

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 230

van **SOFIE MERTENS**

datum: 20 november 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Reizigerstellingen en gebruikscijfers voor sneldienst 111 Hasselt-Genk-Maaseik

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 over sneldienst 111 Hasselt-Genk-Maaseik meer gedetailleerde gegevens gekregen 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 de cijfers? Welke evolutie is er? 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 de cijfers? Welke evolutie is er? Welke haltes worden het meest gebruikt? Welke haltes worden er amper gebruikt?

3. Kostprijs:

- a) Wat is de kostprijs van de sneldienst per jaar?

- b) Wat is de kostprijs van de sneldienst per maand?
- c) Wat is de kostprijs van de sneldienst per dag?
- d) Wat is de kostprijs van de sneldienst per rit?
- e) Hoe worden de kosten gefinancierd? Wie neemt de kosten op het moment op zich?
- f) Is de sneldienst winstgevend of verlieslatend? Graag een opsplitsing van de cijfers per jaar en per maand.

4. Modal shift:

- a) Wanneer is de sneldienst 111 ontstaan? Om welke redenen?
- b) Hoeveel mensen lieten hun auto staan sinds de komst van de sneldienst? Of: hoe werd het ingeschat voor de komst van de sneldienst?

5. Ritduur:

- a) Wat is de theoretische ritduur van de sneldienst?
- b) Wat is de gemiddelde reële ritduur van de sneldienst?

ANTWOORD

op vraag nr. 230 van 20 november 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. a)

Jaar	Jaarkost 111
2019	58.417
2020	28.402
2021	25.907
2022	38.230

b)

	4111
	Hasselt - Genk - Maseik Sneldienst
januari 2019	4.267
februari 2019	5.331
maart 2019	5.335
april 2019	4.201
mei 2019	5.098
juni 2019	4.137
juli 2019	2.730
augustus 2019	2.952
september 2019	6.513
oktober 2019	7.755
november 2019	5.477
december 2019	4.621
januari 2020	5.416
februari 2020	5.369
maart 2020	2.797
april 2020	371
mei 2020	499
juni 2020	1.136
juli 2020	1.163
augustus 2020	1.283
september 2020	3.667
oktober 2020	3.897
november 2020	1.375
december 2020	1.429

januari 2021	1.835
februari 2021	1.440
maart 2021	2.060
april 2021	1.413
mei 2021	1.955
juni 2021	2.024
juli 2021	1.007
augustus 2021	1.318
september 2021	3.377
oktober 2021	4.286
november 2021	2.964
december 2021	2.227
januari 2022	2.292
februari 2022	2.763
maart 2022	3.240
april 2022	2.508
mei 2022	3.390
juni 2022	2.969
juli 2022	1.355
augustus 2022	1.668
september 2022	4.514
oktober 2022	5.456
november 2022	4.393
december 2022	3.681

**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 het openbaar vervoer in de vervoerregio Limburg. Zo start er in januari 2024 een vernieuwd netwerk voor openbaar vervoer in Limburg, waarbij o.a. lijn 111 een opwaardering krijgt: op deze lijn (die vanaf januari X27 zal heten) wordt de frequentie opgehoogd tot half uur frequentie met een uitgebreide amplitude.

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-d) 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.

- 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 vervoerregio Limburg. Zo start er in januari 2024 een vernieuwd netwerk voor openbaar vervoer in Limburg, waarbij o.a. lijn 111 een opwaardering krijgt: op deze lijn (die vanaf januari X27 zal heten) wordt de frequentie opgehoogd tot half uur frequentie met een uitgebreide amplitude.

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) De jaarkost: 281.912,00 EUR

b)

Maand	Kost
202301	€ 24.990,62
202302	€ 22.622,64
202303	€ 27.166,04
202304	€ 20.584,72
202305	€ 23.452,62
202306	€ 25.260,80
202307	€ 19.422,22
202308	€ 21.364,44
202309	€ 24.886,62
202310	€ 25.631,67
202311	€ 24.434,50
202312	€ 22.095,14

- c) De Lijn werkt niet met kalenderdagen, maar met typedagen (vb. schooldagen, schoolvakantie, woensdag ...) Berekenen wat de kost zou zijn per kalenderdag, of per rit (vraag d), is hierdoor minder zinvol. Er zou een vertekend beeld ontstaan (cf. niet elke dag is even duur, we zouden bijgevolg over een uitmiddeling spreken die onvoldoende representatief is voor elke kalenderdag).
- d) Zie vorige opmerking.
- 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 zie 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) Dit is een van de historische snellijnen die in het leven zijn geroepen om te onderzoeken 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.
5. a) 50 minuten
- b) Dergelijke analyses zijn enkel mogelijk voor lijnen die minstens een bepaalde cadans hebben. In de praktijk komt dat neer op lijnen met minstens 16 ritten per dag. Dat is voor lijn 111 niet het geval, waardoor er geen macrocijfers zijn voor deze lijn.