

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 992
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 16 april 2018

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Prijs vervoersbewijzen

Op 1 februari 2018 werden de ticketprijzen, dit keer de abonnementen, van De Lijn nogmaals verhoogd. De tijd dat een ritje op de bus of tram nog 70 eurocent kostte, is nog nauwelijks te herinneren. Recent werd ook het groepstarief opgetrokken van minimaal vijf personen naar minimaal tien personen.

Hoewel prijsverhogingen normaal zijn om een kwalitatief aanbod te verzekeren en rendabel te blijven, is de blijvende stijging van ticketprijzen bij De Lijn de laatste jaren een opvallend gegeven. Een gezin met twee kinderen betaalt bijvoorbeeld al meer om heen en terug naar het centrum van Antwerpen te gaan met de bus of tram, dan dat het de auto daar in een betaalparking parkeert. Met het openbaar vervoer betaalt dit gezin acht ritten tegen 1,80 euro, wat neerkomt op 14,40 euro. Een dagje parkeren in het centrum kan al vanaf 12 euro.

Voor het gebruik van de auto zijn er uiteraard nog andere kosten (niet het minst de brandstof), maar hier moet de nuance gemaakt worden. Er wordt immers ingezet om met de wagen tot een park & ride te rijden en daar over te stappen op het openbaar vervoer. In dergelijke situatie is de meerkost voor die enkele kilometers extra te rijden tot het stadscentrum verwaarloosbaar, en komt de auto dus als goedkoper alternatief naar voren voor gezinnen of groepen vanaf vier personen.

Dat gezinnen met drie kinderen niet langer volgens een verminderd groepstarief gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, aangezien het groepstarief nu pas vanaf tien personen telt, staat haaks op het inzetten op het openbaar vervoer en streven naar een modal shift. Als het openbaar vervoer duurder is dan met de auto tot aan de bestemming te rijden en betalend te parkeren, zitten we op het verkeerde spoor.

1. Kan de minister een overzicht geven van de evolutie in de ticketprijs sinds de invoering van de euro tot nu, zowel voor losse tickets, tienrittenkaarten, verschillende kortingsreducties, abonnementen voor jongeren, standaard abonnementen, seniorentarieven enzovoort? Graag een chronologische tabel per soort ticket/abonnement met de gangbare prijs per periode.
2. Wat is de beleidsvisie van de minister inzake de steeds frequenter wordende prijsstijgingen van het openbaar vervoer?
3. Welke filosofie ligt aan de basis van de prijsstijgingen? Mochten deze niet worden doorgevoerd, komt De Lijn dan financieel in een moeilijk parket te zitten? Houden

deze verhogingen verband met een verminderde financiële bijdrage van de Vlaamse overheid?

4. Wat is de houding van de minister tegenover het feit dat het openbaar vervoer nemen in toenemende mate duurder wordt dan de auto gebruiken en betalend parkeren?
5. De doelstelling is te komen tot een modal shift 50/50. Zo is er ook de campagne 'Slim naar Antwerpen' die het gebruik van het openbaar vervoer promoot.

Hoe valt dit te rijmen met de visie van de Vlaamse overheid die het nemen van het openbaar vervoer praktisch ontmoedigt door de prijzen op te trekken?

ANTWOORD

op vraag nr. 992 van 16 april 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Overzicht van de evolutie in de ticketprijs (periode met vergelijkbaar aanbod aan vervoerbewijzen): zie bijlage. Hieruit blijkt dat de stellingen zoals geponeerd door de vraagsteller toch enigszins genuanceerd dienen te worden. Zo wordt er verklaard dat de prijzen de afgelopen jaren opvallend snel gestegen zijn. Het klopt dat we in 2015 een relatief grote tariefwijziging hebben doorgevoerd, waarbij vooral het komaf maken van het gratisverhaal (bij de 65+'ers) een belangrijk element was en we evenzeer de wildgroei aan verschillende tickets voor de occasionele gebruiker hebben rechtgetrokken tot transparante en duidelijk hanteerbare tarieven. Ondertussen betalen ruim 98% van de reizigers van De Lijn voor hun vervoersbewijs, waar er in 2014 nog meer dan 12% gratis reden.

Dat één en ander genuanceerd dient te worden, wordt bevestigd door de vergelijking te maken over een volledige legislatuur. Voor de twee meest gebruikte abonnementen komen we tot onderstaande vergelijking voor wat betreft de prijsstijging (inclusief de grote wijziging van 2015).

	<u>vorige legislatuur</u>	<u>huidige legislatuur</u>
OMNIPAS	18%	26%
BUZZY PAS	13%	14%

2- 3.

Ook hier wordt door de vraagsteller een niet correcte basispremissie in de vraag verwerkt. Hoewel hij het heeft over 'een steeds frequenter wordende prijsstijging' dient verduidelijkt dat de tariefwijzigingen nog steeds, en zoals dat al zeer lang het geval is, jaarlijks doorgevoerd worden, namelijk op 1 februari van elk jaar. Dit ritme werd niet gewijzigd.

Zoals in deelantwoord 1 gesteld heeft deze Vlaamse regering een belangrijke tariefwijziging doorgevoerd aan de start van deze legislatuur. Deze tariefwijziging bracht de tarieven van ons openbaar vervoer, hoewel De Lijn veruit de goedkoopste blijft, meer in lijn met omliggende regio's, hetgeen een positief effect had op de kostendekkingsgraad. Daarnaast werden de meerinkomsten maximaal aan extra investeringen besteed. Dit laat bijvoorbeeld toe, samen met de middelen uit het klimaatfonds, onze busvloot versneld te vergroenen. Ook wordt de infrastructurele achterstand betreffende tramsporen, stelplaatsen en stationsomgevingen weggewerkt en wordt er fors geïnvesteerd in een verbeterde reizigersinformatie. De investeringsmiddelen bij De Lijn namen toe van 175 miljoen in 2015 tot ruim 250 miljoen euro in 2018.

De jaarlijkse tariefindexatie is noodzakelijk om de verhoging van de kosten (omwille van de inflatie) te compenseren.

De tariefindexering 2018 vertrekt, net zoals de voorgaande, vanuit het principe dat de impact door alle klanten wordt gedragen. Indien deze indexering niet wordt doorgevoerd, zou dit onvermijdelijk een nefaste impact hebben op de dekkingsgraad (zie OD 18 in de beheersovereenkomst van De Lijn).

4-5.

Het gebruik van de wagen blijft veel duurder dan reizen met het openbaar vervoer.

De kost van het privé-wagengebruik stijgt trouwens ook volgens de levensduurte, niet enkel de tarieven van het openbaar vervoer.

Een m-ticket via een m-card kost 1,5 euro per rit (niet de in het voorbeeld in de parlementaire vraag vermelde 1,8 euro), een verplaatsing met een gewone Lijnkaart 1,6 euro per rit. Dit zijn zeer concurrentiële prijzen, zeker als men daarmee bovendien parkeerzorgen en -kosten kan vermijden.

Zoals gesteld maakte De Lijn in 2015 werk van de vereenvoudiging van haar tarievenstructuur. Voor de groep van 6 t/m 11-jarigen was de situatie tot begin 2015 erg diffuus en complex.

Om dit te vereenvoudigen en in lijn te brengen met de andere abonnementsformules, creëerde De Lijn met de tariefwijziging van 2015 een attractief instaptarief voor alle jongeren van 6 t/m 11 jaar. Hierdoor kunnen kinderen jonger dan 12 genieten van een jaarabonnement aan voordeeltarief en werd voor heel wat alleen reizende kinderen het abonnement goedkoper. Tegelijkertijd werd een wervend tarief voor 65+’ers opgezet.

Daarnaast bleef De Lijn ook haar tariefcorrecties op basis van sociaal statuut via de verhoogde tegemoetkoming en vervoersgarantie hanteren.

Ook voor 2018 blijft het voordeeltarief (mits een kleine indexactie) van kracht. Voor kinderen ouder dan 12 jaar blijft eveneens het systeem van de gezinskorting behouden.

Tenslotte is het belangrijk te vermelden dat de basistarieven van De Lijn tot de goedkoopste van de ons omringende regio’s behoren. Met een Buzzy abonnement kan de jongere voor 0,57 euro per dag met De Lijn reizen.

BIJLAGE

Overzicht evolutie ticketprijs