

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1578
van **JORIS VANDENBROUCKE**
datum: 7 juli 2017

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Jaarverslag 2016 en ondernemingsplan 2017

Op één van de dia's die werd gepresenteerd tijdens de gedachtewisseling met de minister en de directeur-generaal in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken valt te lezen (dia 26) dat voor de indicatoren uit de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn een nulmeting werd opgeleverd (met status van de indicatoren op 31/12/2016).

1. a) Kan de minister deze nulmetingen toevoegen als bijlage bij het antwoord op mijn vraag?
- b) Wat valt de minister op in deze opgeleverde nulmeting?

In het jaarverslag van De Lijn (2016) zijn geen aparte cijfers te vinden voor enerzijds het aantal verkochte sms-tickets en anderzijds het aantal verkochte m-tickets. In het jaarverslag wordt in de tabel met reizigers(aantallen) (p. 20) enkel gesproken over 'mobiele biljetten'.

2. a) Kan de minister een overzicht geven van enerzijds het aantal verkochte sms-tickets en anderzijds het aantal verkochte m-tickets in 2016? Daarbij graag, naast het totaal, ook een opsplitsing naar maand
- b) Indien mogelijk graag ook de cijfers voor de eerste jaarhelft van 2017.
- c) Kan de minister in herinnering brengen vanaf wanneer het m-ticket beschikbaar werd voor reizigers van De Lijn?

Op blz. 11 van het ondernemingsplan lees ik: "In 2017 zal De Lijn aan de hand van een 'proof of concept' een aantal technologieën uittesten om een volledig zicht te krijgen op de bezetting van haar voertuigen (...) Tot en met februari 2017 zullen proefmetingen worden uitgevoerd aan de hand van proefinstallaties met meettechnieken op basis van 3D-camera's, wifi- en bluetooth sensoren op bus en tram. Vanaf maart 2017 volgt de analysefase."

3. a) Waar precies (op welke lijnen binnen welke entiteiten) werden deze proefmetingen gehouden? Van wanneer tot wanneer liepen deze proefmetingen? Welke technieken werden hierbij telkens ingezet?

- b) Werde de analysefase reeds gefinaliseerd? Zo ja, kan de minister de resultaten toevoegen als bijlage bij het antwoord op mijn vraag? Zo neen, wanneer wordt deze gefinaliseerd?

Op blz.15 van het ondernemingsplan wordt gesteld: "Daarnaast zullen De Lijn en de NMBS ook onderzoeken of een gezamenlijke business-to-business (B2B)-aanpak tot de mogelijkheden behoort."

4. Kan nader worden geduïd op welke vlakken De Lijn en de NMBS nader zouden willen samenwerken? Voor wat precies wordt een eventuele gezamenlijke B2B-aanpak beoogd?

Op blz. 17 van het ondernemingsplan staat: "De Lijn zelf onderzoekt de mogelijkheden die reizigers hebben om een eigen (plooi)fiets mee te nemen in bus en tram en welke de operationele impact hiervan is op capaciteitsbeheer, veiligheid, toegankelijkheid, type voertuigen, ..."

5. Kan de minister aangeven of dit onderzoek al werd gefinaliseerd? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zo neen, tegen wanneer zou dit onderzoek zijn afgerond?

Op blz. 35 van het ondernemingsplan lees ik: "Tot en met 2019 zullen de tarieven louter mee-evolueren met de inflatie. De Lijn neemt zich voor om de impact van de tariefaanpassingen die in februari 2015 werden doorgevoerd, te evalueren in 2018 teneinde in 2020 een verdere optimalisering van de tariefstructuur te kunnen voorstellen en tariefdifferentiatie te kunnen voorzien." In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 401 van 11 december 2014 stelde de minister: "Voor abonnementen bedraagt de gewogen gemiddelde prijsstijging 14,6%. Voor biljetten en kaarten bedraagt deze 19,5%."

6. Ook in 2016 en 2017 werden er wijzigingen in de tarieven doorgevoerd.

Kan de minister opnieuw de gewogen gemiddelde prijsstijging meedelen voor abonnementen enerzijds en biljetten en kaarten anderzijds en dit telkens voor de jaren 2016 en 2017?

Op blz. 57 van het ondernemingsplan van De Lijn lees ik volgende passus: "De Lijn wenst geen rol te spelen als integrator (volledige eindverantwoordelijkheid dragen voor het brede gamma aan taken: concept, voorbereiden, planning en uitvoering) voor het vervoer op maat. Over de rol van facilitator (beheer contracten, software en call center) van het vervoer op maat werd in 2016 een studie gestart. De opstartfase en omgevingsanalyse zijn afgerond. In 2017 ligt de focus op de SWOT-analyse en de financiële analyse."

7. a) Kan de minister verduidelijken wie deze studie heeft uitgevoerd? Zijn departement, De Lijn of een (extern) studiebureau?
- b) Kan de minister deze studie toevoegen als bijlage bij het antwoord op mijn vraag?
- c) Welke conclusies trekt de minister uit deze studie?

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 646 van 9 februari 2016 gaf de minister een overzicht met percentages rond vervangingsinvesteringen, uitbreidingsinvesteringen en vernieuwingsinvesteringen:

3. De onderstaande percentages rond vervangingsinvesteringen, uitbreidingsinvesteringen en vernieuwingsinvesteringen werden in afgelopen jaren opgenomen:

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>
vervangingsinvesteringen	65,25%	74,86%	67,67%
vernieuwingsinvesteringen	13,40%	9,30%	6,61%
uitbreidingsinvesteringen	21,36%	15,78%	25,66%

8. a) Kan de minister deze tabel aanvullen met de cijfers voor 2016 en 2017?
- b) Kan de minister nader het verschil duiden (eventueel gestoffeerd met enkele concrete voorbeelden) tussen wat dient te worden verstaan onder 'vervangingsinvesteringen', 'vernieuwingsinvesteringen' en 'uitbreidingsinvesteringen'?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 1578 van 7 juli 2017

van **JORIS VANDENBROUCKE**

1. a) Als bijlage is de dry run oftewel de nulmeting voor de beheersovereenkomst 2017-2020 in dit antwoord opgenomen.

b) Deze nulmeting geeft de status weer van de indicatoren op 31/12/2016 teneinde een context te bieden voor de in de beheersovereenkomst opgenomen doelstellingen. Bij de jaarlijkse evaluatie van de beheersovereenkomst wordt deze status geactualiseerd en zal duidelijk worden of De Lijn de beschreven doelstellingen en of bijsturingsacties noodzakelijk zijn.

Het biedt De Lijn een goed kader om prioritaire werkpunten sneller te detecteren. Hierbij staat de tevredenheid van de reiziger steeds centraal.

2. a-b) Het aantal maandelijks door De Lijn verkochte mobiele tickets sinds januari 2016 wordt weergegeven in onderstaande tabel. Tot en met augustus 2016 betrof het louter sms-tickets. Daarna kwamen daar de m-tickets bij, die procentueel t.o.v. het totale aantal mobiele tickets worden opgegeven.

	Mobiele tickets	% M-ticket
jan/16	965.000	-
feb/16	961.000	-
mrt/16	1.000.000	-
apr/16	981.000	-
mei/16	932.000	-
jun/16	959.000	-
jul/16	975.000	-
aug/16	950.000	-
sep/16	1.056.000	0,13%
okt/16	1.061.000	0,45%
nov/16	1.046.000	0,52%
dec/16	1.150.000	1,14%
jan/17	1.049.000	1,19%
feb/17	983.000	1,19%
mrt/17	1.091.000	1,91%
apr/17	992.000	2,50%
mei/17	970.000	2,79%
jun/17	928.000	2,94%

- c) Het m-ticket is beschikbaar sinds september 2016 en we stellen een toenemende populariteit van het M-ticket binnen de mobiele tickets vast.

3. a) De proefmetingen werden voorlopig op kleine schaal uitgevoerd op 1 tram aan de Kust en 1 bus in Gent.
De test op de bus ging door in november 2016, de metingen aan de Kust in januari 2017. De proof of concept werd uitgevoerd aan de hand van 3D-camera's, in combinatie met Wifi- en bluetooth scanning.
- b) De resultaten van de test geven aan dat het op basis van de detectie van wifi-signalen in combinatie met benchmark data afkomstig van 3D-camera's mogelijk is om een algoritme te ontwikkelen voor een accurate inschatting van het aantal reizigers. Hiervoor plant De Lijn een uitgebreidere volgende fase met 3D-camera's in combinatie met wifidetectie en de registratie van vervoerbewijzen. De geregistreerde gegevens zullen gekoppeld worden aan de informatie van de 3D-camera's om zo te komen tot een nauwkeurige 'telling' van het aantal reizigers op het voertuig. Eenmaal het algoritme op punt staat, stelt een beperkte installatie van 3D-camera's De Lijn in staat om reizigersaantallen op het volledige net in kaart te brengen. De 3D-camera's zullen dan benchmark data aanleveren om het algoritme voor de extrapolatie van wifi data op punt te houden.
4. De Lijn en de NMBS hebben een partnership gesloten waarbij het derdebetalersysteem (DBS) van De Lijn ook wordt aangeboden aan werkgevers door accountmanagers van de NMBS, m.a.w. NMBS treedt op als een soort van 'verdelers' van het DBS van De Lijn. Voor De Lijn is dit een aanvullend kanaal om op een efficiënte manier DBS te verkopen. De NMBS kan hierdoor haar dienstenpakket aan bestaande en nieuwe klanten uitbreiden.
Deze samenwerking wordt op regelmatige basis besproken waarbij tevens wordt bekeken op welke vlakken de operatoren hun gezamenlijke B2B-aanpak nog kunnen versterken.
5. Het meenemen van een plooi-fiets op bus en tram vormt geen enkel probleem, is gratis en is toegelaten zolang de plooi-fiets wordt opgevouwen.
Het meenemen van een niet-vouwbare fiets is betalend en omwille van veiligheidsredenen enkel toegestaan op de Kusttram, met een maximum van 2 fietsen per voertuig. Bij grote drukte kan de chauffeur evenwel in functie van de veiligheid beslissen om geen fietsen toe te laten. Verder zet De Lijn partnerships op met aanbieders van andere vormen van tweewielers zoals (elektrische) steps. In opgevouwen toestand mogen ook die gratis mee op bus en tram.
Het onderzoek naar de mogelijkheid om reguliere fietsen mee te nemen op de andere voertuigen van De Lijn staat in de beheersovereenkomst opgenomen en wordt binnenkort ingepland. Om ten gronde te onderzoeken of er in bepaalde gevallen toch een fiets meegenomen zou kunnen worden dient De Lijn immers een goed beeld te hebben van de bezettingen op elk moment van de dag. Dit vormt dan één van de inputelementen voor het verdere onderzoek.
6. Gewogen gemiddelde prijsstijging 2016 :
- Biljetten en Kaarten: geen prijsstijging
 - Abonnementen: 4,66%
- Gewogen gemiddelde prijsstijging 2017:
- Biljetten en Kaarten: 6,54%
 - Abonnementen: 2,33%

Bij de tariefaanpassing wordt steeds rekening gehouden met de (praktische) voordelen die afgeronde bedragen bieden. De tarieven van De Lijn blijven bij de goedkoopste van onze regio, zo betalen 65+'ers amper 1 euro per week. We zien dat het aantal betalende reizigers bij De Lijn bovendien blijft toenemen. In 2016 steeg het aantal betalende reizigers met ruim 1,5% ten opzichte van 2015,

tegenover 2014 noteren we zelfs een stijging met bijna 7%. De extra inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen laten toe versneld te investeren in de verhoogde aantrekkelijkheid van ons openbaar vervoer, bijvoorbeeld in nieuw rollend materieel. De investeringsmiddelen van De Lijn bedragen dit jaar bijna 300 miljoen euro waar dat in 2014 'slechts' 170 miljoen euro was.

De gewogen gemiddelde prijsstijging geeft tot slot geen beeld op de onderliggende tariefwijzigingen. Zo wordt er geen rekening gehouden met het bewust sturend effect van sommige prijsaanpassingen. Zo worden sommige vervoersbewijzen wat duurder in functie van een beoogde verschuiving naar andere operationeel gemakkelijkere vervoersbewijzen. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de invoering van het M-ticket. Het wegvallen van de operatorcost betekent een voordeel voor De Lijn en de reiziger. Die laatste betaalt na de invoering van het M-ticket voor haar mobiel ticket nu 1,8 euro i.p.v. de 1,95 euro (SMS-ticket) voorheen.

7. a) De Lijn heeft deze studie uitgevoerd met ondersteuning van PWC. Dit gebeurde in opdracht van de Raad van Bestuur van De Lijn.
- b) In bijlage de eindpresentatie, die over deze studie aan de Raad van Bestuur van De Lijn werd gegeven.
- c) De studie werd uitgevoerd op vraag van de Raad van Bestuur van De Lijn. De resultaten ervan zullen in de eerste plaats een hulpmiddel zijn bij later door De Lijn te nemen beslissingen. Gelet op de gewijzigde beleidskeuzes vind ik het logisch dat een bedrijf als De Lijn nagaat wat haar optimale rol binnen dit gewijzigd beleid kan zijn.

Het departement MOW zal ten gepaste tijde en op basis van de inzichten uit de lopende proefregio's basisbereikbaarheid het bestek uitgeven, waarin de rol van facilitator "vervoer op maat" in de markt zal worden gezet. Dit bestek zal duidelijkheid bieden over de verwachtingen die onder Basisbereikbaarheid ten aanzien van zulke facilitator bestaan en over de omstandigheden waarbinnen die zal moeten werken.

8. a)

		2013	2014	2015	2016	2017	mjp 2013-2017
VVI	vervangingsinvesteringen	65,24%	74,91%	67,69%	70,15%	78,15%	69,25%
VNI	vernieuwingsinvesteringen	13,39%	9,32%	6,61%	7,11%	11,22%	9,69%
U	uitbreidingsinvesteringen *	21,37%	15,78%	25,70%	22,73%	10,63%	21,06%

* in 2015 éénmalige dotatie voor overname studie BAM: € 12,6 mio

- b) Vervangingsinvesteringen betreffen "hetzelfde vervangen" zodat asset kan worden gerealiseerd.
 Vernieuwingsinvesteringen betreffen "hetzelfde vervangen" zodat asset kan worden gerealiseerd met bijkomende waarde.
 Uitbreidingsinvesteringen betreffen investeringen met uitbreiding van de bestaande activa (vnl. uitbreiden tramnet).

BIJLAGEN

1. Eindpresentatie Studie facilitator VOM aan RavaBest DL
2. Dry run beheersovereenkomst 2017-2020