

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 133

van **SOFIE MERTENS**

datum: 20 oktober 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Reizigerstellingen en gebruikscijfers voor sneldienst 180 Hasselt-Lommel

In mijn schriftelijke vraag nr. 676 van 27 januari 2023 bevroeg ik de minister over de reizigerstellingen en gebruikscijfers voor streeknet Limburg.

Graag had ik van sneldienst 180 Hasselt-Lommel meer gedetailleerde gegevens opgevraagd voor de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

1. Het aantal reizigers.
 - a) Kan de minister een overzicht geven van het aantal reizigers per jaar?
 - b) Kan de minister een overzicht geven van het aantal reizigers per maand?
 - c) Kan de minister een overzicht van het aantal reizigers per dag?
 - d) Kan de minister een overzicht geven van het aantal reizigers per rit? Graag ook de uren van elke rit.
 - e) Hoe evalueert de minister die cijfers? Welke evolutie zien we? Welke ritten zijn het drukst? Welke ritten worden amper gebruikt?
2. Het aantal opstappers per halte.
 - a) Kan de minister een overzicht geven van het aantal opstappers per halte en per jaar?
 - b) Kan de minister een overzicht geven van het aantal opstappers per halte en per maand?
 - c) Kan de minister een overzicht geven van het aantal opstappers per halte en per dag?
 - d) Kan de minister een overzicht geven van het aantal opstappers per halte en per rit? Graag ook de uren van elke rit.
 - e) Hoe evalueert de minister die cijfers? Welke evolutie zien we? Welke haltes worden het meest gebruikt? Welke haltes worden er amper gebruikt?
3. Kostprijs.
 - a) Wat is de kostprijs van die sneldienst per jaar?
 - b) Wat is de kostprijs van die sneldienst per maand?
 - c) Wat is de kostprijs van die sneldienst per dag?
 - d) Wat is de kostprijs van die sneldienst per rit?

- e) Hoe worden die kosten gefinancierd? Wie neemt de kosten op dit moment op zich?
- f) Is die sneldienst winstgevend of verlieslatend? Graag een opsplitsing van de cijfers per jaar en per maand.

4. Modal shift.

- a) Wanneer is die sneldienst ontstaan? Om welke redenen?
- b) Hoeveel mensen lieten hun auto staan sinds de komst van die sneldienst? Of, hoe werd dit ingeschat voor de komst van de sneldienst?

ANTWOORD

op vraag nr. 133 van 20 oktober 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. a) Het gevraagde cijfermateriaal is beschikbaar vanaf 2019. De onderstaande tabel toont het aantal reizigers* per jaar voor de sneldienst 180:

	4180
	Sneldienst Hasselt – Lommel
2019	312 290
2020	168 888
2021	181 981
2022	2830

- b) De onderstaande tabel toont het aantal reizigers* per maand voor de sneldienst 180:

	4180
	Sneldienst Hasselt – Lommel
januari 2019	22 503
februari 2019	26 868
maart 2019	27 803
april 2019	23 176
mei 2019	28 014
juni 2019	24 390
juli 2019	17 784
augustus 2019	17 297
september 2019	31 707
oktober 2019	34 405
november 2019	29 719
december 2019	28 623
januari 2020	31 127
februari 2020	27 384
maart 2020	15 156
april 2020	2 002
mei 2020	4 615
juni 2020	9 188
juli 2020	9 901
augustus 2020	9 858
september 2020	19 811
oktober 2020	20 463

november 2020	8 474
december 2020	10 911
januari 2021	12 303
februari 2021	9 927
maart 2021	13 116
april 2021	9 413
mei 2021	13 852
juni 2021	15 370
juli 2021	10 950
augustus 2021	11 045
september 2021	22 139
oktober 2021	26 951
november 2021	19 797
december 2021	17 118
januari 2022	17 143
februari 2022	20 498
maart 2022	25 951
april 2022	19 217
mei 2022	24 132
juni 2022	25 180
juli 2022	15 538
augustus 2022	14 694
september 2022	29 975
oktober 2022	34 052
november 2022	29 640
december 2022	27 550

**Met reizigers wordt het volgende bedoeld: reizigers die zich verplaatsen met een MOBIB-abonnement: niet elke opstap wordt gescand door alle abonnees. Daarom worden de gemeten scans opgehoogd o.b.v. een onderzoek dat het effectieve scangedrag in kaart brengt. Het scangedrag wordt beïnvloed door verschillende factoren zoals het type periode (school vs. vakantie) en het tijdstip van de dag (spits/dal). Om evoluties in het scangedrag op te volgen, wordt dit onderzoek op regelmatige basis herhaald.*

Reizigers die zich met een biljet, kaart of dagpas verplaatsen worden niet opgehoogd. Reizigers met een mobiel vervoerbewijs (biljet, kaart of dagpas): van hen zijn geen lijn- en ritcontext gekend. Ze worden toegewezen aan de lijnen volgens het gebruik van de reizigers van de 'gewone' biljetten, kaarten of dagpassen en vervolgens opgehoogd o.b.v. het percentage overstappen gemeten bij dezelfde groep.

- c) De officiële reizigers van de Lijn worden gecommuniceerd met behulp van een afsluitmaand. Op die manier communiceert De Lijn historisch steeds hetzelfde aantal reizigers. De cijfers zijn niet beschikbaar op dagniveau.
- d) De Lijn kan geen reizigers per rit meegeven. Reizigers die zich met een mobiel vervoerbewijs verplaatsen, kunnen namelijk niet worden toegewezen aan een specifieke rit. Van deze vervoerbewijzen is enkel de positie van activatie van het ticket in de app van De Lijn gekend.

- e) Evoluties in reizigersaantallen zijn de afgelopen jaren voor het overgrote deel gerelateerd aan de impact van de COVID-19-pandemie. Tijdens die periode was het gebruik van het openbaar vervoer erg laag. Sindsdien is de heractivatie van de reizigers lopende om aansluiting te vinden bij het niveau van begin 2020.

Evoluties tussen verschillende maanden en dagen zijn vooral gerelateerd aan het type periode/dag (vakantie/feestdagen/weekends vs. weekdays).

De Lijn houdt een periodieke evaluatie op basis van huidig gebruik, toekomstig potentieel, concurrentiële positie (cf. modal shift) en valabele werking in het groter geheel van openbaar vervoer in de vervoerregio (VVR) Limburg. Zo start er in januari 2024 een vernieuwd netwerk voor openbaar vervoer in Limburg, waarbij o.a. lijn 180 een opwaardering krijgt: op deze lijn (die vanaf januari X18 zal heten) wordt de frequentie verdubbeld.

Deze aanpassing moet minstens een jaar in voege zijn voor De Lijn een objectieve evaluatie kan uitvoeren. Het spreekt voor zich: de resultaten van de evaluatie – en mogelijke aanpassingen – worden telkens besproken met de betrokken lokale besturen (cf. vervoerregioraad).

2. a) Opstappers tot op halteniveau en ritniveau zijn enkel gekend voor de ganse periode voor reizigers die zich verplaatsen met een MOBIB-abonnement. De afgelopen jaren is er een ingrijpende omvorming geweest van vervoerbewijzen: van Prodata (papieren biljetten en kaarten) naar Smarttickets en CEMV (contactloos betalen op de voertuigen) en digitale vervoerbewijzen. Daardoor zou het gevraagde overzicht in vragen 2a t.e.m. 2d erg onvolledig zijn en niet te vergelijken.

b-d) Zie antwoord op vraag 2a.

- e) Evoluties in reizigersaantallen zijn de afgelopen jaren voor het overgrote deel gerelateerd aan de impact van de COVID-19-pandemie. Tijdens die periode was het gebruik van het openbaar vervoer erg laag. Sindsdien is de heractivatie van de reizigers lopende om aansluiting te vinden bij het niveau van begin 2020.

Evoluties tussen verschillende maanden en dagen zijn vooral gerelateerd aan het type periode/dag (vakantie/feestdagen/weekends vs. weekdays).

De Lijn houdt een periodieke evaluatie op basis van huidig gebruik, toekomstig potentieel, concurrentiële positie (cf. modal shift) en valabele werking in het groter geheel van het openbaar vervoer in de VVR Limburg. Zo start er in januari 2024 een vernieuwd netwerk voor openbaar vervoer in Limburg, waarbij o.a. lijn 180 een opwaardering krijgt: op deze lijn (die vanaf januari X18 zal heten) wordt de frequentie verdubbeld. Deze aanpassing moet minstens een jaar in voege zijn voor De Lijn een objectieve evaluatie kan uitvoeren. Het spreekt voor zich: de resultaten van de evaluatie – en mogelijke aanpassingen – worden telkens besproken met de betrokken lokale besturen (cf. vervoerregioraad).

3. a) Voor 2023 bedraagt de jaarkost van de sneldienst 1 557 162,18 euro.

b)

Maand	Kost
202301	€ 137.199,32
202302	€ 123.309,46
202303	€ 147.678,07
202304	€ 117.966,89
202305	€ 137.390,47
202306	€ 136.026,08
202307	€ 104.894,92
202308	€ 108.178,80
202309	€ 139.676,17
202310	€ 142.243,89
202311	€ 136.890,47
202312	€ 125.707,64

c) De Lijn werkt niet met kalenderdagen, maar met typedagen (schooldagen, schoolvakantie, woensdag ...) Berekenen wat de kost zou zijn per kalenderdag, of per rit (vraag 3d), is hierdoor minder zinvol. Er zou een vertekend beeld ontstaan dat onvoldoende representatief zou zijn voor elke kalenderdag.

De Lijn geeft wel mee dat een gemiddelde schooldag ongeveer 5 700 euro kost. Een gemiddelde weekenddag kost ongeveer de helft daarvan.

d) Zie het antwoord op vraag 3c.

e) De verbinding is gefinancierd via de algemene dotatie van De Lijn, gefinancierd vanuit de Vlaamse overheid.

f) Openbaar vervoer is een vorm van openbare dienstverlening. De Lijn krijgt een algemene dotatie, gefinancierd door de Vlaamse overheid (zie ook vraag 3e). Die dotatie wordt gebruikt om openbaar vervoer te organiseren in heel Vlaanderen. De Lijn kan dan ook geen analyse maken voor aparte lijnen.

4. a) Deze lijn is opgestart op 1 juli 2000. Met de lijn werd een snelle verbinding gecreëerd als voorloper op het HOV-plan (Hoogwaardig Openbaar Vervoer, toen bekend als het Spartacusplan). Zo werd bekeken of er potentieel was voor openbaar vervoer over grotere afstanden.

b) Zo'n inschatting is momenteel niet mogelijk: de volledige fasering van het nieuwe aanbod is niet in het verkeersmodel opgenomen. Los daarvan is het heel moeilijk om te bepalen hoeveel auto's van de baan worden gehaald door één specifieke lijn, aangezien er verschillende andere factoren en samenhangende lijnen meespelen. Uitspraken over modal shift kunnen (voorlopig) dus enkel op regionaal niveau onderzocht worden.