

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1014
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 17 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Openbaar vervoer - Ticketintegratie

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 staat onder operationele doelstelling 5.2 het engagement om aan een doorgedreven ticket- en tariefintegratie te doen. Hierbij wordt gestreefd naar een zo gebruiksvriendelijk mogelijke vorm van combimobiliteit, waarbij niet elke vervoerder een andere tarifiering hanteert. Ook het bundelen van abonnementsformules en vervoersbewijzen binnen één centrale app of één vervoerskaart valt hieronder. Ticketintegratie en Mobility as a service (MaaS) is een van de opdrachten waar de vervoerregio's mee aan de slag zijn, zeker wat betreft de derde vervoerslaag, het vervoer op maat. De rol die De Lijn speelt als ruggengraat van het openbaar vervoer, overschrijdt uiteraard deze grenzen van de vervoerregio's.

1. Welke plannen en engagementen lopen er om de tarief- en ticketintegratie op gang te brengen? Op welke manier plant de minister om OD 5.2 in praktijk te brengen?
2. Welke opdracht en beperkingen op deze opdracht hebben de vervoerregio's meegekregen inzake ticketintegratie? Kunnen de vervoerregio's een centraal vervoersbewijs ontwikkelen voor de mobiliteitsvoorzieningen binnen de eigen vervoerregio, waarin De Lijn eveneens partner is en het reguliere openbare vervoer mee deel uitmaakt van dit centrale vervoersbewijs?
3. Welke opdracht en beperkingen op deze opdracht hebben de vervoerregio's meegekregen inzake tariefintegratie? Kunnen de vervoerregio's De Lijn voorstellen om in een bepaalde abonnementsformule te voorzien of in een bepaalde prijs voor tickets geënt op de eigen vervoerregio?
4. Op welke manier wordt vermeden dat per vervoerregio een eigen openbaar vervoersbewijs ontwikkeld wordt, waardoor de gebruiker geconfronteerd wordt met vijftien zones met een eigen ticketsysteem?
5. Wordt de garantie gegeven dat abonneenthouders van De Lijn ook in andere vervoerregio's gebruik zullen kunnen maken van hun abonnement, en de digitale vervoerspas (al dan niet verstrekt door hun eigen vervoerregio) die ze daarvoor beschikbaar hebben?
6. Op welke manier wordt vermeden dat vervoerregio's in hun zoektocht naar geharmoniseerde tarieven binnen de regio, zorgen voor een veelvoud aan verschillende tarieven en abonnementsformules binnen Vlaanderen? In welke mate zal De Lijn de enige verantwoordelijke zijn voor de eigen tarieven en abonnementsformules?

7. In de beleidsnota van de minister wordt aangegeven de gesprekken over ticket- en tariefintegratie vanuit Vlaanderen ook op te nemen met de NMBS.

Kan de minister meer uitleg geven over de ambities en stand van zaken van deze gesprekken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1014 van 17 juni 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Binnen het programma basisbereikbaarheid van het departement MOW loopt het deelproject 'Ticket- en Tariefintegratie'. Het resultaat hiervan zal mee helpen de volgende stappen te zetten. De regels omtrent tarief- en ticketintegratie moet combi-mobiele verplaatsingen meer comfortabel, meer gebruiksvriendelijk en meer toegankelijk maken voor een brede doelgroep. De nadruk ligt hierbij op duurzame vervoersmodi inclusief deelsystemen. Naast het aanbod van aanbieders van vervoersdiensten, mag dit geen belemmering vormen voor het ontwikkelen van een eco-systeem van mobiliteitsaanbieders dat toegang geeft tot een brede waaier van combi-mobiele oplossingen, ook voor specifieke (niche) doelgroepen.
2. Ticketintegratie staat voor het aligneren van "vervoerbewijzen" van de aanbieders van vervoerdiensten, zodat reizigers laagdrempelig gebruik kunnen maken van vervoersdiensten van verschillende aanbieders. Operatoren bieden hierbij toegang tot hun diensten volgens een format die het mogelijk maakt om Maas-Spelers, of deze nu privé of publiek zijn, deze vervoerbewijzen eenvoudig te laten aanbieden. Een format volgens Europese standaarden is daarbij de norm.
Vlaanderen ondersteunt de verdere uitbouw van een MaaS ecosysteem, en wil daarbij een aantal ondersteunende afspraken, processen en regels introduceren. Doel is om tot een Vlaams Maas-afsprakenkader te komen, het departement MOW zal daarbij als modusafhankelijke regisseur faciliteren en de nodige stakeholders rond de tafel brengen.
3. Tariefintegratie staat voor het aanbieden van gecombineerde tariefproducten die toelaten om gebruik te maken van vervoersdiensten geleverd door verschillende aanbieders. De tarieven voor het kernnet en het aanvullend worden bepaald door de Vlaamse Regering. De vervoerregio's beslissen over de tarieven van het Vervoer op maat (VoM). Binnen deze klijntlijnen staat het de vervoerregio's vrij gecombineerde tarieven aan te bieden. Een voorbeeld kan dit verduidelijken. Zo kan een vervoerregio aan abonnees van De Lijn het gebruik van het VoM aan een lager tarief aanbieden. Of de vervoerregio kan via een derdebetalersovereenkomst met De Lijn, tussenkomen in de kost van een De Lijn abonnement wanneer deze persoon ook diensten gebruikt van het VoM.
4. De vervoerregioraad coördineert voor het vervoer op maat het tarievenbeleid en de tarieven. Over specifieke vereisten waaraan het vervoerbewijs moet voldoen doet het decreet geen uitspraak. Dus eigenlijk is het aan de vervoerregio om te bepalen op welke manier dit wordt ingevuld.

De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor tarief- en ticketintegratie, waarbij met eenzelfde ticket meerdere vervoersmodi kunnen worden gebruikt en betaald, doch op dit ogenblik heeft zij hier nog geen initiatieven rond genomen.

Om echter te streven naar synergie is DMOW een specifiek deelproject opgestart(namelijk DP 14) dat zich buigt over de problematiek van de tarief- en ticketintegratie.

5. Het abonnement van De Lijn is geldig voor het kernnet en het aanvullend net en dit ongeacht de regio.
6. De tarieven voor het kernnet en het aanvullend worden bepaald door de Vlaamse Regering. De tarieven voor het Vervoer op Maat worden door de vervoerregio bepaald. De wereldwijde trend is een wijziging naar meersoortige tarieven gezien het verplaatsingsgedrag wijzigt en de technologische vooruitgang meer mogelijk maakt qua maatwerk naar doelgroepen toe.
7. Verschillende MaaS-spelers bieden vandaag zowel tickets van De Lijn als tickets van de NMBS aan vanuit hun app. De facto kunnen we spreken van ticketintegratie. De verwachting is dat deze markt verder zal groeien.
Er worden ook gecombineerde formules aangeboden tussen De Lijn en de NMBS: een gecombineerd abonnement NMBS – De Lijn; een MTB abonnement en binnenkort een MTB+ abonnement, de City Pass.