Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1443
van **KARIN BROUWERS**
datum: 13 juni 2017

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Brussels JUMP en MTB-ticket - Uitbreiding naar Vlaamse Rand

Voor de zomer van 2016 rondde de Senaat zijn informatieverslag af over "de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaarvervoersplan en -aanbod te komen." Een belangrijke vaststelling van dit verslag was dat na de bevoegdheidsoverdracht inzake openbaar vervoer de Gewesten zich te veel op zichzelf hadden teruggeplooid. Dit leidde tot minder efficiënte vervoersoplossingen door een gebrek aan integratie en samenwerking. Om de concurrentie met de auto aan te kunnen, moeten de schotten tussen de verschillende vervoersmaatschappijen opengebroken worden.

Overstappen moet kunnen zonder enige hindernis. Daartoe moeten infrastructuur, informatie, ticketing en vervoersaanbod optimaal op elkaar afgestemd worden. In het kader van een geïntegreerd betaalsysteem zal de MOBIB-kaart die tickets en abonnementen van de verschillende openbaarvervoersaanbieders groepeert, tegen eind 2018 uitgerold worden over heel Vlaanderen. Dit is nog geen eindpunt. Na ticketintegratie moet werk worden gemaakt van tariefintegratie. Men betaalt één tarief voor het gebruik van zowel trein, tram, bus en metro waardoor maar één abonnement of ticket nodig is om het openbaar vervoer te kunnen nemen.

In een regio waar verschillende openbaarvervoersoperatoren actief zijn, is een dergelijke integratie des te belangrijker. In Brussel hanteert men al langer een geïntegreerd ticket en tarief, namelijk JUMP en Metro-Tram-Bus (MTB). Met een JUMP of MTB-ticket mag men in de Brusselse stadszone trein, tram, bus en metro nemen. Het is geldig op de netten van De Lijn, MIVB, TEC en NMBS in Brussel. De minister antwoordde in de commissievergadering van 1 juni op mijn vraag over een beter geïntegreerd openbaar vervoer dat er gesprekken over een ticket- en tariefintegratie met de NMBS, de MIVB en TEC lopen wat het Brussels Gewestelijk Expresnet (GEN) betreft. Daarnaast is er een studie bezig, onder begeleiding van een studiebureau, die bekijkt wat de uitbreiding van de integratie naar de ruimere Vlaamse Rand zou betekenen en waarbij men een model qua prijselasticiteit toepast. Men onderzoekt wat het punt is waarop men meer mensen kan verleiden, zij het dat ze daarvoor dan iets meer moeten betalen, maar zowel van bus, tram, metro als van de trein gebruik kunnen maken.

1. Wanneer zal de vermelde studie worden opgeleverd?

2. Wanneer zal het JUMP / MTB-ticket uitgebreid worden naar de Vlaamse Rand?

3. Wat is het geografisch gebied waar het uitgebreide JUMP / MTB-ticket geldig zal zijn?

4. Wordt er overwogen om het systeem nog verder uit te breiden? Bijvoorbeeld naar Leuven?

5. Wat zal de impact zijn op de tarieven?

BEN WEYTS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

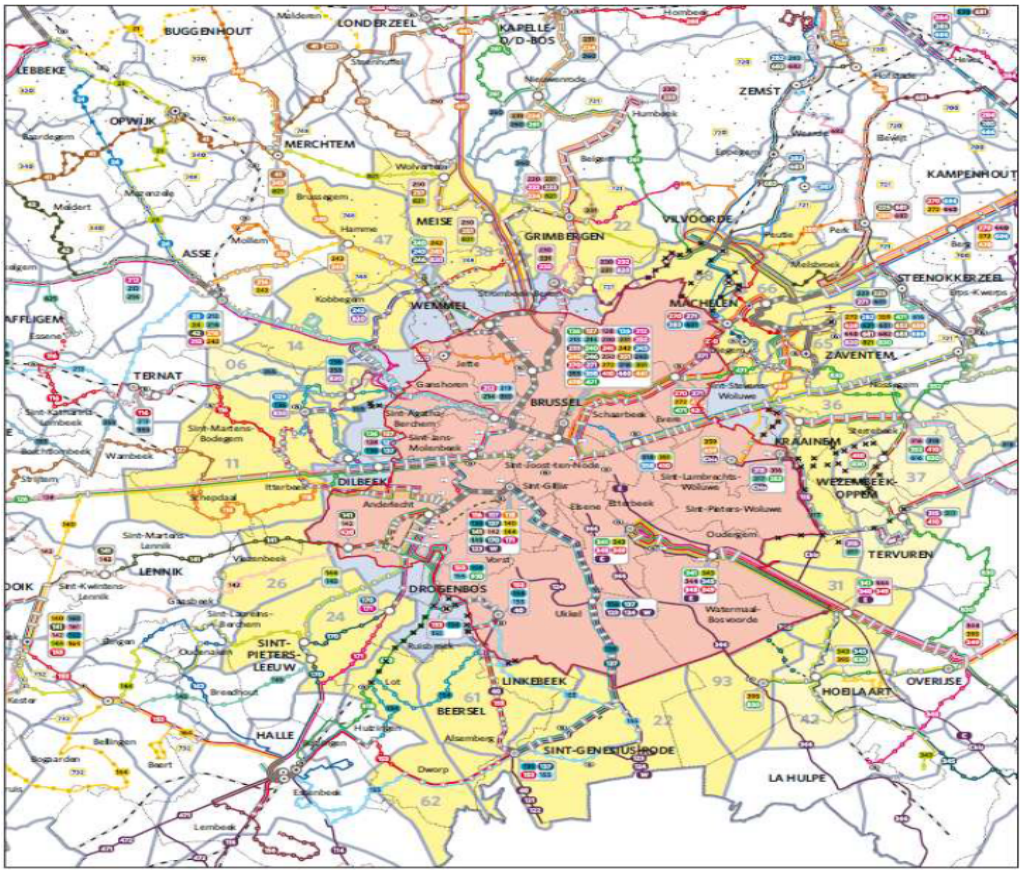
ANTWOORD
op vraag nr. 1443 van 13 juni 2017
van **KARIN BROUWERS**

---

1. Het studiebureau leverde dit voorjaar een model op dat de prijselasticiteit en het reisgedrag van de bestaande klanten simuleert in geval van een uitbreiding van de zone voor ruimere tariefintegratie.
   Op basis van dit model zullen de vier openbaar-vervoeroperatoren nu verder een aantal verschillende scenario's en prijszettingen doorrekenen en een analyse maken van het effect daarvan op de reizigersaantallen en (hun) financiële resultaten.

2. Na de doorrekeningen van verschillende scenario's met de opgeleverde elasticiteitsmodellen zal er consensus moeten worden gevonden over de mogelijke geïntegreerde tariefproducten.

3. Daarin is nog geen beslissing genomen. Bijgevoegde kaart geeft de onderzochte zones weer.



4. Het studiebureau heeft een model opgeleverd dat de prijselasticiteit en het reisgedrag van de bestaande klanten simuleert voor alle verplaatsingen van in en naar de gekleurde zones. Daarin zitten dus ook de verplaatsingen vanuit Leuven. Zoals gesteld, zijn de OV-operatoren verschillende scenario's en prijszettingen aan

het doorrekenen om het effect daarvan op de reizigersaantallen en de financiële resultaten te bestuderen.
De tarieven zullen ook coherent en verenigbaar moeten zijn met de tariefzetting van de vier OV-operatoren elders in België. Elk gewest en ook de federale overheid is immers verantwoordelijk voor de eigen tariefzetting.
De voorstellen worden in het najaar besproken.

5. De impact op de tarieven is op dit ogenblik nog niet gekend. Die is immers gekoppeld aan de keuzes die zullen worden gemaakt.
   Het is echter zo dat naast het genereren van meer reizigers ook een financieel evenwicht moet worden gezocht voor de verschillende vervoermaatschappijen.
   Ook dat maakt deel uit van het onderzoek. Bedoeling is dat De Lijn in het najaar een eerste voorstel ter tafel legt.