**Vraag om uitleg over de intentie om busritten van De Lijn tijdens de spits duurder te maken***van Mercedes Van Volcem aan minister Lydia Peeters*

Vlaanderen overweegt om busritten tijdens de spits duurder te maken dan in de dal-uren. De bedoeling is reizigers te belonen als ze hun verplaatsingen spreiden.

Veel spitsverplaatsingen met het openbaar vervoer leiden tot hoge kosten. Je hebt meer bussen en trams nodig en je kunt de chauffeurs niet optimaal inzetten.

Met prijszetting kun je de piekbelasting sturen. Sommige reizigers kunnen best iets vroeger of later vertrekken." Met andere woorden: duurdere tickets tijdens de spits of goedkopere tijdens de daluren kunnen mensen motiveren om op minder drukke momenten de bus te nemen.

De Lijn en de regering onderhandelen over de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. De vervoersmaatschappij pleit al langer voor flexibele tarieven en heeft een tiental scenario's uitgewerkt. De regering lijkt bereid om daar gehoor aan te geven in de nieuwe overeenkomst.

De discussie raakt aan de essentie van het openbaar vervoer. Dat heeft twee grote opdrachten. De eerste is technisch: het opvangen van grote verkeersstromen op een efficiënte, milieuvriendelijke manier. De tweede is sociaal: de bus, de tram of de trein geven mensen zonder auto de mogelijkheid om te geraken waar ze moeten zijn, op hun werk, op school, in de supermarkt, noem maar op.

 Een sociale discussie en financiële discussie dringen zich op. "93 procent van de meerderjarigen die een verplaatsing met de bus maken, hebben op dat moment geen auto ter beschikking", zegt ruimtelijk planner Eva Van Eenoo, die aan de VUB onderzoek doet naar autoafhankelijkheid. "**Zij hebben geen alternatief."**

Vooral lagere inkomensgroepen maken gebruik van de bus. Dat blijkt onder andere uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag van de Vlaamse overheid (OVG). **Van de mensen met een maandinkomen van minder dan 1.000 euro netto gebruikt 31 procent minstens één keer per maand de bus.**

**Vanaf 2.000 euro per maand is dat nog maar 12 procent.** Dat aandeel kalft verder af naarmate het inkomen toeneemt.

Busreizigers zijn extra kwetsbaar ten opzichte van trein- gebruikers.

In Groot-Brittannië werd dat in 2018 bestudeerd in het onderzoek Inequality in Transport. Terwijl de trein voornamelijk door mensen met hogere inkomens werd gebruikt, tekende zich op de bus een omgekeerde curve af. "Treinen vormen snelle verbindingen tussen de kernen van steden, waar er veel werkgelegenheid is voor hogere inkomens", zegt Van Eenoo. Op de bus zie je die kantoorbedienden minder. Lagere inkomensgroepen zijn daarom niet noodzakelijk minder flexibel.

Ze werken misschien minder vaak van thuis en hebben misschien minder vaak de luxe van glijdende werkuren. Maar de bus wordt ook vaak gebruikt door schoolgaande jeugd in piekmomenten

De tweede grote vraag is financieel. Op zich kan er een korting worden gegeven tijdens de daluren, zoals de NMBS doet voor 65-plussers die na 9 uur 's ochtends vertrekken. Zo gaan de spitsrijders er financieel niet per se op achteruit.

De voordeeltarieven voor niet werkenden zouden ook bij de Lijn kunnen gelden buiten de daluren (bvb voor 65 plus) en niet meer binnen de daluren.

Leerlingen zouden ook meer aangespoord kunnen worden tot fietsen zodat pieken afzwakken.

Daarom volgende vragen aan de minister :

1)     Zal De Lijn in 2022 nieuwe tariefformules introduceren?

2)     Welke scenario liggen ervoor?

3)     Ziet de minister enkel het openbaar vervoer als alternatief voor mensen zonder wagen zoals de professor stelt  ? Is het niet beter in te zetten op een elektrische fiets of fiets voor mensen met een lager inkomen?