

Mobiliteit

Prijsstijgingen bij de NMBS denderen verder

Alles wordt duurder. Zoals met veel clichés schuilt ook in die uitspraak een grond van waarheid. De spoorwegen vormen geen uitzondering, want de trein nemen is sinds 1 februari duurder voor veel mensen.

TEKST NILS DE NEUBOURG
FOTO ID / JAN VAN DER PERRE

De NMBS trok haar tarieven op voor de woon-werk- en de schoolabonnementen. Die kosten voortaan 1,95 procent meer. De bekende meerrittenkaarten kennen zelfs een grotere prijsverhoging. Voortaan kost de Standard Multi, voorheen bekend als de Rail Pass, 86 euro en niet langer 83 euro. Ook de prijs van de Local Multi (Key Card) gaat omhoog. De meerrittenkaarten voor jongeren en senioren blijven (voorlopig) buiten schot. Geen goede zaak volgens werkgevers- en werknemersorganisaties. De verhoging treft werknemers immers rechtstreeks in de portemonnee. Maar de spoorwegen zijn niet alleen, ook De Lijn verhoogde de tarieven vanaf 1 februari. Vooral de digitale ticketprijzen gaan de hoogte in, met uitschieters tot plus 18 procent.

Digitaal achterpoortje

De prijzen van verschillende NMBS-meerrittenkaarten gaan enkele euro's omhoog. Maar er is een digitaal achterpoortje. Want koop je zo'n kaart in de NMBS-app op je telefoon, dan ontsnap je nog aan de prijsverhoging. Al is dat niet voor iedereen een oplossing. 'Mensen in armoede hebben niet altijd een computer of smartphone met toegang tot het internet', zegt ervaringsdeskundige Cindy Van Geldorp van het Netwerk tegen Armoede. 'Of ze kunnen vaak moeilijker overweg met digitale toepassingen en betalingen. Voor hen, en ook voor ouderen, blijft fysieke dienstverlening aan een loket belangrijk.'

Koen Repriels van het ACV valt Cindy Van Geldorp bij. 'Niet iedere pendelaar beschikt over de nodige digitale vaardigheden', aldus de mobiliteitsexpert van het ACV. 'De NMBS zou daar voldoende aandacht voor moeten hebben. Ze moet nagaan in hoeverre alle reizigers gebruik kunnen maken van de digitale verkoopkanalen.' Vanuit beide hoeken vallen dan ook teleurgestelde reacties op de nieuwe plannen van de NMBS. Die kondigde vorige week aan de loketten in 44 stations te willen sluiten en in 37 andere stations de openingsuren verder te beperken. 'De dienstverlening vermindert doordat er loketten sluiten én je moet er dan ook nog eens meer voor betalen. Dat valt moeilijk te rijmen', vindt Cindy Van Geldorp.



■ Een kleine helft van de sporende pendelaars zal zelf moeten opdraaien voor de duurdere abonnementen.

'Niet elke pendelaar beschikt over de nodige vaardigheden om online een ticket te kopen'

KOEN REPRIELS, ACV

Repriels maakt zich bovendien zorgen over hoe lang de NMBS dat achterpoortje nog zal toestaan. 'Het staat in de sterren geschreven dat ze ook dat poortje zullen sluiten. Dat was wat De Lijn ook deed. Na jarenlang alleen de papieren ticketprijzen te verhogen, werd nu in een klap de digitale prijs met 18 procent tot dat niveau opgetrokken.'

Pendelen duurder

De digitale truc om de oude prijs te blijven betalen, zoals met de meerrittenkaart, is niet mogelijk voor woon-werkverkeer met een abonnement of een schoolabonnement. Voor de pendelaar of de scholier in de trein is de prijsverhoging een gedane zaak. Iets minder dan de helft van de treinpendelaars zal dat ook echt gaan voelen. Meer dan de helft van de werknemers gaat immers gratis met de trein naar het werk. Daarvoor nemen de werkgever en overheid de kosten voor het abonnement op zich. Maar dertig tot veertig procent van de werknemers tast wel in eigen buidel

om over het spoor naar het werk te gaan. Sinds de prijsverhogingen moet die groep weer wat dieper tasten. Want door de prijsstijging neemt de werknemer ondertussen al 33,5 procent van de kosten van het abonnement op zich. Dat betekent voor een pendelaar die dagelijks bijvoorbeeld het traject Hasselt-Brussel aflegt dat die met de nieuwe prijzen zelf 756 euro voor een jaarabonnement betaalt. In juli 2019 bedroeg dat aandeel nog maar 30 procent ofte 677 euro voor een abonnement Hasselt-Brussel. Een prijsstijging van 79 euro op anderhalf jaar tijd dus.

Voor het ACV is er eigenlijk een eenvoudige oplossing: een verplichte tegemoetkoming voor alle werknemers.

Treinen en trappen

De NMBS moet meer inspelen op groeiende populariteit van telewerk en de fiets. Dat vinden zowel vertegenwoordigers van de werkgevers als werknemers. 'Om het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer opnieuw aan te moedigen na de epidemie, moet de capaciteit voor de fiets op de trein omhoog', zegt Koen Repriels. Voor het ACV is het duidelijk: de fiets op de trein moet voor alle pendelaars even interessant worden, ook voor hen met een korte trajectafstand.

Het ACV juichte toe hoe de NMBS het treinbiljet voor de fiets vanaf 1 juli 2020 gratis maakte. Als je zelf maar een geldig biljet had, kon je fiets gratis mee de trein op. Maar aan die regeling maakte de NMBS begin dit jaar weer een einde. Voor een fiets betaal je sindsdien weer de vaste prijs van vier euro, ongeacht de afstand. Dat gaat tegen het idee van het gecombineerd vervoer in, nochtans volgens de sociale partners de pendelwijze van de toekomst. Maar een nieuwe beheersovereenkomst biedt daarvoor misschien de oplossing. 'In 2022 zou er een nieuwe beheersovereenkomst komen. Daarin staan de rechten en plichten van de NMBS. De regering zou daarin de NMBS kunnen vragen meer rekening te houden met de nieuwe tendensen, zoals de combinatie fiets en trein en het toegenomen telewerk.'

Ook wanneer de fiets achterblijft aan het station, blijft de werknemer vaak zelf instaan voor de fietskosten. De zogenaamde eerste en laatste pendelkilometers komen zo helemaal voor de rekening van de actieve werknemer. ■