

Oostenrijk kiest voor het 'KlimaTicket Ö'

Sinds 26 oktober 2021 is het mogelijk een heel jaar lang in elke bus, tram, metro of trein in Oostenrijk te reizen voor 1.095 euro* (d.w.z. 3 euro per dag). Met deze formule, 'KlimaTicket Ö' genaamd, hoopt de Oostenrijkse regering mensen te overtuigen om meer het openbaar vervoer te nemen voor hun verplaatsingen.

In een korte vraag-en-antwoordronde schetst het secretariaat van de CRB de situatie.

- Wat is het 'KlimaTicket Ö'?
- Waarom het 'KlimaTicket Ö'?
- Tegen welke prijs en via welke kanalen kan je het 'KlimaTicket Ö' aankopen?
- Bestaat er een gelijkaardig vervoerbewijs in andere Europese landen?
- Bestaat er een gelijkaardig vervoerbewijs in België?

* Situatie juni 2023

1 Wat is het 'KlimaTicket Ö'?

Het 'KlimaTicket Ö' is een persoonlijk vervoerbewijs dat vanaf de aankoopdatum voor een volledig jaar geldig is op het volledige openbaarvervoernetwerk in Oostenrijk. Het kan op elk tijdstip van de dag en van de week worden gebruikt. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen dal- en spitsuren of tussen week- en weekenddagen (zie algemene voorwaarden).

Het 'KlimaTicket Ö' is geldig voor het gebruik van openbaarvervoersdiensten (trein, tram, bus of metro) die worden aangeboden door de deelnemende vervoerinstanties op het volledige Oostenrijkse grondgebied. Het is namelijk het resultaat van een samenwerking tussen de negen deelstaten van Oostenrijk. Het vervoerbewijs geldt niet voor toeristisch vervoer zoals Waldviertelbahn, Wachaubahn, Schneeberbahn, Schafbergbahn... Het 'KlimaTicket Ö' kan bij internationale reizen in principe tot aan de landsgrenzen worden gebruikt. Voor het deel van de reis in het buitenland dient een extra vervoerbewijs te worden aangekocht. Er zijn enkele trajecten die wel inbegrepen zijn in de prijs van het 'KlimaTicket Ö' (zie bijlage 2 van de algemene voorwaarden).

Naast het 'KlimaTicket Ö' dat geldig is op het volledige openbaarvervoernetwerk hebben de deelstaten ook verscheidene regionale vervoerbewijzen uitgewerkt die gelden op een deel van het openbaarvervoernetwerk. Zo is er bijvoorbeeld het 'VOR KlimaTicket MetropolRegion', dat geldig is voor al het openbaar vervoer in de oostelijke deelstaten Wien, Burgenland en Niederösterreich en 860 euro kost.

2 Waarom het 'KlimaTicket Ö'?

"Hiermee willen we de in Parijs afgesproken klimaatdoelstellingen halen," klonk het bij minister van Klimaatbescherming Leonore Gewessler in oktober 2021, die er mee voor moet zorgen dat de EU-klimaatdoelstelling voor de transportsector (-55% broeikasgasuitstoot tegen 2030) wordt gerealiseerd. Met het 'KlimaTicket Ö' en de regionale vervoerbewijzen hoopt de Oostenrijkse regering meer mensen te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen in plaats van de auto, zodat de CO₂-uitstoot afneemt. In de hoofdstad Wenen is het goedkoop all-injaarabonnement een waar succes. Voor 365 euro per jaar kunnen mensen onbeperkt door de stad reizen met het openbaar vervoer en inmiddels hebben in Wenen meer mensen een jaarabonnement dan een eigen auto.

In het bijzonder hoopt de Oostenrijkse regering dat met de verlaging van de kilometerprijs meer pendelaars voor hun woon-werkverkeer de overstap van de auto naar het openbaar vervoer zullen maken. Uit een steekproef in juni 2020 blijkt dat 72 procent van de pendelaars in Oostenrijk alleen de auto als vervoermiddel gebruikt om naar het werk te gaan. Slechts zes procent gebruikt de trein voor het volledige traject en dertien procent combineert de trein met een ander vervoermiddel.

Het 'KlimaTicket Ö' is het resultaat van een samenwerking tussen de Oostenrijkse regeringen, de negen Oostenrijkse deelstaten en de verschillende openbaarvervoerinstanties. Over de invoering is zo'n vijftien jaar onderhandeld. Het oorspronkelijke plan was een '1-2-3 KlimaTicket', d.w.z. jaarabonnementen op drie niveaus: van één euro per dag voor één deelstaat, van twee euro per dag voor twee deelstaten en van drie euro per dag voor de negen deelstaten. Het werd voorgesteld als een "klimaatvriendelijk alternatief voor het gemotoriseerd individueel vervoer". Dit plan is dus niet helemaal uitgevoerd, want enkel in de deelstaten Wien en Vorarlberg werd een all-injaarabonnement gelanceerd van resp. 365 en 355 euro. Het jaarabonnement is duurder in de andere deelstaten.

De oppositiepartijen en belangengroepen staan in het algemeen achter het principe van deze hervorming, maar vragen om verdere investeringen in het openbaarvervoernetwerk om net de mensen die nog niet het openbaar vervoer gebruiken te kunnen overhalen (lees enkele reacties). Uit een Oostenrijks woon-werkonderzoek (uitgevoerd in juni 2020) blijkt dat de keuze van het vervoermiddel nauwelijks afhangt van de tariefstructuur maar eerder van de reistijden. Het onderzoek concludeert dat vooral gewerkt moet worden aan een verbetering van het aanbod (zowel wat de frequentie van de treinen als wat de dichtheid van het netwerk betreft) om een brede overstap naar het openbaar vervoer te doen slagen. De Oostenrijkse regering heeft reeds 150 miljoen euro geïnvesteerd in het 'KlimaTicket Ö' en budgetteerde een extra 100 miljoen euro om in het openbaarvervoernetwerk van de deelstaten te investeren.

3 Tegen welke prijs en via welke kanalen kan je het 'KlimaTicket Ö' aankopen?

De standaardprijs van het 'KlimaTicket Ö' bedraagt 1.095 euro per jaar of 3 euro per dag. Bij de lancering gold een vroegboekorting van 150 euro en op de volgende aankoop van een jaarticket werd tot eind juni 2023 de geldigheid met een gratis

maand verlengd ('KlimaMonat'). Voor jongeren (<26 jaar), senioren (>64 jaar) en mensen met een handicap is een korting voorzien, net als voor gezinnen. Extraatjes zoals klasse 1 upgrade, slaapplek op de nachttrein, fiets transporteren of plaats reserveren zijn niet inbegrepen in het 'KlimaTicket Ö'. Hierover werd tussen de verschillende openbaarvervoerinstanties nog geen akkoord bereikt. De prijs en de voorwaarden voor deze extraatjes zijn afhankelijk van de regio en van de openbaarvervoerinstantie. Het aankoopbedrag van het 'KlimaTicket Ö' kan in één keer worden betaald of via een maandelijks betalingsplan zonder toeslag.

Werkgevers kunnen het 'KlimaTicket Ö' als 'Jobticket' ter beschikking stellen van hun werknemers voor zakenreizen, woon-werkverplaatsingen en verplaatsingen in de vrije tijd. Tot juli 2021 kwamen alleen trajectkaarten voor het woon-werktraject in aanmerking als 'Jobticket' en konden alleen werkgevers het 'Jobticket' kopen voor hun werknemers. Sinds juli 2021 kunnen werkgevers naast trajectkaarten ook andere week-, maand- en jaarkaarten voor het openbaar vervoer (zoals het 'KlimaTicket Ö') kopen als 'Jobticket'. Ook is het sindsdien mogelijk om als werknemer zelf een 'Jobticket' aan te kopen en de kosten geheel of gedeeltelijk terugbetaald te krijgen van de werkgever.

De verkoop van het 'KlimaTicket Ö' gebeurt via de online shop en aan de balies van de deelnemende vervoermaatschappijen (lijst van alle fysieke verkooppunten). Het ticket is een jaar geldig vanaf de aankoopdatum die op het vervoerbewijs vermeld staat.

4 Bestaat er een gelijkaardig vervoerbewijs in andere Europese landen?

Ja, Zwitserland heeft een gelijkaardig vervoerbewijs, t.w. het 'Generalabonnement' (GA-reispas). Men spreekt ook van de AG-reispas wegens de Frans term 'abonnement général'. De GA-reispas is een grootschalige samenwerking tussen spoorwegmaatschappijen, rederijen, busbedrijven, kabelbaanbedrijven en lokale transportbedrijven. Voor 3.860 CHF of 4.014 euro (wisselkoers van 1/8/2023) kan men een heel jaar ieder openbaarvervoermiddel op Zwitserland grondgebied nemen, met uitzondering van de toeristische kabelbanen (wel een korting voorzien). Er zijn kortingen verkrijgbaar voor kinderen (6-15jaar), jongeren (16-25jaar), senioren (>64jaar), gezinnen en personen met een handicap. Voor internationale reizen krijgt men korting met de GA-reispas op het buitenlandse deel van het traject in Duitsland,

Oostenrijk (beide 15% korting) en Frankrijk (20% korting op TGV Lyria trajecten). Daarnaast geeft de GA-reispas korting op de nationale museumpass, Rent a Bike (fietsverhuur aan het station), Europcar... (zie voordelen GA-reispas).

Nederland kent het 'Altijd Vrij'-abonnement, dat werd uitgegeven door de Nederlandse spoorwegmaatschappij NS. Dit maandabonnement is in tegenstelling tot het 'KlimaTicket Ö' enkel geldig op de trein. Het gebruik van andere openbaarvervoermiddelen is niet inbegrepen in het 'Altijd Vrij'-abonnement. Voor wie onbeperkt met de trein wil reizen op elk moment (spits- of daluur, weekend of weekday), is het 'Altijd Vrij'-abonnement op jaarbasis viermaal duurder dan het 'KlimaTicket Ö' (nl. 353,80 euro per maand of 4.245,60 euro op jaarbasis). Maar voor wie enkel tijdens het weekend reist of enkel tijdens de daluren, bestaan er in Nederland goedkopere formules: 419,40 euro op jaarbasis voor het 'Weekend Vrij'-abonnement en 1.439,40 euro voor het 'Dal Vrij'-abonnement.

Duitsland heeft het 'Deutschland-Ticket', een 'bijna' geïntegreerd openbaarvervoerbewijs. Sinds 1 mei 2023 kan je voor 49 euro per maand heel Duitsland doorkruisen met het regionaal en lokaal openbaar vervoer. Het 'Deutschland-Ticket' geeft namelijk toegang tot elke bus, tram en metro en tot iedere regionale trein (de 'Regional-Express' of regionale sneltrein en de 'Regionalbahn' of regionale stoptrein) in het land. In langeafstandstreinen zoals de 'Intercity', de 'Intercity-Express' (hogesnelheidstrein) en de 'EuroCity' (internationale trein) is het 'Deutschland-Ticket' niet geldig. Met de 'Bahncard 100', die wordt uitgegeven door de Duitse treinoperator Deutsche Bahn (DB) en die 4.399 euro per jaar kost, kan je in het hele land onbeperkt reizen met de DB-treinen en sinds 1 mei 2023 werd het 'Deutschland-Ticket' gratis geïntegreerd in de 'BahnCard 100'. Op deze manier is een volledig geïntegreerd vervoerbewijs in Duitsland een feit.

Invoering van het 'Deutschland-Ticket' op 1 mei 2023

Het 'Deutschland-Ticket' is ontstaan uit het succes van het 9-Euro-Ticket dat in de zomermaanden van 2022 als speciale aanbieding werd geïntroduceerd. Dit ticket werd op initiatief van de Bondsregering ingevoerd om de burgers te ontlasten van de sterk gestegen kosten voor elektriciteit, levensmiddelen, verwarming en mobiliteit. In juni, juli en augustus konden de Duitsers voor negen euro per maand onbeperkt reizen met de (regionale) trein, de tram, de bus of de metro. En dat deden ze massaal; 52 miljoen Duitsers kochten een maandticket.

'Deutsche Bahn' spreekt voor het regionale treinverkeer (de tickets waren niet geldig op de hogesnelheidstreinen en langeafstandstreinen) van een passagierstoename van 10 tot 15 procent (in vergelijking met juni 2019). Volgens de vereniging van transportbedrijven VDV leverden de extra reizen in de zomermaanden van 2022 1,8 miljoen ton CO₂-besparing op.

5 Bestaat er een gelijkaardig vervoerbewijs in België?

In enkele Belgische steden is het reeds mogelijk om zich binnen de stadszone met één vervoerbewijs vrij te verplaatsen met om het even welk openbaarvervoermiddel. Voor het Brussels hoofdstedelijk gewest en de periferie errond bestaan de 'Brupass' en 'Brupass XL', voor de Vlaamse steden Antwerpen en Gent en de Waalse steden Luik en Charleroi bestaat de 'Citypass'. Daarnaast is het mogelijk om met een 'gecombineerd Unlimited abonnement' van de NMBS onbeperkt gebruik te maken van de trein in combinatie met de bussen, trams en/of metro's van maximum twee van de drie regionale openbaarvervoermaatschappijen (MIVB, De Lijn, TEC). Een all-inopenbaarvervoerbewijs voor het volledige Belgische grondgebied naar analogie van het 'KlimaTicket Ö' is er (nog) niet.

Brupass en Brupass XL

De 'Brupass' en de 'Brupass XL' zijn het resultaat van een samenwerking tussen de vier openbaarvervoeroperatoren (NMBS, MIVB, TEC en De Lijn) en hun voorgedijoverheden. De lancering van deze vervoerbewijzen vormt een belangrijke stap in het kader van de voltooiing van het 'Gewestelijk ExpresNet' (GEN), een project voor de realisatie van een voorstadsnet in en rond Brussel. De bedoeling van dit project is snellere en frequentere verbindingen te realiseren in een straal van +/- 30km rond Brussel. De vier openbaarvervoeroperatoren hebben ook grote investeringen gedaan om het vervoeraanbod in en rond Brussel uit te breiden en om de dienstregelingen beter op elkaar af te stemmen.

Met een 'Brupass' kan je onbeperkt met om het even welk openbaarvervoermiddel reizen in de 'Brupass'-zone, die min of meer het volledige Brussels hoofdstedelijk gewest omvat. De geldigheidszone kan echter van operator tot operator verschillen. De reiziger dient op voorhand goed te controleren of de haltes en trajecten in het toepassingsgebied liggen van 'Brupass' (want je kan niet voor een gedeelte van het

traject buiten de zone gaan). De 'Brupass XL'-zone breidt de 'Brupass'-zone uit met een straal van 11,5 km rond het stadcentrum. Deze zone telt 18 treinstations en bijna 200 bushaltes van TEC en De Lijn meer dan de Brupass-zone (zie lijst van geldige haltes en trajecten). De 'Brupass XL' kan niet worden gebruikt om naar een halte (van de NMBS, de MIVB of De Lijn) te reizen die Brussels Airport bedient.

De 'Brupass' en 'Brupass XL' bestaan in meerdere prijsformules: bij sporadisch gebruik van het openbaar vervoer kan je een 'Brupass' (of 'Brupass XL')-ticket kopen voor 1 of 10 ritten tegen de prijs van 2,40 euro (resp. 3,20 euro) voor 1 rit en 16,80 euro (resp. 22,40 euro) voor 10 ritten. Ook bestaat er een 'Brupass 1 dag', waarmee je voor 8,40 euro een hele dag (tot het einde van de dienst van de operator) gebruik kunt maken van het openbaar vervoer in de 'Brupass'-zone. Bij frequent gebruik van het openbaar vervoer is een abonnement een optie. Je kan een 'Brupass' (of 'Brupass XL')-abonnement kopen voor 1 maand en voor 12 maanden. De prijs van een jaarabonnement bedraagt 600 euro voor een 'Brupass' en 840 euro voor een 'Brupass XL'. De 'Brupass'- en 'Brupass XL'-tickets en -abonnementen kunnen op een MOBIB-kaart worden geladen. De tickets moeten systematisch worden gevalideerd bij elk vervoermiddel dat tijdens de reis gebruikt wordt (aan een valideringstoestel van de MIVB, TEC en/of De Lijn, en via een verkoopautomaat van de NMBS alvorens op de trein te stappen).

Heeft de 'Brupass (XL)' succes?

Een jaar na de invoering van de 'Brupass XL' in februari 2021 concludeert de GEN-Werkgroep Tarieven dat het geïntegreerd vervoerbewijs in de lift zit. Vooral pendelaars opteren voor een 'Brupass XL' abonnement. De 'Brupass (XL)'-tickets vallen vooral in de smaak bij toeristen, reizigers en occasionele bezoekers van de hoofdstad.

'Brupass' bestond al langer en was de nieuwe naam voor de 'JUMP'-tickets en de 'MTB'-abonnementen. De 'JUMP'-tickets werden in juni 2005 geïntroduceerd.

De onderstaande tabel toont de verkoopcijfers sinds 2021. De 'Brupass'-tickets, en specifiek de 10-rittenkaart, zijn het populairst en worden bijna uitsluitend door de MIVB verkocht. 'Brupass XL' wordt frequenter in de abonnementsformule aangekocht en hierbij wordt de verkoop grotendeels gedeeld door de MIVB (80%) en de NMBS (19%).

Tabel 5-1 : Verkoopcijfers 'Brupass (XL)'-tickets en -abonnementen

	'Brupass'	'Brupass XL'
Tickets 2021	2.371.678	48.401
Abonnementen 2021	107.429	18.958
<hr/>		
Tickets 2022	3.018.998	61.612
Abonnementen 2022	130.000	36.667
<hr/>		
Tickets 2023Q1	779.387	15.906
Abonnementen 2023Q1	35.968	11.989

Bron: PowerPointpresentatie van het kabinet van minister Van den Brandt,
17.05.2023

City Pass Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi

De 'City Pass Gent' en de 'City Pass Antwerpen' zijn geldig voor verplaatsingen met de trein tussen de NMBS-stations in Gent (of in Antwerpen) evenals voor verplaatsingen met de bus of de tram van De Lijn op het volledige netwerk van De Lijn (met uitzondering van de Limburgse snellijnen). De 'City Pass' voor beide steden is enkel te koop aan de loketten van de NMBS. Het vervoerbewijs is enkel te verkrijgen in een abonnementsformule van 1 of 12 maanden en er geldt een korting voor jongeren (jonger dan 25 jaar). Voor reizigers vanaf 25 jaar kost een jaarabbonnement 544 euro; voor reizigers jonger dan 25 jaar kost het 463 euro (d.i. 85% van de prijs voor reizigers van 25 jaar of ouder).

Met de 'City Pass Luik' en de 'City Pass Charleroi' kan de reiziger onbeperkt met de trein en de bussen/trams van de TEC reizen in en rond deze twee steden (zie netwerkkaart voor Luik en Charleroi). Ook kan je met de 'City Pass Charleroi' de TEC-bus nemen van het station Charleroi-Zuid naar Charleroi Airport en terug. Naast een abonnementsformule van 1 of 12 maanden is er voor de 'City Pass Luik' en de 'City Pass Charleroi' ook een dagformule ('City Pass 24h'). Een jaarabbonnement voor reizigers ouder dan 25 jaar kost 640 euro voor de 'Citypass Charleroi' en 535 euro voor de 'Citypass Luik'. Voor beide steden bedraagt het tarief voor jongeren (18-24jaar) minder dan een derde van het jaarabbonnement voor reizigers ouder dan 25 jaar. De 'City Pass 24h' kost voor Charleroi 7,50 euro en voor Luik 6,50 euro.

Heeft de 'City Pass' succes?

In oktober 2017 lanceerden De Lijn en de NMBS de 'City Pass' in Antwerpen en Gent. Een jaar na invoering bleek uit de cijfers die een parlementslid opvroeg bij de Vlaamse minister van Mobiliteit dat nog geen 540 personen zo'n vervoerpas hadden aangekocht (met slechts 79 personen voor Gent). Een nieuwe parlementaire vraag in juni 2021 toont dat het succes uitblijft. In de periode van oktober 2017 tot december 2020 werd voor de 'City Pass' in Antwerpen een gemiddelde maandelijkse verkoop van 33 maandabonnementen en 9 jaarabonnementen genoteerd.

In tegenstelling tot de succesvolle 'Brupass' in Brussel, worstelt de 'City Pass' in Gent en Antwerpen met enkele pijnpunten:

- een stevige prijs in verhouding tot een geringe stadszone voor de NMBS-stations (de 'Brupass'-zone omvat meer NMBS-stations en ook de 'Local Multi'-zone van de NMBS is uitgebreider) en geen op de stadszone afgestelde prijs voor de bussen en trams van De Lijn (volledig netwerkabonnement i.p.v. de stadzone);
- de 'City Pass' is niet verkrijgbaar in een ticketformule (één of 10-rittenkaart) en bij 'Brupass' is net de 10-rittenkaart het populairst;
- de 'City Pass' is niet te koop via de verkoopkanalen van De Lijn, maar enkel via de NMBS, terwijl het voor de 'Brupass' net de MIVB is die de grootste verkoop realiseert;
- na de beperkte startcampagne werd er geen reclame meer voor gemaakt;
- de tariefintegratie in Brussel kadert in de realisatiewerken van het 'Gewestelijk ExpresNet' (GEN), waarbij ook investeringen worden gedaan om het aanbod uit te breiden en de dienstregelingen op elkaar af te stemmen. Deze investeringen vergroten de attractiviteit van de 'Brupass' voor de reiziger.

Uit een parlementaire vraag aan de federale minister van Mobiliteit in juli 2021 blijkt dat de 'City Pass Luik' succesvoller is dan de 'City Pass Charleroi' (een 77/23-verhouding in de verkoop door de NMBS) en meer

specifiek het maandabonnement. Er werden geen concrete cijfers gegeven.

(Gecombineerd) Unlimited abonnement

Met het 'Unlimited abonnement' kan de reiziger onbeperkt met de trein reizen op het volledige NMBS-netwerk in heel België. Het is een vervoerbewijs dat de NMBS aanbiedt en dat te verkrijgen is in een abonnementsformule van 1, 3 of 12 maanden. De prijs van het 'Unlimited abonnement' komt overeen met de prijs van een 'Standard abonnement' voor de maximale tarifaire afstand van 150 km. Voor een jaarabonnement betaal je 3.683 euro (wat overeenkomt met 10 euro per dag).

Wie de trein wil combineren met regionaal openbaar vervoer (tram, bus en/of metro), kan opteren voor een 'gecombineerd Unlimited abonnement'. Het 'Unlimited abonnement' kan gecombineerd worden met een supplement van max. 2 van de 3 regionale openbaarvervoermaatschappijen (TEC, MIVB, De Lijn). Er worden in dat geval maximaal twee regionale forfaits bovenop de prijs van het Unlimited abonnement gerekend. Bijgevolg is het dus (nog) niet mogelijk om met één ticket gans België te doorkruisen met alle openbaarvervoermiddelen van de vier operatoren.

Indien de drie supplementen (TEC, MIVB en De Lijn) zouden worden opgeteld bij het 'Unlimited abonnement', dan zou de prijs van een all-inopenbaarvervoerbewijs voor het volledige Belgische grondgebied 13,9 euro per dag¹ bedragen, wat viermaal duurder is dan het 'KlimaTicket Ö'.

¹ Berekening van het CRB-secretariaat: de som van een 'Unlimited jaarabonnement' van de NMBS van 3.683 euro (2^e klas), het forfait De Lijn (>25jaar) van 311 euro, het forfait MIVB (>25 jaar) van 499 euro en het forfait TEC (>25jaar, EXPRESS) van 585 euro bedraagt in totaal 5.078 euro per jaar of 13,91 euro per dag.