

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 233

van **SOFIE MERTENS**

datum: 20 november 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Reizigerstellingen en gebruikscijfers voor sneldienst 183 Genk-Bree-Neerpelt

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 183 Genk-Bree-Neerpelt 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 183 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. 233 van 20 november 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. a)

Jaar	Jaarkost 183
2019	95.413
2020	51.519
2021	47.758
2022	66.805

b)

	4183
	Genk-Bree-Neerpelt s neldienst
januari 2019	7.323
februari 2019	8.915
maart 2019	8.504
april 2019	5.492
mei 2019	9.169
juni 2019	8.879
juli 2019	3.901
augustus 2019	3.635
september 2019	12.960
oktober 2019	11.316
november 2019	8.924
december 2019	6.395
januari 2020	9.839
februari 2020	8.837
maart 2020	5.217
april 2020	356
mei 2020	767
juni 2020	1.865
juli 2020	1.502
augustus 2020	1.668
september 2020	7.825
oktober 2020	7.518
november 2020	3.108
december 2020	3.016

januari 2021	4.415
februari 2021	2.734
maart 2021	4.464
april 2021	2.591
mei 2021	4.349
juni 2021	3.763
juli 2021	1.513
augustus 2021	1.922
september 2021	6.597
oktober 2021	6.371
november 2021	5.186
december 2021	3.854
januari 2022	4.489
februari 2022	5.571
maart 2022	6.098
april 2022	3.741
mei 2022	5.449
juni 2022	6.186
juli 2022	1.907
augustus 2022	2.446
september 2022	9.187
oktober 2022	8.146
november 2022	7.542
december 2022	6.044

**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.

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.

3. a) De jaarkost: 569.973,30 EUR

b)

Maand	Kost
202301	€ 50.168,28
202302	€ 45.453,09
202303	€ 55.567,77
202304	€ 41.301,92
202305	€ 47.356,54
202306	€ 52.409,29
202307	€ 38.823,02
202308	€ 42.705,32
202309	€ 50.029,68
202310	€ 51.545,41
202311	€ 49.178,85
202312	€ 45.434,14

- 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) 65 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 183 niet het geval, waardoor er geen macrocijfers zijn voor deze lijn.