

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- Voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 januari 2020 tot bepaling van het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullende net en tot wijziging van artikel 66 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM en artikel 12 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de exploitatie van het kernnet en aanvullend net
  - Principiële goedkeuring

## Samenvatting

In dit ontwerp van besluit wordt het tariefbeleid vanaf 1 april 2022 voor het kernnet en het aanvullend net vastgelegd. Aan de exploitant wordt de mogelijkheid geboden om geïntegreerde vervoerbewijzen aan te bieden.

## 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 ontwerp van besluit geeft uitvoering aan artikel 36, §1 en §3, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (decreet Basisbereikbaarheid), dat voorziet dat de Vlaamse Regering het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net coördineert en de tarieven bepaalt en dat de Vlaamse Regering regels kan vaststellen voor tarief- en ticketintegratie, waarbij met eenzelfde ticket meerdere vervoersmodi kunnen worden gebruikt en betaald.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Raad van Bestuur van VVM De Lijn heeft de tarievennota besproken en goedgekeurd op 10/11/2021.

Het wetgevingstechnisch en taaladvies nr. 2021/475 van 1 december 2021 werd verwerkt in het ontwerpbesluit.

De armoedetoets door het netwerk tegen armoede werd verleend op 11 december 2021.

#### Advies Netwerk tegen Armoede:

Het Vlaams Netwerk tegen Armoede stelt op de tariefbepaling geen echte armoedetoets te hebben kunnen doen. Men beperkt zich tot een aantal principes:

- het Vlaams Netwerk tegen Armoede juicht toe dat de tarieven voor sociale abonnementen Verhoogde Tegemoetkoming en Vervoersgarantie aan dezelfde prijs behouden blijven, en niet worden geïndexeerd.
- de automatische rechtentoekenning bij verlenging van abonnees die een abonnement aan sociaal tarief hebben is positief. Bij de bepaling dat de check bij een nieuwe klant gebeurt op aangeven van de rechthebbende, blijven zij pleiten voor een proactief aanbod. De nieuwe klant moet gewezen worden op de mogelijkheid dat hij/zij in aanmerking kan komen voor een sociaal abonnement VT of VG. Zij pleiten zeer sterk voor een proactieve houding hierin.
- het Vlaams Netwerk tegen Armoede is tevreden dat de 10-rittenkaart niet langer duurder is dan m-ticket. Ze stellen hier wel een prijsstijging vast van 1 €.
- het Vlaams Netwerk tegen Armoede betreurt dat losse tickets €0,50 duurder worden. Dat ontmoedigt reizigers met een klein budget om occasioneel de bus te nemen.
- hoewel ze tevreden zijn over de niet-indexering van de sociale abonnementen, betreuren ze de prijsstijgingen voor andere tickets, zeker aangezien in heel wat regio's het aanbod van De Lijn de voorbije jaren (sterk) verminderd is.

De Inspectie van Financiën verleende een ongunstig advies op 12/01/2022.

#### De Inspectie van Financiën heeft volgende bemerkingen:

- 1) De IF kan deze stijging van de ontvangsten niet verifiëren op basis van de ingediende stukken;

De inschatting van COVID op de volumes zijn opgenomen in bijlage A. Deze werden opgemaakt in oktober 2021. De hoogte van een volumes is vooral van belang om de effectieve meeropbrengst in te schatten en minder om de relatieve gemiddelde indexatie te evalueren.

Op deze volumes worden vervolgens inschattingen toegepast van verschuivingen tussen tariefproducten en churn omwille van gewijzigde tarieven:

As-is tariefproduct	To-be tariefproduct	Percentage
M-tickets De Lijn	M-card10	-20%
M-tickets ext	M-card10	-15%
Lijnkaarten smart ticket De Lijn	Churn	-1,0%
Lijnkaarten smart ticket ext &	Churn	-1,0%
M-card10	Churn	-1,0%
Omnipas 12M De Lijn	Churn	-0,5%

Vervolgens kunnen we de impact op de ontvangsten uitsplitsen in P en Q effect:

	<b>Delta NVO's</b>	<b>Impact P</b>	<b>Impact Q</b>
Tickets	141.317	847.900	-706.583
Kaarten	1.886.999	1.694.605	192.394
Omni	837.156	960.358	-123.201
<b>Totaal</b>	<b>2.865.472</b>	<b>3.502.863</b>	<b>-637.391</b>

- 2) De tariefwijziging wordt pas in april 2022 ingevoerd (zie artikel 3 van het OBVR).  
Waarom niet vroeger?

Er werd geen overeenkomst gevonden over eerder voorgestelde tariefvoorstellen. Om deze reden kon de Raad van Bestuur van De Lijn pas op 10/11/2021 het nieuwste voorstel valideren. De procedure van advies aanvragen, tot beslissing Vlaamse Regering en publicatie vereist deze doorlooptijd.

- 3) Volgens het federaal planbureau bedraagt de gemiddelde groei van de GZI voor 2021 2,01%, en voor 2022 4,90%. Kan er nu niet reeds worden gewerkt met een hogere evolutie van de GZI dan 1,9%? De IF wijst erop dat door nu te werken met een lagere evolutie van de gezondheidsindex 2021 dan de reële groei volgend jaar de tarieven zullen moeten stijgen met de geraamde evolutie van de gezondheidsindex 2022 (die waarschijnlijk heel hoog zal liggen) + 0,11% (verschil reële groei in 2021 versus de aanname in dit dossier, zie hieromtrent het begrotingsakkoord met als referentie DepFB/BOBFO/JW/19801). Door nu reeds te werken met een stijging van 2,01% kan iets meer aansluiting worden gevonden bij de stijging van de uitgaven en zullen de tariefverschillen tussen 2 jaren kleiner zijn. Voor de tariefwijziging 2021 werd er wel uitgegaan van een evolutie van de gezondheidsindex 2020 van 1% terwijl de gemiddelde groeivoet 0,99% bedroeg.

De Lijn interpreteert het begrotingsakkoord met als referentie DepFB/BOBFO/JW/19801 op een gelijkaardige wijze als de IF. De indexatie van de tarieven voor jaar j bedraagt minimaal de voorspelde GZI van j-1 plus het verschil van de realiteit GZI j-2 vs de prognose GZI j-2. Dit laatste kan in twee richtingen gaan.

De aanbeveling van IF om te indexeren met 2,01% is een post factum vaststelling. De correctie zal bij de tarieven 2023 gebeuren volgens het boven beschreven mechanisme.

We vatten de formule voor de berekening van - de minimale indexaanpassing nog eens samen:  $\text{index } j = \text{prognose GZI } j-1 + (\text{realiteit GZI } j-2 - \text{prognose GZI } j-2)$ .

Voor 2022 dient de index dus minimaal 1,89% te bedragen (1,9% prognose GZI 2021 + (0,99% realiteit GZI 2020 – 1% prognose GZI 2020). Met een index van 1,9 wordt voldaan aan deze voorwaarde.

- 4) Onder 3.B van de nota wordt inzake de kosten van de communicatiecampagne aangegeven dat net zoals de vorige jaren deze worden opgevangen binnen de reguliere communicatiebudgetten van de VVM – De Lijn. De Inspectie van Financiën gaat ervan uit dat dit ook het geval is voor andere kosten ten gevolge van de tariefwijziging dan de communicatiecampagne kosten.

Het uitgangspunt van de Inspectie van Financiën is correct,

- 5) Er dient vanaf de tariefbepaling 2022 een duidelijke stand van zaken te worden opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering over de evolutie van kostendekkingsgraad, inclusief de verwachte effecten van de voorgestelde tarifiering en

rekening houdende met de uitvoering van het laatste volledig afgesloten boekjaar (voor 2022 dus uitvoeringsgegevens 2020). Deze evolutie dient een duidelijk onderscheid te maken over prijs- en hoeveelheidseffecten alsook de impact van interne kostenbesparingen. Er in het kader van elke begrotingsronde een actualisatie van deze berekening wordt aangeleverd bij het begrotingsvoorstel van de VVM De Lijn.

Het tariefeffect voor 2020 bedroeg 4,4 miljoen euro. De corona impact inclusief tariefeffect op de totale ontvangsten bedroeg 68,9 miljoen euro.

Evolutie kostendekkingsgraad:

	2019	2020	2021*
ESR95	20,39%	14,26%	12,82%
ESR2010	19,97%	13,97%	12,57%

In 2020 werden er nog 2,5 maand coronavrij gereden

\*Cijfers 2021 nog onvolledig en op basis van actuals t.e.m. november

Besparingen 2020:

In 2020 werden in totaal voor 7,5 M€ meerkosten binnen De Lijn gecompenseerd.

Toekomstige KDG:

Deze is sterk afhankelijk van de evolutie en het effect van de Covid pandemie. Het grootste effect hiervan is zichtbaar bij de evolutie van de vervoeropbrengsten die sinds de start van de pandemie een sterke daling gekend hebben. Voor een inschatting van de toekomstige KDG dient er zowel rekening gehouden dient te worden met de effecten van de evolutie van de pandemie zelf als de vervolgeffecten (zoals het duurzaam verankerd blijven van het telewerk). De onzekerheid die hierover bestaat maakt het dan ook moeilijk om hierover correcte lange termijn effecten in te schatten. In een IKW nota van november 2021 werd uitgegaan van een negatieve impact op de vervoeropbrengsten voor De Lijn van 55M€ voor het jaar 2022. Daarnaast is er ook het mogelijke effect, zowel aan de kant van de opbrengsten als kosten, van het nieuwe ODC dat op dit moment onderhandeld wordt. Dit maakt een correcte inschatting van het effect op de evolutie van de KDG op dit moment eveneens onmogelijk.

- 6) Er in de nota aan de Vlaamse Regering de stand van zaken wordt opgenomen van de voorwaarde van het begrotingsakkoord van 2017, herbevestigd in de begrotingsakkoorden van 2018 en 2019, dat de minister van Mobiliteit in onderhandeling gaat met de parlementen van dit land om de kostprijs van het grondwettelijk prerogatief van hun leden om gratis te mogen rijden op zich te nemen zodat dit niet meer ten laste is van VVM De Lijn.

De parlementen vergoeden De Lijn op dit moment niet voor aan parlementsleden uitgereikte abonnementen die niet afzien van hun grondwettelijk prerogatief. De gedelegeerd bestuurder heeft hierover schrijvens verstuurd naar de verschillende parlementen om hierover in gesprek te gaan.

Het Begrotingsakkoord werd verleend op 07/02/2022.

## 2. INHOUD

## A. ALGEMENE TOELICHTING

De tarieven die middels het voorliggende besluit worden vastgesteld, zijn tarieven 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 minstens mee laten evolueren met de inflatie, teneinde de recent verhoogde kostendekkingsgraad 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 wijzigingen betreffende de tariefaanpassingen in 2022:

- De meeste ticketprijzen blijven in 2022 behouden op het huidige niveau, met uitzondering van het m-ticket dat qua prijs op hetzelfde niveau wordt gebracht met de andere ticketformules en met uitzondering van de Lijnkaart/m-card10.
- De tarieven van de sociale abonnementen en de abonnementen voor jongeren en senioren blijven ongewijzigd evenals het maandabonnement voor de leeftijdsgroep 25-64j. Het tarief van een jaarabonnement en een driemaand abonnement voor deze laatste groep wordt aangepast.
- Er wordt de mogelijkheid geboden om geïntegreerde vervoerbewijzen aan te bieden.

## B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere duiding.

### Artikel 2

De bedoeling van de toevoeging aan artikel 12 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net, waarin al de mogelijkheid is opgenomen om onder bepaalde voorwaarden vervoerbewijzen met korting aan te bieden, is om de exploitant toe te laten ook geïntegreerde vervoerbewijzen aan te bieden, namelijk vervoerbewijzen die ook geldig zijn bij andere aanbieders. Een voorbeeld hiervan is de Brupass XL: dit tariefproduct komt tot stand binnen de GEN stuurgroep in het kader van de 'Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel' waar consensus dient gevonden te worden tussen de respectievelijke maatschappijen voor openbaar vervoer over de specifieke tarieven en waarbij deze tarieven geldig zijn voor de hele GEN-zone.

Deze artikelen spreken voor zich.

### 3. BESTUURLIJKE IMPACT

#### A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggende ontwerp van besluit heeft vooral invloed op de inkomsten. De meerontvangst van het voorstel wordt meegegeven in onderstaande tabel.

	Meerontvangst (Mio euro, netto op jaarbasis, full run rate)
Abonnementen	+0,84 Mio
Occasionele vervoerbewijzen	+2,04 Mio
TOTAAL	+2,9 Mio / +1,9%

Deze tabel geeft de geraamde impact op jaarbasis weer van de aangepaste tarieven van zodra deze op kruissnelheid zijn. Specifiek voor de simulatie van 2022 houden we rekening met de volumes die we post-corona inschatten. Het tarief-effect zoals weergegeven is het effect aan full run rate. Zoals afgelopen jaar zal de concrete inschatting van deze verhoogde eigen ontvangsten van De Lijn worden meegenomen bij de eerstkomende begrotingsaanpassing. De tariefstijging van gemiddeld 1,9% zit op gelijke hoogte met de verwachte evolutie van de gezondheidsindex voor 2021 (+1,9%).

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 2022. Naar analogie met de voorbije jaren zal dit gebeuren naar aanleiding van de begrotingsaanpassing 2022.

De kosten voor de communicatiecampagne 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 ontwerp van besluit heeft geen invloed op het personeel van de lokale besturen;
- 2 werkingsuitgaven: het ontwerp 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 ontwerp van besluit veroorzaakt geen bijkomende investeringen;
- 4 ontvangsten: het ontwerp van besluit brengt geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen;
- 5 conclusie: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen.

## **4. VERDER TRAJECT**

Na het advies van de Raad van State, zal het ontwerpbesluit aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 januari 2020 tot bepaling van het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullende net en tot wijziging van artikel 66 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM en artikel 12 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net;
- 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 ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën van 12/01/2021.
- het akkoord van de minister bevoegd voor de begroting van 07/02/2022.