

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van het tariefbeleid van het kernnet en het aanvullend net en tot wijziging van artikel 66, §2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM

-Principiële goedkeuring

Samenvatting

In dit voorontwerp van besluit wordt het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net vastgelegd.

Tegelijk wordt er ook een wijziging aangebracht aan artikel 66, §2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 zodat er enkel nog contactloos kan worden betaald op de voertuigen van De Lijn.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD

Dit besluit heeft betrekking op het beleidsveld gemeenschappelijk vervoer, namelijk het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer vermeld in artikel 6, §1, X, 8° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Dit voorontwerp van besluit geeft uitvoering aan bij artikel 36, §1, van het decreet basisbereikbaarheid, dat voorziet dat de Vlaamse Regering het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net coördineert en de tarieven bepaalt.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Raad van Bestuur van VVM De Lijn heeft de tarievennota besproken en goedgekeurd op 06.11.2019.

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 04/12/2019.

Het wetgevingstechnisch en taaladvies 2019/320 werd verwerkt in het ontwerpbesluit.

De armoedetoets door het netwerk tegen armoede kwam toe op 11/12/2019.

Het Begrotingsakkoord werd aangevraagd.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Op 3 april 2019 keurde het Vlaams Parlement het decreet betreffende de basisbereikbaarheid (verder Decreet Basisbereikbaarheid) goed. Artikel 36, § 1, van dit decreet voorziet erin dat de Vlaamse Regering het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net coördineert en de tarieven bepaalt.

De tarieven die middels het voorliggende besluit worden vastgesteld zullen tarieven zijn die gelden voor het kernnet en het aanvullend net. Aangezien de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn op heden is aangesteld als interne operator voor het kernnet en het aanvullend net zal zij deze tarieven moeten naleven.

Conform de huidige beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse overheid (2017 – 2020) en rekening houdend met de Vlaamse Regeringsverklaring en de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, werden de volgende uitgangspunten aangehouden:

- de tarieven mee laten evolueren met de inflatie, teneinde de recent verhoogde kostendeckingsgraad niet terug te laten verschromen;
- het ingevoerde systeem met sociale inkomens- en leeftijdscorrecties in stand houden;
- tariefstructuur eenvoudig houden (incl. afgeronde bedragen waar mogelijk en wenselijk);
- gedeelde tariefaanpassing over de verschillende doelgroepen;
- digitalisering van de vervoerbewijzen verder implementeren;
- het verhoogde aandeel betalende reizigers, dat werd opgetrokken van 85% naar ruim 98%, niet terug reduceren;
- MaaS-initiatieven ondersteunen met aangepaste tariefstructuren.

De belangrijkste vaststellingen betreffende de tariefaanpassingen vanaf 1 februari 2020 betreffen:

- het verlagen van het duurste ticket tarief van 3 euro naar 2,5 euro. Dit gaat gepaard met de afschaffing van de verkoop bij de chauffeur en de introductie van contactloos betalen vanaf 1 juli 2020. Het tarief van een sms-ticket wordt gealigneerd (verhoogd) op het verlaagde ticket tarief;
- de goedkoopste tickets (m-ticket/m-card/Lijnkaart) kennen geen verhoging in tarief;
- aligneren van de dagpas tarieven over de verschillende dragers;
- maandabonnementen verhogen niet in tarief. De prijs van een Buzzy Pazz (jaar en 3-maand) wordt geïndexeerd. De prijs van de Omnipas (jaar en 3-maand) kent een iets grotere stijging omdat er hier een goedkoop abonnement aangeboden wordt in vergelijking met openbaarvervoertarieven in binnen- en buitenland;
- indexering van de abonnementen voor specifieke doelgroepen (VT, VG, 65+, 6-11j).

Naar aanleiding van de armoedetoets kunnen we volgende verduidelijkingen geven bij hun vragen:

- Een lager tarief te overwegen voor een individueel biljet (gezien de lagere verwerkingskost door contactloos betalen).

Het tarief voor een individueel ticket wordt effectief verlaagd van 3 euro 2,5 euro.

- Een duidelijke en voldoende lange overgangperiode te voorzien voor de invoering van contactloos betalen (waarbij ook de mogelijkheid blijft om cash te betalen). Dat laat toe om mensen te laten wennen aan het nieuwe systeem en kan voor een stuk de cash betalingen al laten uitdoven. Uit de overgangperiode zal ook blijken hoe groot de doelgroep is voor wie de overgang een drempel vormt.

Deze aanbeveling is eerder algemeen en geldt ook zonder armoedeproblematiek. De Lijn zal zeker initiatieven nemen om dit tijdig bekend te maken. Zij zal voorzien in adequate begeleidende maatregelen om dit op een gepaste wijze te introduceren. Tevens zal de operatie goed opgevolgd worden hoe vlot de reizigers overschakelen. Indien er zich dan toch nog problemen voordoen zullen gerichte maatregelen genomen worden die rekening houden met de specifieke situatie van deze doelgroep waaronder mensen in armoede. Bij de praktijk toepassing zal de nodige empathie aan de dag worden gelegd.

Individuele biljetten te koop aan te bieden in de verkooppunten wanneer contactloos betalen ingevoerd wordt.

Het verwachte volume aan individuele biljetten op elektronische drager is te laag om dit in alle ongeveer 3.000 voorverkooppunten te koop aan te bieden. Individuele biljetten blijven wel te koop in de Lijnwinkels en via de AVM's, al heb je daar ook een betaalkaart voor nodig.

- Een alternatief uit te werken voor de procedure 'reiziger zonder geld', maar dan aangepast aan de situatie van een 'reiziger zonder bankkaart'.

De Lijn mag verwachten dat elke reiziger beschikt over een geldig vervoerbewijs zodra die in een voertuig stapt, of dat hij over manieren beschikt om zich dat aan te schaffen.

- Sociaal statuut proactief te checken, ook bij nieuwe reizigers.

Tegen het volgende tariefbesluit zal er onderzoek gedaan worden hoe en in welke mate rechten automatisch kunnen toegekend worden en dit binnen het kader van de GDPR regelgeving die ook van toepassing is op VVM De Lijn.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1.

Dit artikel definieert de verschillende vervoerbewijzen die recht geven op gebruik van vervoer binnen het kern- en aanvullend net.

Artikel 2.

Dit artikel legt de tarieven vast die van toepassing zijn op de verschillende vervoerbewijzen binnen het kernnet en aanvullend net.

Artikel 2, §2, derde lid, maakt het mogelijk om MaaS aanbieders (m-leveranciers) een leefbaar businessmodel te laten ontwikkelen, door hen de mogelijkheid te geven een service fee te hanteren. Op die manier worden diverse MaaS spelers ondersteund, die innovatie stimuleren in de ontwikkeling van digitale en fysieke mobiliteitsoplossingen en mee zorgen voor experimenteeruimte om leerervaring op te doen met nieuwe businessmodellen.

Artikel 2, §4, heeft betrekking op tarieven van de Limburgse snellijnen. Buiten het snellijnbiljet student gaat het hier over afstandsgerelateerde tarieven. De tarieven voor de maximale afstand zijn opgenomen in deze paragraaf. De overige tarieven van de Limburgse snellijnen liggen lager omwille van een kortere afstand, maar volgen dezelfde berekening.

Artikel 2 §5: De Lijn heeft de opdracht bij te dragen aan een duurzaam en leefbaar Vlaanderen. In deze context streeft De Lijn ernaar om samen met overheden, publieke instellingen en private partners reizigers aan te zetten om het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van de wagen. Prijszetting is een belangrijk aspect om een aantrekkelijke duurzame propositie aan te bieden, daarom wordt er in de mogelijkheid voorzien om kortingen en afwijkende prijzen te kunnen hanteren in het voordeel van de reiziger. De Lijn streeft ernaar de reiziger te incentiveren op de volgende manieren:

- Door in het kader van een overeenkomst met overheden, publieke instellingen en privé-partners afgeleide tariefproducten samen te stellen. Een mogelijke toepassing is een specifiek combi-product voor gebruikers van een Park&Ride in samenwerking met een gemeente.
- Door kortingen toe te kennen en/of tijdelijke tariefproducten aan te bieden in het kader van specifieke commerciële acties georganiseerd door De Lijn. Een mogelijke toepassing is een voordeeltarief voor oudejaar, om aldus bij te dragen tot de verkeersveiligheid.

Artikel 3.

Artikel 3, derde lid, somt de categorieën van personen op die worden vrijgesteld van betaling van het door hen gebruikte openbaar personenvervoer binnen het kernnet en aanvullend net.

Artikel 4.

Dit artikel schaft de mogelijkheid af om op de voertuigen van de VVM-De Lijn vervoerbewijzen te kopen tegen directe betaling met cash geld. Hierdoor verminderen de administratieve lasten voor de chauffeurs en verhoogt de commerciële snelheid. Aangezien de chauffeurs bovendien niet langer cash geld dienen bij te houden verhoogt dit ook hun veiligheid.

Artikel 5.

Het vorige tarievenbesluit van 21 december 2018 wordt opgeheven.

Artikel 6.

Dit artikel stelt dat het besluit in werking treedt op 1 februari 2020.

Artikel 7.

Dit artikel belast de minister bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, met de uitvoering van het besluit.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggende voorontwerp van besluit heeft vooral invloed op de inkomsten.

De meerontvangst van het voorstel wordt meegegeven in onderstaande tabel.

Meerontvangst (in euro, netto op jaarbasis)	
Abonnementen	839.000
Anonieme vervoerbewijzen	734.000

TOTAAL	1.57 Mio
--------	----------

Deze tabel geeft weer op jaarbasis wat de geraamde impact is van de verhoging van de tarieven van De Lijn op kruissnelheid. De reële inkomsten zullen in 2020 eventueel lichtjes lager liggen gelet op de datum waarop de verhoging van de tarieven daadwerkelijk zal worden doorgevoerd. Zoals afgelopen jaar zal de concrete inschatting van deze verhoogde eigen ontvangsten van De Lijn worden meegenomen bij de eerstkomende begrotingsaanpassing.

De tariefwijziging genereert voor De Lijn ook kosten. Zo kan gedacht worden aan de communicatiecampagne, de actualisering van de halte-informatie, intern informeren van betrokken personeelsleden (chauffeurs, lijncontroleurs, ...). Gezien de jaarlijkse tariefverhoging zijn deze kosten onderdeel van het voorziene jaarbudget van De Lijn dat recurrent bij tariefwijziging begroot is.

B. ESR-TOETS

De voorgestelde tariefaanpassingen hebben een positief effect op de ESR ontvangsten van de VVM-De Lijn maar nog niet zichtbaar in de initiële begroting 2020. Naar analogie met de voorbije jaren zal dit gebeuren naar aanleiding van de begrotingsaanpassing 2020.

De kosten voor de communicatiecampagne zal zoals de vorige jaren waar dit telkens ook gebeurde bij de tariefaanpassingen worden opgevangen binnen de reguliere communicatiebudgetten van de VVM – De Lijn.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- 1 personeel: het voorontwerp van besluit heeft geen invloed op het personeel van de lokale besturen;
- 2 werkingsuitgaven: het voorontwerp van besluit heeft enkel weerslag op de lopende uitgaven van de lokale besturen voor zover zij een derde betalerssysteem hebben afgesloten bij De Lijn;
- 3 investeringen en schulden: het voorontwerp van besluit veroorzaakt geen bijkomende investeringen;
- 4 ontvangsten: het voorontwerp van besluit brengt geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen;
- 5 conclusie: het voorontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring wordt het voorontwerp van besluit voor advies bezorgd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving. Daarna zal het worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering voor definitieve goedkeuring.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net en tot wijziging van artikel 66, §2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën
- de armoedetoets
- het begrotingsakkoord