

ingediend op **1449** (2022-2023) – Nr. 1
18 oktober 2022 (2022-2023)

Voorstel van resolutie

van Els Robeyns, Annick Lambrecht, Bruno Tobback en Conner Rousseau

over de invoering van een geïntegreerd ticket
voor het openbaar vervoer

TOELICHTING

Inleiding

Sinds de coronacrisis zijn werknemers veel meer gaan telewerken en heeft de reputatie van het openbaar vervoer een stevige knauw gekregen. Daardoor vielen de reizigersaantallen sterk terug, wat nog altijd zijn effect heeft. De NMBS vervoerde eind 2021 ongeveer 80 procent van haar reizigers in vergelijking met 2019. Bij de Brusselse maatschappij MIVB ging het om 75 procent en bij De Lijn maar om 60 procent. De inschatting is dat de reizigersaantallen maar gestaag weer zullen stijgen. Tegelijk wordt iedereen geconfronteerd met een algemene inflatie en met stijgende brandstofprijzen ten gevolge van de oorlog in Oekraïne, en moeten de klimaatambities waargemaakt worden. Dat biedt kansen om mensen te motiveren om opnieuw het openbaar vervoer te gebruiken, door in de eerste plaats te zorgen voor een voldoende en aantrekkelijk aanbod. Maar om mensen uit de wagen en richting het openbaar vervoer te krijgen, moet er naast een beter aanbod ook één betaalbaar vervoersbewijs komen, dat geldig is op alle vormen van openbaar vervoer in België. Want wie van het ene landsdeel naar het andere reist en daarvoor alleen gebruik wil maken van het openbaar vervoer, betaalt al snel drie kaartjes tegen drie verschillende tarieven (De Lijn, NMBS, TEC of MIVB).

Op 11 maart 2022 stond er in Het Laatste Nieuws een fictief voorbeeld van een gezin van vier dat een uitstapje van Wilrijk naar Oostende plant en daarvoor alleen van het openbaar vervoer gebruik wil maken. Het gezin zou 83 euro kwijt zijn aan bus- en treinkaartjes, tegenover 50 euro aan brandstof en parking. Zelfs als ze voordelige treinkaarten voor verschillende ritten zouden kopen, ligt de kostprijs voor het openbaar vervoer met 73 euro nog altijd een stuk hoger dan met de auto. Bij een verder doorgedreven vergelijking, waarbij ook de jaarlijkse kosten van de auto (verzekering, taksen en onderhoud) in rekening worden gebracht, stijgt de prijs van het uitstapje naar zee met de auto tot 56 euro. Het gezin betaalt dan nog altijd 30 procent minder dan voor de goedkoopste trein- en busformule, en dat dus ondanks de historisch hoge prijzen aan de pomp.

Met dit voorstel van resolutie vraagt het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering en de NMBS om samen met de andere openbaarvervoersbedrijven de invoering van een geïntegreerd vervoersbewijs ('combiticket') tegen één tarief te onderzoeken, waarmee reizigers toegang hebben tot alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, trein). Het combiticket is een persoonlijk vervoersbewijs dat vanaf de aankoopdatum voor een volledige dag geldig is op het volledige openbaarvervoersnetwerk in België (NMBS, De Lijn, MIVB, TEC). Het kan op elk tijdstip van de dag en van de week worden gebruikt. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen dal- en spitsuren of tussen week- en weekend- of feestdagen. Daarmee worden mensen ervan overtuigd om voor hun woon-werkverplaatsing of voor recreatieve verplaatsing het openbaar vervoer te gebruiken en de auto te laten staan.

Het Oostenrijkse KlimaTicket Ö leunt het dichtst aan bij dit voorstel. Het is geldig voor alle openbaarvervoersdiensten (trein, tram, bus of metro) die worden aangeboden door de deelnemende vervoersinstanties op het volledige Oostenrijkse grondgebied. Het is het resultaat van een samenwerking tussen de negen deelstaten van Oostenrijk. Het vervoersbewijs geldt niet voor toeristisch vervoer zoals de Waldviertelbahn, Wachaubahn, Schneeberbahn of Schafbergbahn. De standaardprijs van het KlimaTicket Ö bedraagt 1095 euro per jaar of 3 euro per dag. Jongeren tot 26 jaar, senioren vanaf 64 jaar en personen met een handicap betalen 821 euro per jaar of met de vroegboekorting 699 euro. Als volwassenen nog eens 110 euro extra betalen, dan kunnen tot vier kinderen (van 6 tot 15 jaar) gratis mee. Kinderen jonger dan 6 jaar reizen gratis en kinderen ouder dan 15 jaar moeten een eigen KlimaTicket Ö (weliswaar tegen een verlaagd jongerentarief) of een

ander vervoersbewijs hebben. Met 140.000 verkochte tickets in de eerste twee maanden na de introductie van zo'n combiticket blijkt het in Oostenrijk alvast een groot succes.

In Duitsland is vóór de zomer van 2022 het 9 euroticket ingevoerd. Met dat ticket konden reizigers in juni, juli en augustus voor 9 euro per maand onbeperkt met alle openbare vervoer door het land reizen, met uitzondering van de langeafstandstreinen ICE, IC en EC. Het gaat om een tegemoetkoming van de overheid om de stijgende energieprijzen te compenseren. Het gebruik van het openbaar vervoer is er spectaculair door gestegen en de overheid overweegt nu om een permanente opvolger van dat geïntegreerde ticket in te voeren tegen 69 euro per jaar. Recent bleek dat dit ticket ook een bijzonder grote impact heeft gehad op de klimaatdoelstellingen. Gedurende de drie maand dat de actie liep, werd de CO₂-uitstoot gereduceerd met 1,8 miljoen ton, ongeveer de jaarlijkse uitstoot van 350.000 huizen.

Die aantrekkelijke buitenlandse formules staan in schril contrast met de Belgische prijzen: een ongelimiteerd abonnement bij de NMBS kost 3357 euro per jaar. Het supplement voor een onbeperkt abonnement voor De Lijn kost nog eens 299 euro extra, en voor de MIVB zelfs 499 euro. Vlamingen die dus (alleen binnen het Vlaamse Gewest) onbeperkt de trein en bus willen nemen, betalen daarvoor zo'n 10 euro per dag.

In België werd een dergelijk geïntegreerd ticket al op kleinere schaal ingevoerd met de Brupass. De Brupass en de Brupass XL (voor een uitgebreidere zone) zijn het resultaat van de samenwerking tussen de vier openbaarvervoersoperatoren (NMBS, MIVB, TEC en De Lijn) en hun voogdijoverheden. Met een Brupass kunnen reizigers onbeperkt met om het even welk openbaarvervoersmiddel reizen in de zogenaamde Brupass-zone, die min of meer het volledige Brusselse Hoofdstedelijke Gewest omvat. De Brupass en Brupass XL bestaan in verschillende prijsformules: bij sporadisch gebruik van het openbaar vervoer kunnen reizigers een Brupass-ticket kopen voor één of voor tien ritten voor respectievelijk de prijs van 2,40 euro of 15 euro. Een Brupass XL-ticket voor één of voor tien ritten kost respectievelijk 3 euro en 20 euro.

Els ROBEYNS
Annick LAMBRECHT
Bruno TOBBACK
Conner ROUSSEAU

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de stijging van de elektriciteits- en gasprijzen;
 - 2° de stijging van de benzine- en dieselprijzen;
 - 3° het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024, waarin de Vlaamse Regering ambitieuze doelstellingen naar voren schuift voor de modal split: 40 procent duurzame vervoersmiddelen voor heel Vlaanderen. In de grootstedelijke vervoerregio's (Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand rond Brussel) is het de ambitie om 50 procent duurzame vervoersmiddelen te realiseren. In de andere vervoerregio's wil Vlaanderen minimaal 40 procent duurzame vervoersmiddelen;
 - 4° de ambities in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 rond combimobiliteit, die burgers in staat moet stellen om vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;
 - 5° het voornemen in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 om de eindgebruikers een maximaal vervoersaanbod en eenvoudig gebruik ervan aan te bieden door middel van een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio of eventueel ruimer, alsook MaaS-oplossingen (Mobility as a Service);
 - 6° het succes in het buitenland van een geïntegreerd ticket voor het openbaar vervoer, zoals in Oostenrijk en Duitsland, en het succes van de Brupass in België;
 - 7° de ambities rond een geïntegreerd mobiliteitssysteem in het nieuwe openbaredienstencontract 2023-2027 tussen De Lijn en de Vlaamse Regering;
 - 8° de passage in het nieuwe openbaredienstencontract 2023-2027 tussen De Lijn en de Vlaamse Regering waarin staat dat De Lijn als interne operator en beheerder van het vervoerssysteem (BVS) de samenhang met het treinnet en de netwerken van aanpalende regio's verzekert en de adviesverlening garandeert voor de optimalisatie van het vervoer, zoals het maken van combimobiele simulaties, voorstellen van tariefstructuur en het promoten van de modal shift;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° in nauwe samenwerking met De Lijn en in overleg met de andere openbaarvervoersbedrijven in België, de invoering te onderzoeken van een geïntegreerd ticket tegen één tarief waarmee reizigers toegang hebben tot alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, trein, metro);
 - 2° bij de uitwerking en de invoering van de tarief- en ticketintegratie voor het openbaar vervoer ervoor te zorgen dat de vele MaaS-aanbieders alle tickets en abonnementen kunnen verkopen via hun digitaal platform zodat reizigers op basis van realtime-informatie vlot kunnen kiezen voor de meest geschikte route, ongeacht het type en de aanbieder van openbaar vervoer.

Els ROBEYNS
Annick LAMBRECHT
Bruno TOBBACK
Conner ROUSSEAU