NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.474

CRB 2025-2070
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 27 januari 2026

De prijzen van de abonnementen van de NMBS vanaf 1 februari 2026

3.637

Inbehandelingneming

Met het oog op de in het vooruitzicht gestelde tariefstijging van de woon-werkabonnementen van de NMBS heeft mevrouw Valerie Verzele, directeur-generaal van het directoraat-generaal Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer, krachtens de wet van 27 juli 1962[1] een adviesvraag gericht tot de heer Benoît Bayenet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

In antwoord op deze adviesvraag hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) het onderstaande advies uitgebracht. Dit advies werd op 27 januari 2026 goedgekeurd door de gemengde plenaire vergadering van de Raden en is gebaseerd op informatie van de NMBS en van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In dit advies spreken de Raden zich eerst uit over de evolutie van de prijs-kwaliteitverhouding van de woon-werkabonnementen. Vervolgens wijzen ze op de financiële gevolgen van de tariefstijging van deze abonnementen voor werkgevers en werknemers. Tot slot formuleren ze aanbevelingen ter bevordering van multimodale verplaatsingen via onder meer het tarievenbeleid van de NMBS.

ADVIES

1. Evolutie van de prijs-kwaliteitverhouding van de woon-werkabonnementen

De Raden nemen er akte van dat de tariefstructuur[2] van de woon-werkabonnementen (nl. de Standard abonnementen, de Halftijdse abonnementen en de Flex abonnementen) op 1 februari 2026 verandert. Vanaf die datum zal de NMBS op deze abonnementen, naast een tariefindexering van 2,14%, ook een tariefverhoging van 0,46% toepassen naar aanleiding van de realisatie van de minimale prestatiedoelstellingen die haar in het kader van het openbaredienstcontract 2023-2032 werden opgelegd op het vlak van stiptheid, schrappingsgraad en klantentevredenheid.

[1] De wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de NMBS ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden.
[2] De gewijzigde tariefstructuur houdt in dat de maximaal getarifeerde afstand 120 km wordt (i.p.v. 150 km) en dat de tarieven voor afstanden kleiner dan 120km stijgen met gemiddeld 0,13%.

1.1. Beoordeling van de NMBS-scores als basis voor de tariefverhoging op 1 februari 2026

Voor de tariefverhoging (van 0,46%) die op 1 februari 2026 boven op de tariefindexering (van 2,14%) van kracht wordt, wordt gekeken naar de scores van de NMBS voor het jaar 2024 op de drie betrokken prestatie-indicatoren (klantentevredenheid, stiptheid, schrappingsgraad van de treinen). Voor het jaar 2024 scoorde de NMBS voor de drie prestatie-indicatoren beter dan de minimale prestatiedrempel. Voor de stiptheid en de klantentevredenheid bleven de scores van de NMBS (resp. 89,7% en 7,16) wel onder de streefwaarden (resp. 90,2% en 7,29) die eind 2024 bereikt moesten zijn. De enige prestatie-indicator waarvoor de NMBS beter scoorde (0,52%) dan de target[3] (0,54%), heeft betrekking op de schrappingsgraad van de treinen.

De Raden vestigen er eens te meer de aandacht op dat:

- de NMBS voor slechts 1 van de 3 betrokken prestatie-indicatoren beter moet presteren dan de minimale prestatiedrempel om een tariefverhoging boven op de tariefindexering te mogen toepassen;
- elke van de drie betrokken prestatie-indicatoren een even groot aandeel heeft in de berekening van de omvang van de tariefverhoging die toegestaan is boven op de tariefindexering.
    - De Raden vragen zich af of afgeschafte treinen en treinvertragingen geen grotere invloed hebben op het dagelijkse leven van pendelaars en de dagelijkse werking van organisaties dan de aspecten[4] van klantentevredenheid die bevraagd worden om de klantentevredenheidsscore te berekenen.
    - Tevens merken ze op dat de omvang en de karakteristieken van de groep NMBS-reizigers bij wie een extern bedrijf in opdracht van de NMBS enquêtes afneemt om de klantentevredenheidsscore te kunnen berekenen, niet nader bepaald worden in bijlage 9 bij het openbaredienstcontract 2023-2032 van de NMBS.

1.2. Geen hogere tarieven zonder betere dienstverlening

De Raden vestigen er de aandacht op dat de kwaliteit van de dienstverlening — met name wat betreft stiptheid, betrouwbaarheid en reizigersinformatie — cruciaal is voor de aantrekkelijkheid en dus ook het gebruik van het openbaar vervoer.

Voor hen is het belangrijk dat tegenover een tariefstijging een verbeterde dienstverlening aan de reizigers staat. Volgens cijfers van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor het jaar 2024 reed 89,7% van de treinen stipt en was de NMBS verantwoordelijk voor 0,52% van de volledig

---

[3] De target = de progressiewaarde voor 2024 = de streefwaarde die eind 2024 bereikt moest zijn.

[4] Het betreft de volgende aspecten: informatie (informatieverstrekking in de trein en in het vertrekstation, informatiediensten/-tools van de NMBS); NMBS-personeel (in het station, aan boord van de trein); netheid (van de trein, van het vertrekstation en de parking); de aankoop van het vervoerbewijs; de onthaalinfrastructuur in station en parking; het comfort van de treinen; het treinaanbod; de prijs van een treinrit.

afgeschafte treinen. Dit is een verbetering ten opzichte van 2023, toen 87,5% van de treinen stipt reed en 0,59% van de volledig afgeschafte treinen ten laste van de NMBS was.

Ook rekening houden met de realiteit van de reiziger

In het kader van het openbaredienstcontract 2023-2032 zijn de federale regering en de NMBS prestatie-indicatoren overeengekomen om de performantie van de NMBS op het vlak van stiptheid, klantentevredenheid en schrappingsgraad van de treinen te meten. De Raden merken op dat in geen enkele van die drie prestatie-indicatoren rekening wordt gehouden met de ongemakken die reizigers ondervinden als gevolg van treinvertragingen en afgeschafte treinen.

- Volgens de stiptheidscijfers rijdt een trein stipt als hij op zijn eindbestemming aankomt met minder dan 6 minuten vertraging. Voor treinen die niet via de Noord-Zuidverbinding[5] rijden, wordt de stiptheid enkel gemeten in het eindstation. De stiptheidscijfers houden ook geen rekening met gemiste aansluitingen als gevolg van treinvertragingen, gedeeltelijk of volledig afgeschafte treinen.
- In de cijfers over de schrappingsgraad worden enkel de volledig afgeschafte treinen meegeteld waarvoor de NMBS verantwoordelijk is. Hun aandeel in het totale aantal afgeschafte treinen is gedaald, terwijl het aandeel gedeeltelijk afgeschafte treinen is toegenomen. Die stijging houdt onder meer verband met het feit dat sinds eind 2023 systematischer een techniek[6] wordt toegepast waarbij bepaalde haltes worden geschrapt om de eindbestemming alsnog tijdig te bereiken.

[5] Voor treinen die wel langs de Noord-Zuidverbinding rijden, wordt de stiptheid ook gemeten in het eerste station van de Noord-Zuidverbinding dat ze aandoen (Brussel-Noord of Brussel-Zuid).

[6] Volgens de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt deze praktijk sinds eind 2023 systematischer toegepast voor het beheer van treinen die met vertraging rijden of met sterk verminderde samenstellingen. Ze blijft echter uitzonderlijk en betreft momenteel 6 treinen per dag (of ongeveer 0,2% van de treinen) en 30 stops per dag (of ongeveer 0,05% van de stops).

- De ontevredenheid van reizigers over afschaffingen en vertragingen komt niet tot uiting in de klantentevredenheidsenquête, aangezien daarin niet wordt gepeild naar de tevredenheid over de stiptheid en de betrouwbaarheid van het reizigersvervoer per spoor.

2. Financiële gevolgen van de tariefstijging van de woon-werkabonnementen voor werkgevers en werknemers

2.1. In het algemeen

Geen nieuwe wijzigingen in de tariefstructuur van de woon-werkabonnementen

De Raden betreuren dat de NMBS tegen hun advies[7] in beslist heeft om vanaf 1 februari 2026 een gewijzigde tariefstructuur van de woon-werkabonnementen toe te passen. Deze wijziging moet volgens de Raden eenmalig zijn en mag geen precedent scheppen. Wijzigingen in de tariefstructuur van de woon-werkabonnementen kunnen immers 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 cao's (in het bijzonder de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11), sectorale en ondernemings-cao's. Ook zouden ze financiële gevolgen hebben voor werkgevers, werknemers en het budget van de federale overheid.

Geen tariefverhoging in het woon-werksegment bij tegenvallende reizigersgroei

De Raden vragen de NMBS en haar voogdijminister om te vermijden dat artikel 33/4[8] van het openbaredienstcontract van de NMBS wordt geactiveerd indien zou blijken dat de reizigersgroei die met de hervorming van het tarieven- en productengamma wordt beoogd, niet kan worden gerealiseerd. Op die manier kan immers worden verhinderd dat de werkgevers en de werknemers in voorkomend geval het gelag moeten betalen via een verhoging van de tarieven in het woon-werksegment.

[7] CRB/NAR-advies van 28.01.2025 over de geplande tariefwijzigingen van de woon-werkabonnementen van de NMBS (CRB 2025-0190, NAR Advies nr. 2439)

[8] Volgens dit artikel kan de NMBS op elk ogenblik aanpassingen aan de tarieven van de woon-werkabonnementen voorstellen.

2.2. Voor de werkgevers die cao nr. 19/9 toepassen en hun werknemers

De Raden wijzen erop dat zowel de werkgevers die aan hun werknemers met een woon-werkabonnement een vergoeding toekennen waarvan het bedrag wordt bepaald overeenkomstig cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door cao nr. 19/11, als de werknemers die recht hebben op die vergoeding, vanaf 1 februari 2026 een grotere financiële inspanning zullen moeten leveren als gevolg van de tariefstijging die op die datum van kracht wordt.

Om de nieuwe werkgeversbijdragen te berekenen, werd rekening gehouden met de gewijzigde tariefstructuur van de woon-werkabonnementen (d.w.z. een gemiddelde verhoging van de tarieven met 0,13% voor afstanden tot en met 120 km en een plafonnering van de tarieven op 120 km), de tariefindexering en de realisatie door de NMBS van de minimale prestatiedoelstellingen op het vlak van de stiptheid, de klantentevredenheid en de schrappingsgraad van de treinen.

- De gemiddelde[9] bijdrage van deze werkgevers in de prijs van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer zal vanaf 1 februari 2026 stijgen met 1,91% voor afstanden tot en met 120 km. Vanaf die datum zullen ze hun werknemers gemiddeld 70,49% van de prijs van het treinabonnement terugbetalen, tegenover gemiddeld 71,07% op 1 februari 2025.
- De gemiddelde[10] bijdrage van deze werknemers in de prijs van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer zal vanaf 1 februari 2026 stijgen met 4,80% voor afstanden tot en met 120 km. Vanaf die datum zullen ze gemiddeld 29,51% van de prijs van hun abonnement zelf moeten betalen, tegenover gemiddeld 28,93% op 1 februari 2025.

2.3. Voor de andere werkgevers

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, zal de tariefstijging vanaf 1 februari 2026 leiden tot een grotere financiële bijdrage in de prijs van deze abonnementen.

Dat geldt eveneens voor de werkgevers die hun werknemers kosteloos woon-werkverkeer met een treinabonnement aanbieden via het 80/20-derdebetalersysteem[11].

---

[9] Gemiddelde van de bijdragen per afstandscategorie.

[10] Gemiddelde van de bijdragen per afstandscategorie.

[11] Het 80/20-derdebetalerssysteem is een systeem waarbij de werkgever 80% van de abonnementsprijs voor zijn rekening neemt, de resterende 20% ten laste van de overheid is en de werknemer een kosteloos abonnement voor zijn woon-werkverkeer geniet.

Deze werkgevers zullen hun bijdrage in de prijs van de woon-werkabonnementen vanaf 1 februari 2026 zien evolueren als gevolg van de gewijzigde tariefstructuur van de woon-werkabonnementen, de tariefindexering en de realisatie door de NMBS van de minimale prestatiedoelstellingen op de drie bovengenoemde prestatie-indicatoren.

3. Multimodale verplaatsingen bevorderen

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

3.1.1. Het toepassingsgebied van het 80/20-derdebetalerssysteem uitbreiden i.p.v. beperken[12]

De Raden pleiten sinds geruime tijd voor de uitbreiding van het toepassingsgebied van het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem om het (gecombineerd) openbaarvervoergebruik te bevorderen. Ze betreuren dan ook ten zeerste dat beslist werd om de City Pass abonnementen en Unlimited abonnementen uit te sluiten van het toepassingsgebied van het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem.

De inperking van het toepassingsgebied van het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem betekent volgens de Raden een stap achteruit voor de jobbereikbaarheid, de multimodaliteit en de realisatie van de modal shift. Om te komen tot een hogere werkzaamheidsgraad, moeten drempels naar werk worden weggewerkt en hefbomen naar werk worden versterkt. Een van de drempels en hefbomen is mobiliteit, en meer specifiek de bereikbaarheid van jobs.

De door de Raden gevraagde uitbreiding is belangrijk om de jobbereikbaarheid te verbeteren voor werkenden die voor hun woon-werkverkeer gebruik kunnen maken van een combinatie van openbaarvervoermiddelen. Bovendien kan ze de geografische arbeidsmobiliteit tussen de gewesten vergroten en op die manier bijdragen tot een vermindering van de geografische mismatches op de arbeidsmarkt. Tot slot biedt deze uitbreiding ook een kans om het gebruik van het regionaal openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer op te krikken.

3.1.2. Vooruitgang boeken op het vlak van de integratie van het openbaar vervoer

Voor de Raden is het belangrijk dat werk wordt gemaakt van de transitie van een versnipperd naar een geïntegreerd openbaarvervoersysteem om de attractiviteit en het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten.

Ze stellen vast dat er nog steeds verschillende obstakels[13] bestaan waar de invoering van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem op stuit. Zo ontbreekt het aan een stabiele, gemeenschappelijke beleidsvisie voor het openbaar vervoer als geheel. Daarnaast ontbreken geplande/georganiseerde aansluitingen tussen bussen en treinen, en is er geen beleid om bij

---

[12] De inspiratiebron voor dit punt is het CRB/NAR-advies van 20.09.2023 “Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen” (CRB 2023-2160, NAR Advies nr. 2376).

[13] Bron: CRB-advies van 23.04.2025 “De obstakels op de weg naar een geïntegreerd openbaarvervoersysteem” (CRB 2025-0810)

eventuele kleine vertragingen bij een openbaarvervoeroperator de aansluiting bij de andere openbaarvervoeroperator te garanderen. Ook is er geen uniforme aanpak voor het openbaar vervoer als geheel voor wat betreft de informatie over storingen, vertragingen en afschaffingen, wat leidt tot verschillen in reizigersinformatie van operator tot operator. Verder kunnen vervoerbewijzen die benodigd zijn voor het afleggen van een multimodaal reistraject niet altijd via eenzelfde app of website worden aangekocht. Tot slot bestaan er verschillen tussen operatoren wat betreft tariefstructuur[14], reizigerscategorieën, rechten op tariefvoordelen en abonnementsformules.

De Raden roepen de openbaarvervoeroperatoren en hun voogdijoverheden op om die obstakels weg te werken.

Ook herinneren de Raden aan een aantal elementen[15] die volgens hen bevorderlijk zijn voor de goede werking van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem. Het gaat daarbij om actoren die met elkaar overleggen en samenwerken, een duidelijk kader voor de concretisering van de beleidsvisie op het openbaar vervoer, een grote stiptheid van het openbaar vervoer, een dienstregeling met vaste tijdsintervallen en een one stop shop[16]. Daarnaast onderstrepen de Raden het belang van de harmonisatie van reizigerscategorieën en hun rechten op tariefvoordelen, de toepassing van systemen die gebruikmaken van gemeenschappelijke standaarden voor de informatie-uitwisseling tussen operatoren en ten aanzien van reizigers, evenals het nemen van maatregelen die multimodaliteit aantrekkelijker maken. Tevens vestigen ze er de aandacht op dat in verschillende andere EU-lidstaten een abonnementsformule bestaat die de reiziger toegang geeft tot het aanbod van de verschillende operatoren over het hele grondgebied.

---

[14] De NMBS werkt met afstandstarieven, terwijl de regionale openbaarvervoeroperatoren forfaitaire tarieven toepassen, die zonegebaseerd kunnen zijn.

[15] Bron: CRB-advies van 23.04.2025 “De obstakels op de weg naar een geïntegreerd openbaarvervoersysteem” (CRB 2025-0810)

[16] Een “one stop shop” is een uniek aankoopplatform waar alle vervoerbewijzen van de 4 openbaarvervoeroperatoren met een enkele betaling kunnen worden aangeschaft.

3.2. De combinatie van de trein met de fiets aantrekkelijker maken

De Raden herhalen de aanbevelingen uit hun gezamenlijk advies[17] van 5 november 2025 om de combinatie van trein en fiets aantrekkelijker te maken. Daartoe pleiten ze onder meer voor investeringen in beveiligde fietsparkeerplaatsen aan de stations, het behoud van gratis fietsparkings naast betalende, en een uitbreiding van het aanbod van deelfietsen bij de stations. Daarnaast vinden de Raden dat ook rekening moet worden gehouden met de afstand bij de prijsbepaling van het fietssupplement[18] van de NMBS: doordat de prijs van het fietssupplement een vaste prijs is ongeacht de afstand van het traject, is het fietssupplement in sommige gevallen immers duurder dan het treinticket en is het relatief gezien minder interessant voor reizigers die korte afstanden afleggen met de trein. Verder wijzen ze op het belang van aanpassingen aan het bestaande rollend materieel om meer fietsen te kunnen vervoeren, evenals van verbeteringen in de kwaliteit van het onthaal voor fietsers.

3.3. De combinatie van de trein met de auto aantrekkelijker maken

De Raden stellen vast dat de tarieven van de betalende autoparkings van de NMBS rekening houden met de context van de parking (lokalisatie, terrein of gebouw, bezettingsgraad…) en dus verschillen van parking tot parking. Ze vragen om voor de betalende autoparkings van de NMBS een transparant parkeertarievenbeleid te voeren. Ook vragen ze om voor de betalende autoparkings van de NMBS het voorkeurtarief voor treinreizigers te blijven toepassen en om de procedure voor het verkrijgen van dat tarief te vereenvoudigen.

De NMBS heeft haar productaanbod uitgebreid met Flex parking abonnementen die hun houders geen gegarandeerde toegang tot een parkeerplaats garanderen. De Raden vragen om het gebruik van de flexibele trein- en parkingabonnementen te monitoren en rekening te houden met de evolutie van de bezettingsgraad van de betalende parkeerplaatsen.

---

[17] CRB/NAR-advies van 05.11.2025 “Bijdrage van de CRB en de NAR tot het nieuw federaal actieplan ter promotie van de fiets” (CRB 2025-2060, NAR Advies nr. 2466)

[18] Het fietssupplement is een vervoerbewijs van de NMBS dat je moet aankopen als je een klassieke niet-plooibare fiets wilt meenemen op de trein.