefstijging vanaf 1 februari 2025 tot gevolg heeft dat de werknemers die van hun werkgever een financiële tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met een treinabonnement ontvangen waarvan het bedrag bepaald wordt overeenkomstig de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11, vanaf dan 28,9% van de prijs van hun abonnement zelf zullen moeten betalen, i.p.v. 28,2% op 1 juni 2024.

De werkgevers die tussenkomen in de kosten van het woon-werkverkeer met een treinabonnement van hun werknemers ten belope van de bedragen van werkgeversbijdrage (die bepaald worden overeenkomstig de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11) zullen als gevolg van de tariefstijging op 1 februari 2025 ook grotere financiële inspanningen moeten leveren : de bedragen van minimale werkgeversbijdrage in de prijs van een treinabonnement voor het woon-werkverkeer zullen vanaf 1 februari 2025 immers met 2,015% stijgen<sup>7</sup>.

Ook voor de werkgevers die hun werknemers een financiële tegemoetkoming in de prijs van het woon-werkverkeer met een treinabonnement toekennen die groter is dan het bedrag van werkgeversbijdrage dat bepaald wordt overeenkomstig de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11, leidt de tariefstijging vanaf 1 februari 2025 ertoe dat de financiële bijdrage in de prijs van deze abonnementen groter wordt. Dat geldt eveneens voor de werkgevers die hun werknemers kosteloos woon-werkverkeer met een treinabonnement aanbieden via het 80/20-derdebetalersysteem.

---

<sup>7</sup> Overeenkomstig de aanpassingsformule van de forfaitaire bedragen van minimale werkgeversbijdrage die beschreven staat in de CAO nr. 19/11, wordt het eerste procentpunt van deze tariefaanpassing voor 100% in aanmerking genomen voor de verhoging van de forfaitaire bedragen van minimale werkgeversbijdrage en de verdere procentpunten van de tariefaanpassing voor 50%.

## 2. De uitvoeringsmodaliteiten van het belastingkrediet afstemmen op die van de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11

De Raden herinneren eraan dat de federale regering via de wet van 12 mei 2024 houdende diverse fiscale bepalingen<sup>8</sup> een belastingkrediet heeft ingevoerd met als doel de financiële gevolgen van de prijsindexering van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer te verzachten voor werknemers die geen kosteloos woon-werkverkeer met een treinabonnement genieten via de 80/20-derdebetalersregeling. Concreet komt deze maatregel erop neer dat de federale overheid voor maximum 7,5% tegemoetkomt in de prijs van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer via een belastingkrediet dat op aanvraag wordt verleend aan werkgevers van wie de verhoogde tussenkomst in de prijs van het treinabonnement minstens 79,3% bedraagt.

Opdat een maximum aantal werknemers gedurende de volledige geldigheidsduur van het belastingkrediet de voordelen ervan kan genieten, moet de tussenkomst van de werkgever niet alleen in 2024, maar ook in de daaropvolgende jaren tot en met 31 december 2027 steeds minstens 71,8% van de prijs van het NMBS-abonnement bedragen. De in de cao nr. 19/11 overeengekomen formule voor de jaarlijkse aanpassing (op 1 februari) van de minimale werkgeversbijdrage kan dit (vanaf 1 februari 2025) echter niet garanderen.

Bijgevolg herhalen de Raden hun gezamenlijke vraag<sup>9</sup> om de uitvoeringsmodaliteiten van het belastingkrediet af te stemmen op die van de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11. Meer concreet vragen ze om de artikelen 57, §1, derde alinea (m.b.t. de toekenningsvoorwaarden van het belastingkrediet) en 57,§3 (m.b.t. de geldigheidsduur van het belastingkrediet) van de wet van 12 mei 2024 houdende diverse fiscale bepalingen als volgt te amenderen.

- Momenteel voorziet artikel 57, §1, derde alinea van de wet houdende diverse fiscale bepalingen dat de voorwaarde die vervuld moet zijn om het belastingkrediet toegekend te krijgen, is dat de verhoogde tussenkomst van de werkgever in de kostprijs van het abonnement minstens 79,3% bedraagt. De Raden vragen dat deze voorwaarde wordt aangepast in die zin dat het belastingkrediet verleend wordt op voorwaarde dat de verhoogde tussenkomst van de werkgever minstens 7,5 procentpunten hoger is dan het bedrag van de werkgeversbijdrage dat wordt bepaald overeenkomstig de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11 en dat jaarlijks gepubliceerd wordt op de website van de Nationale Arbeidsraad.
- Op dit moment is in artikel 57, §3 van de wet houdende diverse fiscale bepalingen voorzien dat het belastingkrediet verleend wordt voor de tussenkomsten van de werkgever die worden betaald of toegekend in een periode van 4 jaar (nl. van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2027). De cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11, voorziet in een mechanisme voor de aanpassing van de bedragen van de werkgeversbijdrage voor de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029.

<sup>8</sup> Zie hoofdstuk 5, artikelen 56 tot en met 61 van deze wet.

<sup>9</sup> Zie hun [advies dd. 8/4/2024](#) "De negatieve gevolgen van de tariefaanpassing van de woon-werkabonnementen beperken" (advies CRB 2024-1030, NAR 2.415).

Bijgevolg vragen de Raden dat de geldigheidsduur van het belastingkrediet verlengd wordt met 2 jaar (d.i. tot en met 31 december 2029).

Zonder de door de Raden gevraagde wetwijziging, lopen werkgevers en/of werknemers het risico niet langer te kunnen genieten van het belastingkrediet en extra financiële inspanningen te moeten leveren.

### **3. Voorstel tot tariefaanpassing van de woon-werkabonnements in het kader van de hervorming van het tarieven- en productengamma van de NMBS**

#### ***De met de hervorming nagestreefde doelstellingen realiseren ...***

Volgens de artikelen 25 en 38 van haar openbaardienstcontract 2023-2032 is de NMBS ertoe gehouden een hervorming van haar tarieven- en productengamma door te voeren.

De Raden onderschrijven de doelstellingen die met het voorstel tot hervorming van het tarieven-en productengamma van de NMBS worden nagestreefd, te weten : de aantrekkelijkheid van de trein vergroten en komen tot meer treinreizigers die bovendien vaker de trein nemen ; het globale financiële evenwicht van de NMBS behouden ; de reizigerspieken tijdens de spitsuren afvlakken en het aantal trajecten tijdens het weekend of in de daluren tijdens de week verhogen.

#### ***... met behoud van de huidige tariefstructuur van de woon-werkabonnements ...***

In het kader van de hervorming van haar producten- en tarievensgamma, overweegt de NMBS om de maximaal geprijsde afstand<sup>10</sup> van zowel de tickets als de abonnements te verlagen van 150 naar 120 km. Ook overweegt ze om de inkomstendaling die voortvloeit uit de daling van de prijzen voor lange afstanden (> 120 km) te compenseren door een beperkte stijging van de prijzen voor kortere afstanden (< 120 km) teneinde haar financieel evenwicht niet in het gedrang te brengen.

De Raden vragen de raad van bestuur en de voogdijminister van de NMBS met aandrang om de wijzigingen in de tariefstructuur zoals beschreven in de paragraaf hierboven niet door te voeren voor de woon-werkabonnements. Ze motiveren hun vraag als volgt.

- Ten eerste zou de prijsstijging van de woon-werkabonnements voor afstanden kleiner dan 120 km (die de inkomstenderving voor de NMBS voortvloeiend uit een daling van de maximaal geprijsde afstand moet compenseren) gevolgen hebben voor de akkoorden die gesloten werden tussen de sociale partners m.b.t. de terugbetaling van het woon-werkverkeer met de trein en die geconcretiseerd werden in interprofessionele, sectorale en ondernemingscao's.
- Ten tweede zou die prijsstijging financiële gevolgen hebben voor zowel werknemers, werkgevers als het budget van de federale overheid (voor de financiering van haar financiële tussenkomst in het kader van het 80/20-derdebetalerssysteem<sup>11</sup>) aangezien

<sup>10</sup> En maximaal geprijsde afstand van 150 km betekent dat de prijzen geplafonneerd worden op een prijs die overeenstemt met een afstand van 150 km.

<sup>11</sup> Het 80/20-derdebetalerssysteem is een systeem waarbij de werkgever 80% van de abonnementsprijs voor zijn

de overgrote meerderheid van de werknemers een woon-werkafstand heeft van minder dan 120 km.

Indien de tariefstructuur van de woon-werkabonnementen toch zou worden gewijzigd, dan noopt dit volgens de Raden tot een heronderhandeling van de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11. De Raden herinneren eraan dat deze cao dd. 8 april 2024 mede op aandringen van de NMBS en haar voogdijminister werd gesloten, en dit voor een periode van 6 jaar die afloopt op 31 december 2029.

### ***...en zonder de werkgevers en werknemers het gelag te laten betalen***

Om de met de hervorming nagestreefde doelstellingen te bereiken, overweegt de NMBS onder meer de toekenning van tariefvoordelen aan wie een nominatieve voordeelkaart<sup>12</sup> aankoopt, waarmee ze hen wil aanzetten frequenter met de trein te reizen.

Voor de compensatie van de inkomstenderving als gevolg van de voornoemde tariefvoordelen, rekent de NMBS op een toename van het aantal reizigers. Indien de reizigersgroei die met de hervorming wordt beoogd niet kan worden gerealiseerd, dan heeft dat een impact op het inkomstetraject van de NMBS. In dat geval behoort een aanpassing van de tarieven in het woon-werksegment (waar de prijselasticiteit van de vraag naar spoorvervoer gering is) tot de mogelijkheden. Volgens artikel 33/4 van het openbaredienstcontract 2023-2032 kan de NMBS immers op elk ogenblik andere aanpassingen aan de tarieven van de woon-werkabonnementen voorstellen dan die welke in de artikelen 34<sup>13</sup> en 37<sup>14</sup> van het openbaredienstcontract zijn bepaald.

De Raden vragen de NMBS en haar voogdijminister om in voornoemd geval te vermijden dat artikel 33/4 van het openbaredienstcontract wordt toegepast en aldus te voorkomen dat de werkgevers en de werknemers het gelag moeten betalen.

## **4. De multimodaliteit verder bevorderen**

Voor de Raden is het belangrijk dat het tarievenbeleid van de NMBS multimodale verplaatsingen aanmoedigt. Hieronder formuleren ze dan ook een aantal aanbevelingen ten aanzien van de NMBS die daartoe kunnen bijdragen.

---

rekening neemt, de resterende 20% ten laste van de overheid is en de werknemer een kosteloos abonnement voor zijn woon-werkverkeer geniet.

<sup>12</sup> De voordeelkaart zal een korting bieden op de prijs van het Standard ticket voor reizen tijdens het weekend of in de daluren tijdens de week. Ook zal ze recht geven op een voordeligere maximumprijs dan de maximumprijs van een Standard ticket, en dit ongeacht de periode van het traject.

<sup>13</sup> Volgens artikel 34 van het openbaredienstencontract 2023-2032 mag de NMBS de tarieven van de woon-werkabonnementen ten hoogste tweemaal per jaar indexeren.

<sup>14</sup> Volgens artikel 37 van het openbaredienstencontract 2023-2032 mag de NMBS op de woon-werkabonnementen een tariefverhoging van maximaal 1% per jaar bovenop de index toepassen op voorwaarde dat ze het afgelopen jaar de minimale prestatiedrempel overschrijdt die is vastgelegd voor de prestatie-indicatoren (KPI's) m.b.t. de stiptheid, de klantentevredenheid en de schrappingsgraad van de treinen.

## 4.1. De combinatie van de trein met ander openbaar vervoer aantrekkelijker maken

De Raden stellen vast dat er tussen de openbaarvervoeroperatoren verschillen blijven bestaan die verdere stappen naar tariefintegratie van het openbaar vervoer bemoeilijken: verschillen in tariefstructuur; verschillen in reizigerscategorieën (bv. verschillende definities van “jongere”) en in hun rechten op tariefvoordelen.

Ze roepen de openbaarvervoeroperatoren en hun voorgedijoverheden op om de reizigerscategorieën en hun rechten op tariefvoordelen te harmoniseren teneinde het prijzenlandschap voor het openbaar vervoer te vereenvoudigen en vooruitgang te kunnen boeken op het vlak van tariefintegratie van het openbaar vervoer.

## 4.2. De combinatie van de trein met de fiets aantrekkelijker maken

### *Rekening houden met de afstand bij de prijsbepaling van het fietssupplement*

De Raden vinden dat de afstand van het traject een criterium moet zijn dat in aanmerking wordt genomen bij de prijsbepaling van het fietssupplement<sup>15</sup>. Doordat de prijs van het fietssupplement momenteel een vaste prijs is, ongeacht de afstand van het traject, is het fietssupplement in sommige gevallen duurder dan het treinticket en is het relatief gezien minder interessant voor reizigers die korte afstanden afleggen met de trein.

### *Naast betalende fietsparkings ook gratis parkings blijven aanbieden*

De Raden begrijpen dat de NMBS fiets parkeren aan bepaalde stations betalend maakt. Wel vragen ze dat de NMBS naast betalende fietsparkings ook gratis niet-beveiligde fietsparkings blijft aanbieden<sup>16</sup>, zo dat er geen financiële rem wordt gecreëerd voor treinreizigers die hun fiets aan het station willen stallen en van daaruit hun reis met de trein willen verderzetten. Ook pleiten de Raden voor een transparant prijsbeleid<sup>17</sup> voor alle beveiligde fietsenparkings.

## 4.3. De combinatie van de trein met de auto aantrekkelijker maken

### *Een transparant parkeertarievenbeleid toepassen*

De Raden begrijpen dat de NMBS autoparkeren aan bepaalde stations betalend maakt. Ze merken op dat de tarieven van de betalende autoparkings van de NMBS verschillen van parking tot parking. De Raden vragen om voor de betalende autoparkings van de NMBS een

---

<sup>15</sup> Het fietssupplement is een vervoerbewijs dat je moet aankopen als je een klassieke niet-plooibare fiets wilt meenemen op de trein.

<sup>16</sup> Bron: [CRB/NAR-advies](#) van 29/06/2021 “Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel”, punt 2.2.3.

<sup>17</sup> Thans geldt voor de beveiligde parkings die door de fietspunten worden aangeboden dat elk fietspunt zijn eigen prijsbeleid hanteert. Bron: [CRB/NAR-advies](#) van 29/06/2021 “Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel”, punt 2.2.3.



transparant parkeertarievenbeleid<sup>18</sup> toe te passen. Ook vragen ze om voor de autoparkings van de NMBS het voorkeurtarief voor treinreizigers te blijven toepassen.

***De procedure voor het verkrijgen van het voorkeurtarief vereenvoudigen***

Ten slotte merken de Raden op dat de procedure die moet worden doorlopen om het voorkeurtarief voor treinreizigers te kunnen genieten, niet altijd probleemloos verloopt: het gebeurt in de praktijk bv. dat de barcode op het NMBS-vervoerbewijs niet kan worden gescand aan de betaalautomaat van de parking of dat het "Parking Auto Ticket 1 dag" niet kan worden gekoppeld aan de MOBIB-kaart (die gelezen wordt bij het in- en uitrijden van de parking). Bijgevolg vragen de Raden om werk te maken van een vereenvoudiging van deze procedure.

---

<sup>18</sup> Thans bestaan er drie verschillende parkeerabbonnementen voor de beveiligde parkings die B-parking aanbiedt. Bron: [CRB/NAR-advies](#) van 29/06/2021 "Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel", punt 2.2.3.